COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 24.9.2025
COM(2025) 516 final

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

Informe de situación sobre la ejecución del Mecanismo «Conectar Europa» 2021-2027 durante el período 2021-2024

I. Introducción

El artículo 22, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para el período 2021-2027[1], exige a la Comisión presentar informes de situación que incluyan información sobre la ejecución del MCE y aclaren si los distintos sectores están en marcha. El Reglamento MCE se adoptó en julio de 2021, seis meses después del inicio del marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027, y este primer informe de situación abarcará los años 2021-2024.

El Mecanismo «Conectar Europa» se creó para construir, desarrollar, modernizar y finalizar las redes transeuropeas en los sectores digital, del transporte y de la energía. Que exista una conectividad transfronteriza constante es una condición necesaria para el buen funcionamiento del mercado único de la Unión Europea. Fomenta una mayor cohesión económica, social y territorial, y contribuye a que la UE cumpla los compromisos de descarbonización a largo plazo del Pacto Verde Europeo. El programa actual es el sucesor del programa MCE 2014-2020 (MCE I), que se enmarcaba en el anterior MFP. El presupuesto financiero para la ejecución del programa MCE 2021-2027 (MCE II) es de 33 700 millones EUR.

El MCE es un instrumento que se gestiona de forma centralizada. Se ejecuta con la ayuda de la Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente (CINEA), en el caso de los sectores del transporte y la energía, y con la colaboración de la Agencia Ejecutiva Europea en los ámbitos de la Salud y Digital (HaDEA), en el sector digital. Se basa en la competencia entre proyectos presentados por promotores, como gestores de infraestructuras o empresas privadas, durante las convocatorias de propuestas periódicas del MCE. Esta competencia garantiza una alta calidad en la preparación de los proyectos y genera presión para que se lleven a cabo a su debido tiempo. Este modelo de gobernanza garantiza que los fondos del MCE estén al servicio de las prioridades establecidas en el Reglamento. El MCE se ejecuta por medio de programas de trabajo plurianuales que establecen el calendario de las convocatorias de propuestas, sus temas, el presupuesto indicativo y los criterios de selección y adjudicación.

Transporte:

En el sector del **transporte**, el MCE apoya proyectos de infraestructura de interés común relacionados con la finalización y la modernización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) con el objetivo de contribuir al desarrollo de una red y una infraestructura transeuropeas eficientes, interconectadas y multimodales que permitan lograr una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura. El MCE también busca adaptar parte de la RTE-T para que pueda hacerse un doble uso de las infraestructuras de transporte con vistas a mejorar tanto la movilidad civil como la militar. El presupuesto asignado al MCE para el transporte para el período 2021-2027 asciende a 25 800 millones EUR. Se ha destinado un total de 11 300 millones EUR a los países que pueden optar a la

[1] Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

ayuda del Fondo de Cohesión y 1 700 millones EUR a los proyectos de movilidad militar de doble uso.

El programa de trabajo plurianual del MCE para el transporte, adoptado en agosto de 2021[2] y modificado en julio de 2023[3], abarca las convocatorias de propuestas anuales de 2021 a 2024. Debido a la elevada sobresuscripción de estas convocatorias, la madurez de los proyectos y el aumento de la inflación fruto de la invasión rusa de Ucrania, la modificación del programa de trabajo plurianual permitió concentrar todo el presupuesto disponible en el marco del MFP actual en las convocatorias del MCE para el transporte de 2023 y 2024.

Energía:

La parte del MCE dedicada al sector de la energía (**MCE para la energía**) tiene por objeto desarrollar proyectos de interés común y de interés mutuo en el marco de la política de las redes transeuropeas de energía (RTE-E)[4] para seguir integrando el mercado interior de la energía, aumentar la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitar la descarbonización de la economía y garantizar la seguridad del suministro. Además, el MCE para la energía debe facilitar la cooperación energética transfronteriza, en particular en el caso de los proyectos de energías renovables. El MCE para la energía tiene un presupuesto de 5 800 millones EUR para el período 2021-2027.

El primer programa de trabajo plurianual del MCE para la energía se adoptó en agosto de 2021[5]. Se modificó en octubre de 2022[6] a raíz de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania para proporcionar asistencia técnica a los estudios adicionales necesarios para acelerar la sincronización del sistema eléctrico de los Estados bálticos con la red continental europea[7].

