

**Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — El futuro del MCE «Transporte»**

(2018/C 054/04)

**Ponente:** Ximo PUIG I FERRER (ES/PSE), presidente de la Generalidad Valenciana

**RECOMENDACIONES POLÍTICAS**

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

**Un mecanismo «Conectar Europa» (MCE) con perspectiva regional**

1. recuerda que el proceso de integración de la Unión Europea (UE) ha venido marcado desde sus inicios por un constante incremento de las relaciones y alianzas económicas, políticas y sociales entre los territorios que la componen. El transporte es uno de los principales factores que contribuyen a una economía y una sociedad prósperas en la UE, puesto que genera comercio, fomenta el crecimiento económico y proporciona millones de empleos. Una política europea moderna en materia de infraestructuras de transporte contribuye a la consecución de los principales objetivos de la Unión Europea, tal como se definen en la Estrategia Europa 2020, «el Libro Blanco sobre el Transporte 2011» y las diez prioridades de la Comisión Juncker como, por ejemplo, el correcto funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial;
2. reconoce que el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) adoptado en 2013, en su calidad de marco jurídico común e instrumento de financiación para el sector del transporte, supone una pieza fundamental para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y, por tanto, para el progreso integral desde una visión más decididamente comunitaria. La adopción del MCE se concibió como un instrumento de cofinanciación imprescindible para la puesta en marcha y completación de las infraestructuras y servicios RTE-T. Se debe asociar al bienestar social, cohesión, creación de empleo <sup>(1)</sup>, crecimiento económico y sostenibilidad medioambiental <sup>(2)</sup>, razón por la cual, para una Europa sin RTE-T y sin MCE, el coste ocasionado sería mayor que la financiación que ahora se dedica a ellos <sup>(3)</sup>;
3. acoge favorablemente los esfuerzos hechos durante la presente evaluación intermedia en términos de apertura y participación, recopilación de propuestas de los agentes interesados y consulta al Comité de las Regiones (CDR) <sup>(4)</sup>;
4. considera que, en el marco de la evaluación intermedia del MCE, será necesario promover el mantenimiento y profundización en sus bases e importancia en términos de competitividad, mejora del capital social europeo y aumento de la cohesión territorial europea, así como de la idea de una ciudadanía europea común con libre tránsito de personas y bienes, esencia del proyecto europeo. Esta profundización hace necesaria su revisión en términos de dotación presupuestaria, procedimientos, criterios y procesos de selección de proyectos, gestión, monitorización y evaluación de estos;

<sup>(1)</sup> TEN-T Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System* (2016), de P. Balázs, P. Cox, C. Trautmann, P. Wojciechowski, L. Brinkhorst, M. Grosch, y K. Peijs: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116220/tent-issues-papers.pdf>.

<sup>(2)</sup> TEN-T Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System*, 2016.

<sup>(3)</sup> *The cost of non-completion of the TEN-T* (2016), Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>.

<sup>(4)</sup> *Mid-term evaluation of the Connecting Europe Facility (MCE)*: <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/mid-term-evaluation-connecting-europe-facility-cef>.

5. advierte, además, que desde su aprobación en 2013 siguen vigentes algunas de las consideraciones hechas por el CDR <sup>(5)</sup>. Algunos de los aspectos mejorables tienen que ver con la insuficiente asignación presupuestaria, las dudas respecto a la coordinación del MCE y otros fondos, la complejidad procedimental del instrumento o el insuficiente papel de los gobiernos locales y regionales y la falta de subsidiariedad en las distintas instancias planificadoras y ejecutoras de los proyectos cofinanciados <sup>(6)</sup>;

6. señala que la Unión Europea, en sus orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, recuerda la importancia de las políticas integradas y subraya la necesidad de garantizar «la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, insulares y ultraperiféricas»; por ello el CDR pide que esas regiones, lamentablemente excluidas de la red principal, sean elegibles para acciones en el ámbito de las autopistas del mar;

