



## LA FINANCIACIÓN DE LAS REDES TRANSEUROPEAS

Las redes transeuropeas (RTE) están cofinanciadas por la Unión Europea y por los Estados miembros. La ayuda financiera de la Unión sirve de catalizador, pero son los Estados miembros los que aportan la mayor parte de los fondos. La financiación de las RTE también se puede completar mediante los Fondos Estructurales, ayudas del Banco Europeo de Inversiones o contribuciones procedentes del sector privado. Las RTE fueron objeto de una importante reforma a raíz de la creación del Mecanismo «Conectar Europa» en 2013.

### BASE JURÍDICA

Título XVI del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), cuyo artículo 171 estipula que la Unión puede apoyar financieramente proyectos de interés común determinados de acuerdo con las orientaciones formuladas.

Reglamento (UE) n.º 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.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010.

### OBJETIVO

Contribuir a la creación de redes de infraestructura transeuropeas en los ámbitos del transporte, la energía y las telecomunicaciones, mediante un apoyo financiero selectivo de la Unión ([3.5.1](#)).

### RESULTADOS

#### A. Definición de las condiciones generales aplicables a la financiación de proyectos

En general, la financiación de la Unión ha servido de catalizador para proyectos. Los Estados miembros, por su parte, deben aportar la mayor parte de los fondos, salvo en el caso de las ayudas otorgadas con cargo al Fondo de Cohesión, en las que tradicionalmente la contribución de la Unión ha sido más notable.

Los primeros principios destinados a regular la financiación se establecieron en el Reglamento (CE) n.º 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.



**1.** Las ayudas de la Unión a los proyectos han adoptado una o varias de las formas siguientes:

- cofinanciación de estudios relacionados con los proyectos y otras medidas técnicas de apoyo (la participación financiera de la Unión no podrá superar, por regla general, el 50 % del coste total);
- contribución a las primas de garantías de créditos del Fondo Europeo de Inversiones o de otras entidades financieras;
- bonificaciones de intereses sobre los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) u otras entidades financieras públicas o privadas;
- subvenciones directas a las inversiones, en casos debidamente justificados.

**2.** Para la selección de los proyectos se han ido estableciendo de forma progresiva los siguientes criterios:

- en el caso de las redes de telecomunicaciones y de energía, las ayudas de la Unión no podrán provocar distorsiones de la competencia entre las empresas del sector;
- contribución a la consecución de los objetivos de las redes;
- viabilidad económica;
- madurez del proyecto y efecto de estímulo de la intervención de la Unión;
- efectos directos o indirectos sobre el medio ambiente y el empleo, con la inclusión progresiva de análisis de costes-beneficios cada vez más completos, evaluaciones de impacto ambiental, etc.;
- coordinación temporal de las diferentes partes del proyecto, por ejemplo en el caso de los proyectos transfronterizos.

Los proyectos financiados debían respetar el Derecho y las políticas de la Unión, sobre todo en materia de protección del medio ambiente, competencia y adjudicación de contratos públicos. Reglamentos sucesivos por los que se establecen normas generales para la concesión de ayudas financieras de la Unión han introducido toda una serie de nuevos elementos, entre otros:

- programas plurianuales y anuales en el ámbito de los transportes y de la energía para la concesión de la ayuda financiera de la Unión a los proyectos seleccionados;
- las ayudas de la Unión destinadas a los estudios se limitaron al 50 %, con independencia del proyecto; en el caso de las ayudas destinadas a los proyectos prioritarios en el ámbito del transporte, este límite se fijó entre un 10 % y un 30 % (con un máximo del 30 % para los tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios);
- introducción e interconexión del capital de riesgo como parte de la ayuda financiera de la Unión;



- el marco financiero para el periodo 2007-2013 asignó 8 168 millones de euros a las RTE, de los cuales 8 013 millones se destinaron al sector del transporte (RTE-Transporte) y 155 millones al de la energía (RTE-Energía).

## **B. Otras posibilidades de financiación**

### **1. Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión de la Unión**

En el periodo 2000-2006, estos Fondos aportaron a los proyectos de RTE aproximadamente 26 000 millones de euros, sobre todo con cargo al Fondo de Cohesión en Grecia, Irlanda (hasta 2003), Portugal y España, así como en los 10 Estados miembros que ingresaron en la Unión en 2004. Estos últimos recibieron 2 480 millones de euros con cargo a la ayuda de preadhesión, 4 240 millones de euros procedentes del Fondo de Cohesión y 2 530 millones de euros de otros Fondos Estructurales. Del total de dicha financiación de preadhesión y cohesión, aproximadamente un 50 %, es decir, 3 900 millones de euros, se asignó a proyectos de RTE-Transporte.