---

[2] *Commission Implementing Decision C(2021) 5763 final of 5 August 2021 on the financing of the Connecting Europe Facility – Transport sector and the adoption of the work programme for 2021-2027* [«Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 5763 final, de 5 de agosto de 2021, relativa a la financiación del Mecanismo "Conectar Europa" para el sector del transporte y la aprobación del programa de trabajo para el período 2021-2027», documento en inglés].

[3] *Commission Implementing Decision (2023) 4886 final of 25 August 2023 amending Implementing Decision C(2021) 5763 final on the financing of the Connecting Europe Facility – Transport sector and the adoption of the work programme for 2021-2027* [«Decisión de Ejecución de la Comisión C(2023) 4886 final, de 25 de agosto de 2023, por la que se modifica la Decisión de Ejecución C(2021) 5763 final, relativa a la financiación del Mecanismo "Conectar Europa" para el sector del transporte y la aprobación del programa de trabajo para el período 2021-2027», documento en inglés].

[4] Definido en el Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2022, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas (DO L 152 de 3.6.2022, p. 45).

[5] *Commission Implementing Decision (2021) 5791 final of 6 August 2021 on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027* [«Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 5791 final, de 6 de agosto de 2021, relativa a la financiación del sector de la energía en el marco del Mecanismo "Conectar Europa" y la adopción del programa de trabajo plurianual del período 2021-2027», documento en inglés].

[6] *Commission Implementing Decision (2022) 7393 final of 13 October 2022 amending Implementing Decision C(2021) 5791 final on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027* [«Decisión de Ejecución de la Comisión C(2022) 7393 final, de 13 de octubre de 2022, por la que se modifica la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 5791 final, relativa a la financiación del sector de la energía en el marco del Mecanismo "Conectar Europa" y la adopción del programa de trabajo plurianual del período 2021-2027», documento en inglés].

[7] Véase: Financiación de proyectos de interés común (europa.eu).

El Reglamento revisado sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas (RTE-E)[8] entró en vigor en 2022. Establece orientaciones para la política de la red transeuropea de energía y el procedimiento de selección de proyectos de interés común (PIC) dentro de la UE y proyectos de interés mutuo (PIM) con países no pertenecientes a la UE[9]. Estos PIC y PIM de infraestructura son una de las dos categorías de proyectos que pueden optar a la financiación del MCE para la energía (la otra categoría son los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables).

En dicha revisión, se adaptó el Reglamento RTE-E al objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050, y se estableció que los únicos proyectos de infraestructuras de gas admisibles serían los necesarios para poner fin al aislamiento energético de Chipre y Malta. También se introdujeron nuevas categorías de proyectos: de redes eléctricas marítimas y de hidrógeno y electrolizadores. A la luz de la revisión, en noviembre de 2023 se creó una nueva lista de PIC y PIM en la que se indicaban los proyectos seleccionados en las nuevas categorías y se les permitía solicitar el MCE a partir de 2024[10].

En febrero de 2024, se adoptó un nuevo programa de trabajo plurianual para el período 2024-2027[11].

Sector digital:

El **MCE para el sector digital**, que cuenta con un presupuesto de alrededor de 1 600 millones EUR, tiene por objeto contribuir al despliegue de redes digitales y sistemas 5G seguros y protegidos de muy alta capacidad, aumentar la resiliencia y la capacidad de las redes troncales digitales en los territorios de la UE al enlazarlas con territorios vecinos, y fomentar la digitalización de las redes de transporte y energía. El MCE para el sector digital (2021-2027) tiene objetivos diferentes y un presupuesto superior al del MCE para el sector de las telecomunicaciones previo (2014-2020). El MCE para el sector digital se centra en subvenciones para el despliegue de infraestructuras de conectividad digital de interés paneuropeo, mientras que el MCE para el sector de las telecomunicaciones destinaba 117 millones EUR a instrumentos financieros de apoyo al despliegue de infraestructuras de banda ancha, 130 millones EUR a WiFi4EU y el resto del presupuesto a servicios digitales (alrededor de 900 millones EUR).