7. señala a la Comisión Europea que el mundo asiste a profundos cambios en la relación entre desarrollo económico y territorio, así como respecto a la emergencia de un nuevo tipo de sistema urbano y macrorregional que opera a escala global y local al mismo tiempo <sup>(7)</sup>. Por esta razón, cualquier reforma del MCE debería tomar en consideración debates sobre cómo las infraestructuras de transporte estratégicas europeas pueden contribuir en la vuelta a Europa (*reshoring*) de la actividad industrial <sup>(8)</sup>; cómo afecta el riesgo geopolítico global al acortamiento de las cadenas de valor; la importancia de la calidad de las estructuras de gestión de los gobiernos regionales; los procesos de integración tecnológica o el crecimiento de las desigualdades regionales intraestatales (las regiones están protagonizando recientemente procesos de divergencia de PIB per cápita y de cohesión intraestatal conjugada con procesos de convergencia entre Estados) <sup>(9)</sup>. Al tiempo, en cuanto a dinámicas negativas, es preciso señalar que los procesos de ajuste presupuestario han obligado a las regiones a recortar sus inversiones especialmente en sectores asociados a las infraestructuras de transporte <sup>(10)</sup>. Además, mientras que en 2014 la inversión pública se recuperaba ligeramente en los gobiernos centrales, haciendo uso, además, del déficit público <sup>(11)</sup>, la caída persistía en los ámbitos subestatales, lo cual ha aumentado las disparidades regionales y reforzado la centralización. La futura revisión del MCE debe considerar este nuevo contexto y contemplar medidas que aprovechen el potencial de las infraestructuras de transporte estratégicas europeas para reducir los riesgos detectados en los ámbitos industrial y geopolítico, para paliar el incremento de las desigualdades regionales y para invertir las dinámicas negativas advertidas en materia de inversión pública;

## La financiación

8. reconoce la voluntad de la Comisión para dotar de financiación la RTE-T a través del MCE. El presupuesto inicial asignado de 33 200 millones EUR supuso un destacable compromiso financiero; además, las intenciones del mecanismo de contar con el capital y la iniciativa privada suponen un aspecto destacable en términos de cofinanciación <sup>(12)</sup>;

<sup>(5)</sup> Dictamen del Comité de las Regiones sobre *Mecanismo «Conectar Europa»* (CDR 648/2012), aprobado en el 96.º Pleno de los días 18 y 19 de julio de 2012.

<sup>(6)</sup> *Results of the OECD-CoR consultation of sub-national governments. Infrastructure planning and investment across levels of government: current challenges and possible solutions* (2016): <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/Results%20of%20the%20OECD-CoR%20consultation%20of%20sub-national%20governments/2794-brochureLR.pdf>.

<sup>(7)</sup> *Macro-regional strategies in changing times* (2016) and *The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future* (2016).

<sup>(8)</sup> Eurofound. *ERM annual report 2016: Globalisation slowdown? Recent evidence of offshoring and reshoring in Europe* (2017), J. Hurley, D. Storrie and E. Perruffo: <https://www.eurofound.europa.eu/publications/annual-report/2017/erm-annual-report-2016-globalisation-slowdown-recent-evidence-of-offshoring-and-reshoring-in-europe>.

<sup>(9)</sup> «OECD Regional Outlook 2016. Productive regions for inclusive societies» (2016): <http://www.oecd.org/publications/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm>.

<sup>(10)</sup> «OECD Regions at a Glance 2016» (2016) ([http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016\\_reg\\_glance-2016-en](http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016_reg_glance-2016-en)).

<sup>(11)</sup> Chapter 2 «Using the fiscal levers to escape the low-growth traps»: <https://www.oecd.org/eco/public-finance/Using-the-fiscal-levers-to-escape-the-low-growth-trap.pdf>.

<sup>(12)</sup> *Assessment of Connecting Europe Facility: in-depth analysis* (2016), by J. Papí, M. Sanz and Blomeyer, R. (2016): [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL\\_IDA\(2016\)572677\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA(2016)572677_EN.pdf).