### **2. Ayudas del Banco Europeo de Inversiones (BEI)**

No se aplica ninguna restricción territorial a los préstamos del BEI, pues se conceden en función de criterios bancarios, en especial la viabilidad del proyecto en términos financieros (capacidad de reembolso), técnicos y medioambientales. Por ejemplo, entre 1995 y 2005 el BEI concedió préstamos a proyectos de RTE por un importe total de unos 65 000 millones de euros.

## **C. El marco financiero 2007-2013**

Para el periodo de financiación 2007-2013, la Comisión, con el apoyo del Parlamento, propuso inicialmente 20 350 millones de euros para las RTE-Transporte y 340 millones de euros para las RTE-Energía. El Consejo, sin embargo, insistió en una reducción drástica de los fondos; al final, el nuevo marco financiero de las RTE asignó 8 010 millones de euros al ámbito del transporte y 160 millones al de la energía (es decir, solo el 40 % del importe inicialmente propuesto para el transporte y el 45 % del propuesto para la energía). Dada la escasez de recursos, el Reglamento (CE) n.º 680/2007 estableció que, como complemento de la financiación nacional (pública o privada), los recursos de la Unión se concentraran en determinadas categorías de proyectos con el mayor valor añadido para el conjunto de la red (como los tramos transfronterizos y los proyectos destinados a la eliminación de los estrangulamientos). Además, la contribución a las RTE-Transporte con cargo a los programas operativos de la política general de cohesión adoptados por la Comisión ascendió a 43 000 millones de euros.

## **MECANISMO «CONECTAR EUROPA»**

Desde diciembre de 2013, la Unión cuenta con una nueva política de infraestructuras de RTE, con un presupuesto de más de 30 400 millones de euros para el período hasta 2020: el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) pretende lograr sinergias en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, reforzando la eficacia de la acción de la Unión y posibilitando la optimización de los costes de ejecución. Persigue acelerar la inversión en el campo de las redes transeuropeas y funcionar



como un factor multiplicador de fondos tanto del sector público como del privado, aumentando la seguridad jurídica y respetando el principio de neutralidad tecnológica.

#### **A. Objetivos generales**

El MCE tiene como objetivos:

- apoyar la ejecución de los proyectos de interés común encaminados al desarrollo y construcción de infraestructuras y servicios nuevos o a la mejora de infraestructuras y servicios existentes en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía;
- contribuir a apoyar proyectos con valor añadido europeo y ventajas sociales significativas, que no reciban financiación adecuada del mercado;
- contribuir a la Estrategia Europa 2020 mediante el desarrollo de redes transeuropeas que tengan en cuenta los futuros flujos de transporte previstos y creando un entorno más propicio a la inversión privada, pública o público-privada;
- permitir a la Unión lograr sus objetivos en materia de desarrollo sostenible, contribuyendo así a los objetivos a medio y largo plazo respecto a la descarbonización.

**1.** En el sector del transporte, las ayudas se concederán a proyectos de interés común encaminados a:

- eliminar los cuellos de botella, realizar conexiones donde no existan y, en particular, mejorar los tramos transfronterizos;
- garantizar unos sistemas de transporte sostenibles y eficientes a largo plazo, con objeto de prepararse para los futuros flujos de transporte previstos, así como hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte; y
- optimizar la integración y la interconexión de los modos de transporte y reforzar la interoperabilidad de los servicios de transporte, garantizando al mismo tiempo la accesibilidad de las infraestructuras de transporte.

**2.** En el sector de la energía, el apoyo tendrá como objetivos:

- aumentar la competitividad fomentando una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad transfronteriza de las redes de electricidad y gas;
- aumentar la seguridad del abastecimiento energético de la Unión; y
- contribuir al desarrollo sostenible integrando la energía de fuentes renovables en la red de transporte y desarrollando redes de energía y redes de dióxido de carbono inteligentes.

**3.** En el sector de las telecomunicaciones, el MCE apoyará:

- los servicios genéricos, las plataformas de servicios centrales y las acciones de apoyo al programa que se financien a través de subvenciones o de contratos públicos;



- las acciones en el sector de las redes de banda ancha financiadas a través de instrumentos financieros.