---

[8] Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2022, relativo a las orientaciones sobre las infraestructuras energéticas transeuropeas y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2009, (UE) 2019/942 y (UE) 2019/943 y las Directivas 2009/73/CE y (UE) 2019/944 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 347/2013 (DO L 152 de 3.6.2022, p. 45).

[9] Los PIM se introdujeron mediante la revisión del Reglamento RTE-E en 2022 y se admitieron por primera vez para solicitar el MCE para la energía en 2024.

[10] Reglamento Delegado (UE) 2024/1041 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2022/869 del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a la lista de la Unión de proyectos de interés común y proyectos de interés mutuo (DO L, 2024/1041, 8.4.2024).

[11] *Annex to Commission Implementing Decision (2024) 482 final of 1 February 2024 amending the Commission Implementing Decision C(2022) 7393 on the financing of the energy sector under the Connecting Europe Facility and on the adoption of the multiannual work programme for the period 2021-2027* [«Anexo de la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2024) 482 final, de 1 de febrero de 2024, por la que se modifica la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2022) 7393 final, relativa a la financiación del sector de la energía en el marco del Mecanismo "Conectar Europa" y la adopción del programa de trabajo plurianual del período 2021-2027», documento en inglés].

El primer programa de trabajo plurianual del MCE, que abarcaba las convocatorias del período 2021-2023, se adoptó en diciembre de 2021[12] y se modificó en abril de 2023[13] para tener en cuenta los cambios en la preparación y la demanda de las partes interesadas, así como los últimos cambios en las prioridades políticas. El segundo programa de trabajo plurianual del MCE para el sector digital (2024-2027) se adoptó en octubre de 2024[14].

II. Convocatorias de propuestas de 2021 a 2024

Transporte:

El **MCE para el transporte** se asigna principalmente a través de convocatorias de propuestas anuales. Hasta la fecha, se han puesto en marcha y han concluido tres convocatorias generales y de cohesión, con un presupuesto disponible de 19 000 millones EUR. La dotación para movilidad militar (1 700 millones EUR) se asignó en su totalidad en tres convocatorias que tuvieron lugar entre 2021 y 2023. La última convocatoria de la dotación general y de cohesión (2 500 millones EUR) se cerró en enero de 2025, y la evaluación está en curso. Fue la primera convocatoria basada en el Reglamento RTE-T[15] revisado que entró en vigor en 2024.

La respuesta a las convocatorias ha demostrado que hay un gran interés por parte de los promotores de proyectos, con tasas de sobresuscripción que llegan casi al triple del presupuesto disponible. La guerra de agresión rusa no provocada contra Ucrania también puso de manifiesto la necesidad de promover el desarrollo de infraestructuras de transporte civil y militar para hacer frente a las consecuencias de la nueva situación geopolítica. El impacto del aumento de los precios de la energía y las materias primas, y la falta de mano de obra generaron nuevas necesidades de financiación. En ese contexto, la Comisión, de acuerdo

[12] *Annex to Commission Implementing Decision (2021) 9463 final of 16 December 2021 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2021-2025* [«Anexo de la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 9463 final, de 16 de diciembre de 2021, relativa a la financiación del Mecanismo "Conectar Europa" para el sector digital y la aprobación del programa de trabajo plurianual para el período 2021-2025», documento en inglés]. Programa de trabajo plurianual del período 2021-2023 — Mecanismo «Conectar Europa» para el sector digital | Configurar el futuro digital de Europa.

[13] *Annex to Commission Implementing Decision (2023) 2533 final of 19 April 2023 amending Implementing Decision C(2021) 9463 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2021-2025* [«Anexo de la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2023) 2533 final, de 19 de abril de 2023, por la que se modifica la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2021) 9463 relativa a la financiación del Mecanismo "Conectar Europa" para el sector digital y la aprobación del programa de trabajo plurianual para el período 2021-2025», documento en inglés]. Programa de trabajo plurianual del período 2021-2023 — Mecanismo «Conectar Europa» para el sector digital | Configurar el futuro digital de Europa.

[14] *Annex to Commission Implementing Decision (2024) 6891 of 9 October 2024 on the financing of the Connecting Europe Facility – Digital sector and the adoption of the multiannual work programme for 2024-2027* [«Anexo de la Decisión de Ejecución de la Comisión C(2024) 6891 final, de 9 de octubre de 2024, relativa a la financiación del Mecanismo "Conectar Europa" para el sector digital y la aprobación del programa de trabajo plurianual para el período 2024-2027», documento en inglés].