9. lamenta, sin embargo, las restricciones presupuestarias sufridas como fruto de las políticas de ajuste aplicadas durante la última década. Las reducciones sufridas durante sus primeros años de aplicación podrían hacer inalcanzables los objetivos marcados para el período 2020, 2030 (red básica) o 2050 (red global);
10. recuerda, en este sentido y en el marco de la revisión del programa plurianual, que los objetivos marcados por los Reglamentos (UE) n.º 1315/2013 y (UE) n.º 1316/2013 son compromisos comunitarios de carácter vinculante;
11. reclama, por lo tanto, que se investiguen a fondo las posibilidades de incremento de su dotación actual, prestando una especial atención a las crecientes necesidades de la base formuladas por los agentes locales, metropolitanos y regionales, para la mejora de la coordinación de los distintos fondos relacionados con la financiación (ESFI, MCE, Fondos de Cohesión) u otros instrumentos propuestos por el BEI —evitando que el ESFI recorte de nuevo el MCE— y la clarificación de un calendario de convocatorias específicas, ateniéndose al principio de subsidiariedad (perspectiva ascendente), que podría ser publicado al comienzo del período de perspectivas financieras y que posibilitara la mejor planificación y, por tanto, la anticipación de las partes interesadas a la publicación de estas;
12. destaca que la financiación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y demás estructuras afines no debe competir con el FEIE ni con su enfoque basado en el mercado, que tiene por objeto atraer nuevos fondos y movilizar el capital inactivo. Por lo tanto, considera que el FEIE y el MCE persiguen objetivos diferentes y, en consecuencia, no puede considerarse que son intercambiables. No obstante, en caso de que existan sinergias entre ambos, es aconsejable combinar de manera óptima estos recursos para activar la inversión en la UE;
13. recomienda, además, en el contexto de la aplicación del artículo 50 del Tratado de la Unión Europea (*brexit*), que la Comisión ponga en marcha los instrumentos legislativos y políticos necesarios para asegurar la suficiente dotación presupuestaria de la política de transporte RTE-T, con dotaciones indicativas y flexibles que puedan ser aumentadas si es necesario;
14. señala que los retrasos en la ejecución de algunos tramos de la RTE-T reducen las oportunidades de crecimiento de las regiones que participan en el proyecto y el impacto de la cooperación interregional;
15. opina que debe mantenerse el marco financiero para los países de la cohesión, habida cuenta de la necesidad de incrementar la actividad de esos países, pero también para preservar la complementariedad entre el MCE y el Fondo de Cohesión;

### **Selección, gestión de proyectos y gobernanza**

16. invita a la Comisión a hacer un decidido esfuerzo de mejora en términos de selección, gestión de proyectos, gobernanza y control de las actividades relacionadas con el MCE a través de actuaciones como:
- hacer más predecibles las convocatorias de proyectos,
  - la modificación de la no vinculabilidad, en virtud del artículo 17, punto 3 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, de la ejecución de los proyectos prioritarios señalados en la parte I del anexo I,
  - el desarrollo de la idea de «valor añadido europeo» como criterio de adjudicación de proyectos, sin perder de vista el contexto de las regiones ultraperiféricas,
  - la simplificación de los procedimientos de solicitud, así como la dotación de asistencia técnica especializada en el contexto del montaje y la gestión de proyectos,
  - la articulación de mecanismos bifásicos o trifásicos que propicien la presentación de propuestas simplificadas en primera fase, exigiendo propuestas más elaboradas solo en una segunda o tercera fase en la que ya existe mayor certidumbre financiera,
  - la articulación de una metodología clara y transparente a través de baremos públicos para la selección y firma de proyectos,
  - la inclusión de criterios de gestión compartida de los proyectos, así como de consulta a las regiones en la fase de valoración de los proyectos,
  - la clarificación de los procesos y criterios de monitorización y control de los proyectos cofinanciados,

- el desarrollo de normas que rijan la política de información en todas las fases de la selección, aprobación y ejecución de los proyectos,
- el refuerzo del papel de los foros europeos de los corredores transeuropeos para mejorar su capacidad decisoria en relación con el desarrollo de infraestructuras estratégicas, críticas para el buen funcionamiento y circulación de los flujos en los corredores tales como tramos transfronterizos, cuellos de botella, modos urbano-portuarios <sup>(13)</sup> y tramos que faltan (*missing links*) <sup>(14)</sup>, entre otros,
- la ampliación del período de apertura de las convocatorias de proyectos;

17. observa que la financiación de la RTE-T mediante un instrumento compartido con los sectores de la energía y las telecomunicaciones parece artificial. Dado que la política de transportes ya ha sido definida claramente, el Comité de las Regiones recomienda que se la dote de sus propios instrumentos;