## **B. Presupuesto del MCE 2014-2020**

La dotación financiera para la aplicación del MCE para el periodo 2014-2020 se fijó inicialmente en 33 200 millones de euros. Sin embargo, en 2015 se redujo este importe inicial a 30 400 millones de euros como resultado de la transferencia de 2 800 millones de euros al Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), de nueva creación. El presupuesto del MCE se distribuye como sigue:

- sector del transporte: 24 050 millones de euros, de los cuales 11 300 millones se han transferido del Fondo de Cohesión para gastos al amparo del Reglamento del MCE únicamente en los Estados miembros que pueden optar a financiación de dicho Fondo;
- sector de las telecomunicaciones: 1 040 millones de euros;
- sector de la energía: 5 350 millones de euros.

Entre el 80 % y el 85 % del presupuesto total del MCE se destinará a proyectos basados en programas plurianuales (corredores de la red básica y prioridades horizontales), mientras que entre un 15 % y un 20 % se asignará a objetivos enmarcados en los programas anuales (es decir, más a corto plazo y con posibilidad de ajuste sobre una base anual).

La mayor parte de los proyectos se cofinanciará con cargo al MCE a través de subvenciones asignadas mediante convocatorias de propuestas competitivas. Al mismo tiempo, un máximo del 8,4 % del presupuesto total del MCE puede destinarse a proyectos que se cofinanciarán a través de instrumentos financieros innovadores tales como garantías y bonos de proyecto (el instrumento de deuda del MCE). En general, los instrumentos financieros que se utilizan en el MCE deben responder a las necesidades específicas del mercado en relación con acciones con un claro valor añadido europeo, sin excluir la financiación privada. Deben mejorar asimismo el efecto de apalancamiento del gasto presupuestario de la Unión y lograr un mayor efecto de multiplicación para atraer inversión del sector financiero privado.

En el sector del transporte, la mayor parte del presupuesto del MCE, es decir, 22 500 millones de euros, se distribuirá entre promotores de proyectos mediante subvenciones. Hasta el momento, la Comisión ha anunciado cinco convocatorias de propuestas únicamente en el ámbito del transporte, y una convocatoria abierta a acciones de sinergia entre los sectores del transporte y la energía. Las dos primeras convocatorias anunciadas en 2014 y 2015 contaron con las mayores dotaciones (11 930 millones de euros y 7 600 millones de euros, respectivamente). En ambas ocasiones, la Comisión informó de que el valor total de las subvenciones solicitadas por los promotores de proyectos superaba la dotación disponible.

## **C. Presupuesto del MCE para 2021-2027**

Dentro del marco del presupuesto de la Unión para 2021-2027, el 6 de junio de 2018, la Comisión propuso ampliar el programa MCE más allá de 2020 con el objetivo general de apoyar la inversión en las redes de infraestructuras europeas en los sectores del



transporte, la energía y las telecomunicaciones. El presupuesto total del MCE asciende a 42 300 millones de euros (a precios corrientes) y asigna específicamente 30 600 millones de euros al transporte, 8 700 millones de euros a la energía y 3 000 millones de euros para redes digitales. Las sinergias entre los tres sectores y la cooperación transfronteriza reforzada en el ámbito de las energías renovables son algunos de los ámbitos clave a los que estará orientado el MCE posterior a 2020 con vistas a acelerar la digitalización y la descarbonización de la economía de la Unión. Además, la Comisión propone dedicar el 60 % del presupuesto total del MCE a los objetivos climáticos.

En el ámbito del transporte, el MCE tiene por objeto contribuir a la realización de los dos niveles de la RTE-T, el despliegue de sistemas europeos de gestión del tráfico, por ejemplo el Sistema de Gestión del Transporte Ferroviario Europeo (ERTMS) y el proyecto de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR), y apoyar la transición hacia una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operativo y físico, mediante la introducción de una red europea de infraestructuras de recarga para los combustibles alternativos. En la propuesta se prevé que el nuevo MCE también brinde apoyo a las infraestructuras de transporte civil/militar de doble uso para adaptar las redes europeas de transporte a los requisitos militares y mejorar la movilidad militar en la Unión.

El presupuesto propuesto para el transporte dentro del MCE incluye tres componentes:

- una dotación general de 12 800 millones de euros;
- una contribución de 11 300 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión;
- 6 500 millones de euros de apoyo a la movilidad militar.