[15] Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024).

con el Comité del MCE, hizo uso de la flexibilidad prevista en el programa de trabajo plurianual de las convocatorias de 2021 y 2022, y otorgó fondos adicionales de hasta el 20 % del importe indicado en el programa de trabajo inicial. Además, el programa de trabajo plurianual del MCE correspondiente al período 2021-2027 se modificó en julio de 2023 para concentrar todo el presupuesto disponible en el marco del actual MFP en las convocatorias de propuestas del MCE para el transporte de 2023 y 2024.

Parte del presupuesto del MCE para el transporte se asigna al **mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos** (AFIF), que se creó como una herramienta que combina las subvenciones del MCE con instrumentos financieros facilitados por bancos nacionales de fomento o bancos comerciales. El AFIF tiene un presupuesto de 2 300 millones EUR y se dedica a infraestructuras para combustibles alternativos, como puntos de recarga eléctrica, electricidad en puerto para los buques amarrados, estaciones de repostaje de hidrógeno, etc. La convocatoria permanente de propuestas del AFIF de 2021 (con cinco fechas límite) se cerró a finales de 2023.

La segunda convocatoria permanente del mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos, que cuenta con el presupuesto restante de 1 000 millones EUR, se lanzó en febrero de 2024 con tres fechas límite, cada seis meses, hasta principios de 2026. La primera fecha límite fue septiembre de 2024. Se concedieron 421 millones EUR a las treinta y nueve propuestas seleccionadas en esa primera fecha.

Cuadro 1: ***Convocatorias de propuestas del MCE para el transporte 2021-2023***

	Propuestas		**Presupuesto**			**Tasa de sobresuscripción***
Dotación	**Admisibles**	**Seleccionadas**	**Indicativo**	**Solicitado**	**Asignado**	
General	909	299	8 500 millones	30 700 millones	9 500 millones	3,6
Cohesión	214	109	8 800 millones	19 600 millones	9 000 millones	2,2
AFIF	191	167	1 900 millones	2 000 millones	1 700 millones	1
Movilidad militar	186	95	1 700 millones	5 000 millones	1 700 millones	2,9
Total general	1 454	631	20 300 millones	56 800 millones	21 500 millones	2,8

* Tasa de sobresuscripción: financiación solicitada dividida por el presupuesto indicativo de la convocatoria.

Energía:

El presupuesto del **MCE para la energía** se asigna por medio de distintas convocatorias: i) la convocatoria de proyectos de infraestructura energética (originalmente solo para PIC, aunque los PIM también se admiten desde 2024), y ii) las convocatorias de cooperación transfronteriza en materia de energías renovables, que incluyen una convocatoria de estudios preparatorios y otra de estudios y trabajos técnicos.

La convocatoria de PIC del MCE se ha lanzado con una periodicidad anual, con un presupuesto indicativo de 785 millones EUR para 2021, 800 millones EUR para 2022, 750 millones EUR para 2023 y 850 millones EUR para 2024. Las convocatorias de PIC del MCE han registrado elevadas tasas de suscripción. Como resultado, se han concedido subvenciones

por valor del 95 % de los presupuestos indicativos de las convocatorias a propuestas de financiación pertinentes.

Cuadro 2: ***Convocatorias de PIC del MCE para la energía 2021-2024***

	Propuestas		Presupuesto			Tasa de sobresuscripción*
Año	**Admisibles**	**Seleccionadas**	**Indicativo**	**Solicitado**	**Asignado**	
2021	11	5	785 millones	1 300 millones	1 000 millones	1,66
2022	19	8	800 millones	1 300 millones	601 millones	1,68
2023	11	8	750 millones	1 300 millones	566 millones	1,67
2024	70	41	850 millones	3 100 millones	1 250 millones	3,67
Total general	111	21	3 200 millones	7 000 millones	3 500 millones	2,20

* Tasa de sobresuscripción: financiación solicitada dividida por el presupuesto indicativo de la convocatoria.