18. advierte que los Estados miembros, especialmente los beneficiarios de los Fondos de Cohesión, deben recurrir en mayor medida a la asistencia técnica disponible para los programas operativos, con el propósito de mejorar las capacidades de los órganos locales y regionales y otros participantes para absorber los fondos de la UE. En el marco del MCE, resulta especialmente importante que los Estados miembros menos desarrollados también preparen proyectos de calidad ayudándose de los recursos en asistencia técnica, y puedan así hallarse en igualdad de condiciones respecto de otros Estados miembros cuando respondan a las convocatorias de propuestas para una cofinanciación de la UE;

19. considera que la financiación de proyectos de transporte con cargo al MCE debe apoyarse principalmente en subvenciones, pero que los préstamos, las garantías o los fondos propios también pueden ser pertinentes;

### **El papel de las regiones y de las ciudades**

20. informa de las elevadas responsabilidades de las regiones y los entes locales en la fase de ejecución y monitorización de las inversiones públicas en general. En 2014 los gobiernos subestatales de la OCDE eran responsables del 40 % del gasto público, el 50 % de la contratación pública, el 59 % de la inversión pública y el 63 % del gasto de personal público <sup>(15)</sup>;

21. cabe recordar, en este sentido, que la Unión Europea articula niveles variables de confianza en las instituciones en función de su ámbito territorial de gobierno (habitualmente mayor cuanto más cercana al ciudadano se encuentre la institución) <sup>(16)</sup>. Hoy, la confianza de la ciudadanía en las administraciones subestatales es mayor que en escalas públicas de ámbito superior <sup>(17)</sup>. Además, regiones y gobiernos locales es la escala donde mejor se detectan las necesidades y los recursos, se incorpora con más facilidad la cooperación público-privada y la gestión es más susceptible de ser objeto de rendición de cuentas y transparencia. Por ello, la próxima revisión del MCE debería ser abordada desde la perspectiva de «coproducción» de la RTE-T entre administraciones multinivel <sup>(18)</sup>;

22. en este sentido, la Comisión debería velar para que los planes de infraestructuras de los Estados miembros vayan incorporando los objetivos de la RTE-T, dando prioridad a los proyectos de los Estados miembros que estén en consonancia con la RTE-T;

23. solicita, por tanto, que la Comisión descentralice tanto de los procesos de selección de proyectos, como de su gestión, monitorización y control a través de una mayor implicación de las regiones en el MCE, lo cual pasa por:

<sup>(13)</sup> Dictamen del Comité Europeo de las Regiones «Regeneración de las ciudades y zonas portuarias», aprobado en el 121.º pleno, 8 y 9 de febrero de 2017.

<sup>(14)</sup> Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre la «Falta de conexiones de transporte en las regiones fronterizas» (CDR 4294/2016), aprobado en el 121.º pleno, 8 y 9 de febrero de 2017.

<sup>(15)</sup> Véase la nota 10 a pie de página.

<sup>(16)</sup> «Political trust and multilevel government», J. Muñoz, in *Handbook on Political Trust* (2017) edited by S. Zmerli & T. W. G. van der Meer: <http://doi.org/10.4337/9781782545118>.

<sup>(17)</sup> Question QA8a Standard Eurobarometer 86 (November, 2016): <http://ec.europa.eu/COMMFrontOffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/STANDARD/surveyKy/2137>.

<sup>(18)</sup> «Europe as a multilevel federation» (2017), M. Keating, *Journal of European Public Policy*, 24 (4), «El poder de lo próximo: las virtudes del municipalismo» (2016) J. Subirats; «Las ciudades ante el cambio de era: la nueva gobernanza urbana: actores e instrumentos» (2016) J. M. Pascual y J. Subirats.

- la supresión de la necesidad de contar con la aprobación estatal en la firma de proyectos (a favor de un criterio más basado en la subsidiariedad), propiciando así que las regiones puedan firmar los proyectos,
- la consecuente inclusión de los entes locales y las regiones entre las partes legitimadas en el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 facultándolas para presentar proyectos y acordar la presentación de propuestas,
- la diversidad competencial de las regiones en función del ordenamiento constitucional de cada Estado miembro debería permitir la participación, sin restricción alguna, de las regiones en las sesiones de los Foros Europeos sobre los Corredores RTE. En estos se deberían impulsar tanto instrumentos de coordinación vertical entre niveles de gobierno como de coordinación horizontal entre gobiernos subestatales,
- la implementación de una cooperación entre el MCE y la RTE-T con nuevas estrategias territoriales como las Estrategias Macrorregionales de la UE (Báltico de 2009, Danubio de 2010, Jónico-Adriático de 2014 y Alpes de 2015 y Sección Ibérica del Corredor Atlántico de 2016) u otras iniciativas de base geográfica, coordinando acciones con instrumentos como las Agrupaciones Europeas de Cooperación Territorial (AECT) y foros como Nordregio, VASAB, etc. Además, en los ámbitos en los que se están desarrollando macrorregiones y estas tienen estrategias y documentos técnicos sobre los servicios de transporte y logística, se recomienda que también se incluyan,
- la inclusión de las regiones en la definición y elaboración de programas de trabajo, previos a las convocatorias;