## **PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO**

En apoyo de las RTE, el Parlamento ha venido pidiendo sistemáticamente que se otorgue prioridad a los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente a la hora de conceder financiación, de modo que se asigne más del 50 % de los recursos previstos para los proyectos de infraestructura a proyectos ferroviarios (incluido el transporte combinado) y se fije un límite del 25 % para los proyectos de transporte por carretera. Además, el Parlamento ha insistido en numerosas ocasiones en la necesidad de que la Comisión asegure la coordinación y la coherencia de los proyectos financiados con recursos procedentes del presupuesto de la Unión, del BEI, del Fondo de Cohesión, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional o de otros instrumentos de financiación de la Unión.

Después de que el Consejo decidiera, a finales de 2005, reducir de forma importante la propuesta inicial de la Comisión, el Parlamento pidió, en las posteriores negociaciones sobre los aspectos financieros de la propuesta, que se elevara el importe asignado a las redes transeuropeas. En el acuerdo final con el Consejo, el Parlamento obtuvo un incremento de 500 millones de euros y recursos suplementarios del BEI para la construcción de las RTE.

El 7 de junio de 2011, en el marco de la revisión de las normas fiscales del transporte por carretera (Directiva sobre el distintivo europeo), el Parlamento aprobó un acuerdo



con el Consejo por el que un mínimo del 15 % del producto de la tarificación de los costes externos y del impuesto por el uso de infraestructuras de cada Estado miembro debe utilizarse para financiar los proyectos de las RTE-T, con vistas a incrementar la sostenibilidad de los transportes. Está previsto que este porcentaje se incremente paulatinamente con el paso del tiempo.

A través de su participación en la elaboración del Reglamento del MCE (un trabajo conjunto de tres ponentes, dos comisiones parlamentarias y todos los grupos políticos), el Parlamento asumió un papel preponderante a la hora de garantizar la asignación de un notable importe de fondos de la Unión a las RTE durante el periodo 2014-2020.

Al decidir los presupuestos anuales de la Unión, el Parlamento prestó atención a los créditos asignados tanto al MCE como a Horizonte 2020. En su Resolución, de 8 de julio de 2015, sobre el mandato para la negociación tripartita del proyecto de presupuesto para el ejercicio 2016, el Parlamento acogió con satisfacción la movilización del margen global para compromisos para financiar parcialmente los 8 000 millones de euros del fondo de garantía del FEIE, en lugar de recurrir exclusivamente a recortes en Horizonte 2020 y en el MCE. No obstante, el Parlamento recordó su objetivo final de minimizar en la medida de lo posible el impacto en estos dos programas. Insistió, por tanto, en compensar aún más los recortes que afectan a Horizonte 2020 y al MCE con el fin de permitir que estos programas logren plenamente sus objetivos.

Asimismo, en su Resolución, de 9 de marzo de 2016, sobre las orientaciones generales para la preparación del presupuesto 2017, el Parlamento reiteró su compromiso de reforzar el programa Horizonte 2020 y el MCE a través del procedimiento presupuestario anual, a fin de compensar en la mayor medida posible los recortes al MCE acordados durante las negociaciones sobre el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas.

En respuesta a la propuesta de la Comisión de 2018 relativa al MCE posterior a 2020, las comisiones de Transportes y Turismo (TRAN) y de Industria, Investigación y Energía (ITRE) han elaborado un proyecto de informe conjunto. Los tres ponentes coincidieron en que la propuesta de la Comisión carecía de ambición en términos de dotación del MCE para el transporte y pusieron de relieve las necesidades de inversión del sector, además de los beneficios que la mejora de la conectividad podría comportar para la Unión. Entre otros puntos, hicieron también hincapié en la necesidad de simplificar más las normas del MCE y en la importancia de garantizar la coherencia entre los distintos fondos de la Unión que respaldan proyectos en los sectores digital, del transporte y de la energía. Los ponentes señalaron la necesidad de reforzar el control parlamentario de las prioridades del MCE y de mejorar su supervisión.

El informe conjunto fue aprobado por las dos comisiones en noviembre de 2018 y comportaba un aumento de alrededor del 10 % en el presupuesto asignado a los proyectos de transporte. El Parlamento adoptó la decisión en primera lectura en abril de 2019, y el procedimiento de codecisión sigue su curso [[2018/0228\(COD\)](#)].

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