En la convocatoria de 2021, se asignó un importe superior al previsto inicialmente en el presupuesto indicativo. Aunque hubo sobresuscripción en las convocatorias de propuestas de 2022 y 2023, la Comisión asignó importes ligeramente inferiores a los presupuestos iniciales de las convocatorias. Esto se debe al estricto proceso de selección de los proyectos, en el que se tienen en cuenta la madurez y, por tanto, la probabilidad de que se lleven a cabo, así como la pertinencia de las propuestas presentadas con respecto a los criterios de adjudicación y la justificación de las necesidades de financiación (existencia de un déficit de financiación que no podría cubrirse sin los fondos del MCE).

La convocatoria de 2024, con un presupuesto indicativo de 850 millones EUR, se abrió en abril de 2024 y se cerró en octubre del mismo año, y en ella se asignaron 1 250 millones EUR a cuarenta y una de las setenta propuestas admisibles.

Convocatorias en el ámbito de las energías renovables transfronterizas

Desde 2021 se han organizado cinco convocatorias en el ámbito de las energías renovables transfronterizas: tres de estudios preparatorios (2021, 2022 y 2023) y dos de estudios y trabajos técnicos (2022 y 2023). En el caso de los estudios preparatorios, la primera convocatoria tuvo una tasa de suscripción bastante baja, lo que guarda relación con el nuevo plazo del programa. El ratio de financiación mejoró significativamente en los dos años siguientes, aunque siguió siendo modesto, lo que refleja el proceso de creación de una cartera de proyectos que se ajustan a los criterios.

Cuadro 3: ***Convocatorias en el ámbito de las energías renovables transfronterizas del MCE para la energía durante el período 2021-2023***

	Propuestas		Presupuesto			Tasa de sobresuscripción*
Año	**Admisibles**	**Seleccionadas**	**Indicativo**	**Solicitado**	**Asignado**	
2021	3	2	1 millón	473 944	298 944	0,5
2022	5	3	31 millones	44 millones	22 millones	1,42
2023	10	9	51 millones	74 millones	68 millones	1,45
Total general	18	14	83 millones	118 millones	91 millones	1,43

* Tasa de sobresuscripción: financiación solicitada dividida por el presupuesto indicativo de la convocatoria.

Una tercera convocatoria de estudios y trabajos técnicos en el ámbito de las energías renovables transfronterizas, con un presupuesto indicativo de 80 millones EUR, se abrió en octubre de 2024 y se cerró en enero de 2025. Las convocatorias de estudios preparativos en el ámbito de las energías renovables transfronterizas se interrumpieron en 2024.

Sector digital:

En las tres primeras convocatorias (2021, 2022 y 2023), se abordaron la conectividad troncal para las pasarelas digitales mundiales, la 5G y la nube en el borde para comunidades inteligentes, la cobertura de 5G a lo largo de los corredores de transporte y las redes troncales para las federaciones paneuropeas en la nube. Estas convocatorias pusieron de manifiesto la existencia de una elevada demanda de ciertas cuestiones (cables submarinos) y de una menor demanda de otras (como los corredores 5G, ya que el mercado todavía no está listo). Esto propició una adaptación dinámica del programa de trabajo y de la asignación de recursos, que se centraron en promover una conectividad resiliente, de alta capacidad y soberana tanto dentro de la UE como a escala internacional. Esta información fue útil de cara al segundo programa de trabajo del MCE para el sector digital (2024-2027).

Cuadro 4: ***Convocatorias 2021-2023 del MCE para el sector digital***

	Propuestas		**Presupuesto**			**Tasa de sobresuscripción***
Año	**Admisibles**	**Seleccionadas**	**Indicativo**	**Solicitado**	**Asignado**	
2021	51	38	258 millones	555 millones	151 millones	2,15
2022	63	38	277 millones	923 millones	260 millones	3,33
2023	70	52	241 millones	578 millones	273 millones	2,39
Total general	184	128	776 millones	2 056 millones	684 millones	2,64

* Tasa de sobresuscripción: financiación solicitada dividida por el presupuesto indicativo de la convocatoria.

III. Principales ámbitos de inversión

Transporte:

De conformidad con el artículo 3, apartado 2, letra a), inciso i), del Reglamento del MCE, **el MCE para el transporte** debe contribuir a desarrollar una red transeuropea de transporte eficiente, interconectada y multimodal, así como una infraestructura que permita lograr una movilidad inteligente, interoperable, sostenible, integradora, accesible y segura.