### **Lo local-regional en conexión con lo global**

24. insiste en los beneficios globales que para la vida cotidiana de los ciudadanos de la UE tiene la compleción de la RTE-T. Por ello, para conseguir una visibilización europea de todo el proyecto y para facilitar las estrategias de transporte europeas, se recomienda a las autoridades públicas la señalización, homologada por la Unión Europea, de toda la Red TEN-T, identificando infraestructuras de la Red Básica y la Global, nodos y Corredores, y se recomienda a las autoridades públicas el tratamiento específico de los nodos de la red como puntos de acceso con enlaces claros y bien especificados a redes secundarias y terciarias de transporte. En este sentido, se propone que los Estados miembros y las regiones tengan en cuenta la RTE-T para el diseño e implementación de sus flujos locales de carretera y ferrocarriles regionales, con el fin de asegurar una perspectiva integrada que repercuta en una mayor y mejor movilidad de todos los ciudadanos, elemento crítico de inclusión social y de la protección del medio ambiente; del mismo modo se recomienda la consideración específica de las regiones insulares para el adecuado establecimiento de las conexiones necesarias, aéreas y marítimas, que garanticen el acceso de ciudadanos y mercancías a la red principal en las condiciones menos gravosas posibles;

25. manifiesta la necesidad de que, en aquellas regiones donde existan problemas en materia ferroviaria, se lleven a cabo las infraestructuras necesarias, tanto a nivel local como regional, de modo que permitan poder hacer uso de los transportes férreos en condiciones similares a las del resto de Estados miembros;

26. en este aspecto se recomienda profundizar en las cuestiones asociadas a la comunicación de logros y a la transparencia de objetivos y resultados. Se debe acercar el MCE y los mapas de la RTE-T a los ciudadanos con puntos de información, infografías y documentos;

27. señala que, en la actualidad, faltan una coordinación eficaz y una articulación de las inversiones principales en el sector del transporte a las que se hace referencia en los documentos estratégicos a escala europea, nacional y regional. No se ha tenido en cuenta a los entes regionales para la gestión y la ejecución del Mecanismo «Conectar Europa», lo que limita las posibilidades de evaluar el valor añadido, la coherencia y la complementariedad de las inversiones previstas en el marco de las distintas fuentes de financiación. Cabría prever una función de coordinación por medio de las estrategias macrorregionales de la UE;

28. advierte de la conveniencia de concentrar los fondos disponibles sobre todo en lo prioritario de la primera red básica, teniendo en cuenta la posibilidad de reforzar las interconexiones modales (puerto, ferrocarril). Los fondos restantes podrían utilizarse para apoyar de manera secundaria pero decidida proyectos de menor envergadura técnica y presupuestaria con menores posibilidades de acceso a financiación privada suplementaria (por su menor retorno económico en el corto plazo), siempre que presenten un fuerte «valor añadido europeo» como, por ejemplo, las conexión natural a la red básica o que la complementan con importantes elementos regionales o interregionales siempre que cumplan

critérios de carácter estratégico, estructurante y realizables a corto plazo. Este debería ser desarrollado en un futuro marco de revisión en dos direcciones: proyectos que contribuyan a una mayor fluidez del tránsito de mercancías y pasajeros por los Corredores prioritarios y proyectos que añadan valores claros de accesibilidad, conectividad y cohesión territorial;

29. se debería comenzar a reflexionar sobre la dimensión «exterior» de la RTE-T especialmente en relación con terceros países y áreas de cooperación europea estratégicas como el Mediterráneo, la región del Mar Báltico, la Vecindad Oriental o el Espacio Económico Europeo actual y futuro y otras regiones de particular interés geopolítico y económico;