El artículo 4, apartado 1, de dicho Reglamento prevé que el MCE destine el 60 % de su dotación financiera a **objetivos climáticos**. El MCE para el transporte ha superado este objetivo, pues el 79 % de su financiación se destina al transporte sostenible. Ha invertido en infraestructuras ferroviarias electrificadas, en particular en subsistemas de señalización asociados (el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario o ERTMS), así como en vías navegables, en transporte multimodal y en el desarrollo de infraestructuras para vehículos de cero emisiones. El MCE también financia medidas compensatorias para proyectos de infraestructura (reforestación, infraestructuras específicas que permitan la continuidad de hábitats naturales o corredores para el cruce seguro de animales). Además, la convocatoria de

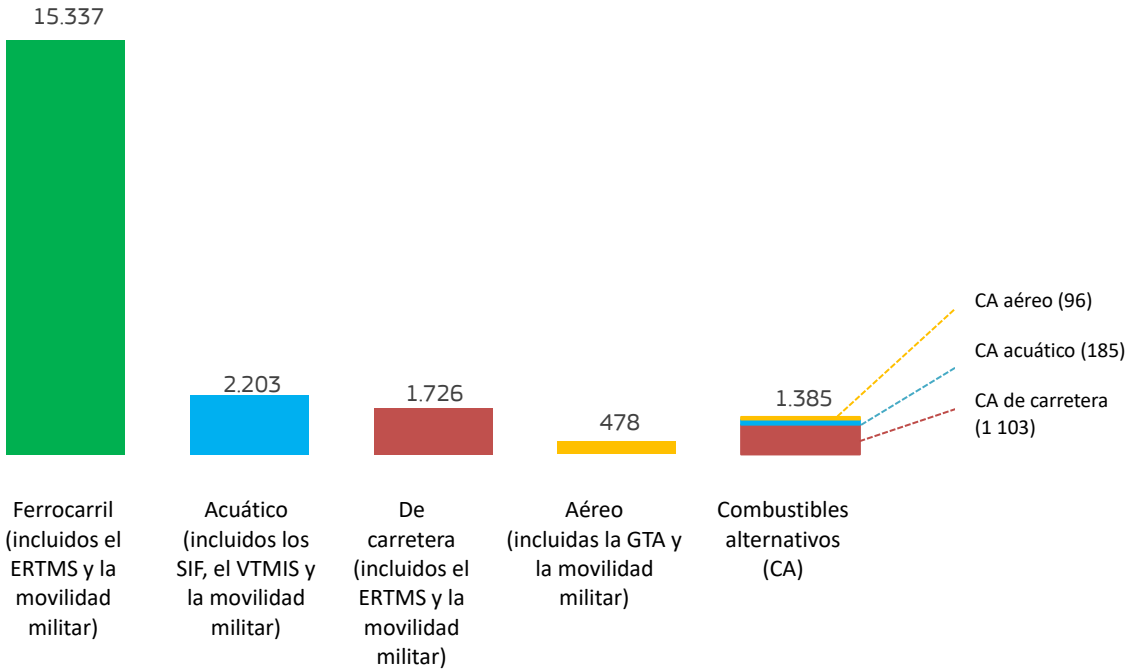
propuestas de 2023 introdujo un elemento de protección frente al cambio climático que incorpora medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en el desarrollo de proyectos de infraestructura.

Inversiones por modo de transporte

El programa MCE financió infraestructuras de transporte europeas con más de 21 000 millones EUR entre 2021 y 2024. La mayor parte de esta inversión se destinó a proyectos **ferroviarios**, que recibieron más de 15 000 millones EUR. Las inversiones de esta categoría abarcan desde la construcción y mejora de vías ferroviarias hasta el despliegue del ERTMS.