### Prioridades

30. se confirman los tres objetivos y porcentajes específicos del transporte señalados por el MCE en la parte IV del anexo I. No obstante, se reclama una modificación del artículo 10 del Reglamento en la que se tratan los porcentajes de financiación, solicitando el aumento de los mismos para actuaciones en nodos urbanos prioritarios, puertos, transporte marítimo, plataformas y conexiones multimodales (como las autopistas ferroviarias) y de «última milla»;

31. se propone avanzar en la definición de un estándar técnico común de los proyectos subvencionables por el MCE de manera que se logre una homogeneización, dentro de la Unión, de la condiciones de velocidad, prestaciones, ancho UIC, las normas relativas a sus infraestructuras de recarga de combustibles alternativos y fiabilidad de los corredores RTE-T;

32. considera que la dimensión transfronteriza debe ser una prioridad; de hecho, se trata de las partes de la red que menos interesan a los Estados miembros y constituyen, sin lugar a dudas, un valor añadido europeo;

33. se propone a la Agenda Urbana de la Unión Europea convocar un nuevo partenariado sobre nodos de transporte complementario al que ya existe de movilidad urbana, para así analizar el paso de las redes RTE-T por los nodos urbanos y metropolitanos y su integración en las dinámicas urbanas, la logística urbana y en especial los proyectos de «primera y última milla», como reafirma la Resolución de 19 de enero de 2017 del Parlamento Europeo sobre logística y transporte multimodal en los corredores RTE-T<sup>(19)</sup>. Como señala esta Resolución, es en los nodos urbanos donde se encuentra una gran parte de los modos de transporte y en los que tienen lugar los transbordos y distribuciones, clave en la cadena logística, siendo en esos lugares precisamente donde hay que crear las condiciones necesarias para la interconexión de las redes energéticas y de transporte con el espacio digital;

34. además, debería considerarse reforzar la cohesión territorial mediante la implantación total del ancho de vía UIC en la red ferroviaria de la Unión, destacando la importancia de los tramos transfronterizos —haciendo más competitivo así el mercado interior de material móvil ferroviario, por ejemplo—, y mediante una profundización de los equilibrios territoriales al incluir criterios de «accesibilidad» y «conectividad» de todas las regiones de la Unión en el horizonte post-2020;

### Sostenibilidad en el transporte

35. recuerda la importancia vital que la sostenibilidad medioambiental tiene en el MCE y consecuentemente se solicita un aumento de fondos para esta temática en el reparto atendiendo los efectos del cambio climático. En este sentido reclama un mayor apoyo para instrumentos, mediante mecanismos de prima en la asignación de proyectos como las Autopistas del Mar, asociados a la multimodalidad en el transporte —con grandes efectos en términos de descarbonización—, así como otros proyectos en la misma línea que fomenten la sostenibilidad ambiental, social y económica y la mitigación del cambio climático: la ampliación de las redes ferroviarias eléctricas, de las redes de recarga de combustibles alternativos para el transporte viario y el aprovechamiento del potencial de las tecnologías digitales en el sector del transporte, así como las medidas para la adaptación de las instalaciones portuarias. Se remite, asimismo, a su dictamen sobre «Una estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones»<sup>(20)</sup>;

36. la revisión del MCE debería tener en cuenta las nuevas tendencias de consumo inscritas en la economía circular en los patrones de movilidad y producción;

<sup>(19)</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+XML+V0//ES>  
<sup>(20)</sup> COTER-VI/021.

37. propone acelerar las medidas de apoyo al transporte sostenible, estudiando en su caso las posibilidades que brindan medidas como el ecobono europeo, la posible tarificación de las infraestructuras y la revisión de la Directiva sobre el distintivo europeo; los fondos recaudados por las distintas tasas podrían permitir alimentar el presupuesto del MCE;
38. constata que, al analizar las distintas soluciones de la RTE-T, debe tenerse en cuenta la cuestión del desarrollo sostenible, tanto a nivel social, como económico y ambiental. A este efecto no se deberían descuidar las conexiones de las regiones que presentan diversos problemas, como la localización periférica, la insularidad o los desequilibrios económicos, demográficos o migratorios.

Bruselas, 10 de octubre de 2017.

*El Presidente  
del Comité Europeo de las Regiones*

Karl-Heinz LAMBERT

---