Además, el MCE para el transporte promueve mejoras en el **transporte acuático** y, en el marco de este, se han destinado más de 2 000 millones EUR a puertos marítimos e interiores, vías navegables, digitalización (sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo o VTMIS, y servicios de información fluvial o SIF) y mejora de terminales. El MCE para el transporte también financia proyectos de **carreteras**, como la construcción y mejora de carreteras de la RTE-T y el desarrollo tanto de zonas de estacionamiento seguras y protegidas como de sistemas de transporte inteligentes (STI). En lo que respecta al transporte **aéreo**, el MCE financia la gestión del tráfico aéreo (investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo o SESAR) y mejoras de los aeropuertos (en el marco de la movilidad militar). Además, el MCE para el transporte respalda la mejora de las infraestructuras de todos los modos de transporte para facilitar la movilidad de los recursos militares. Por último, se asignan 1 380 millones EUR a la **infraestructuras para los combustibles alternativos**, la mayor parte de los cuales se destina a la recarga de los vehículos de carretera, seguida de los buques y las aeronaves estacionadas.

Cuadro 5: ***Inversiones del MCE para el transporte, por modo (2021-2024, millones EUR)***[16]



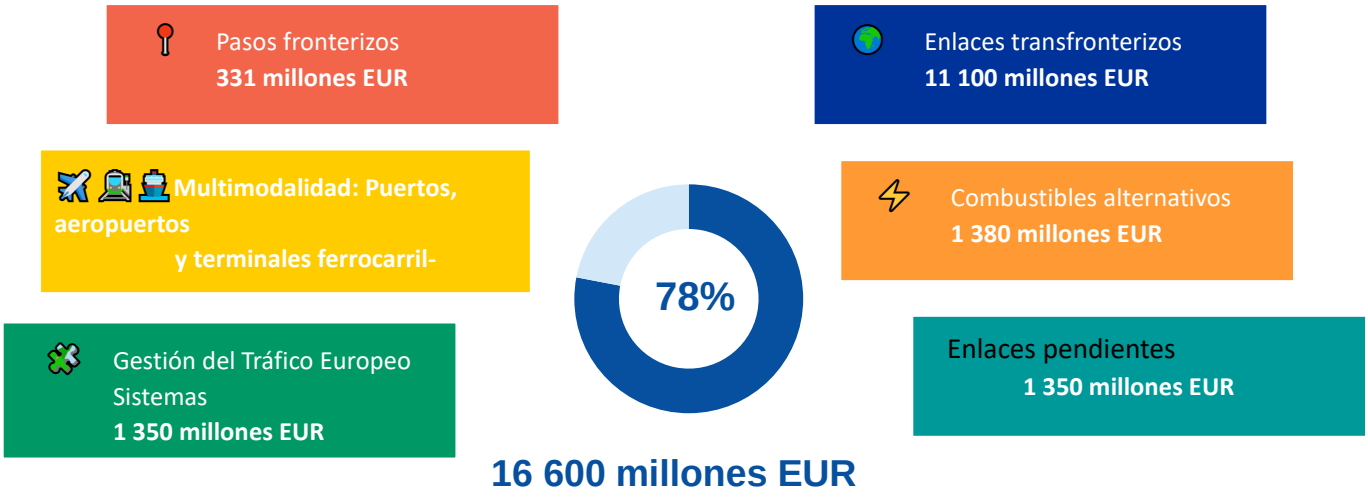
[16] No se incluyen los acuerdos de subvención que están en preparación.

La mayor parte de la financiación del MCE (el 80 %) se destina a proyectos de la red básica de la RTE-T; el 13 %, a la red global, y el 7 %, a proyectos que no pueden vincularse a una parte específica de la red de la RTE-T, pero que son importantes para su finalización (por ejemplo, SESAR, STI, partes embarcadas del ERTMS, etc.).

Conectividad transfronteriza

El MCE para el transporte promueve la conectividad transfronteriza para viajar sin interrupciones por toda la UE. El 78 % de la financiación del MCE para el transporte se destina a proyectos dedicados a enlaces transfronterizos o pendientes, que aseguran la multimodalidad, que instalan infraestructuras de combustibles alternativos y que armonizan distintos sistemas de gestión del tráfico. El MCE para el transporte ha financiado también cinco proyectos transfronterizos emblemáticos (el túnel Lyon-Turín, el túnel de base del Brennero, el túnel del estrecho de Fehmarn, Rail Baltica y Sena-Escalda) y sus rutas de acceso.

Gráfico 1: ***Apoyo a la conectividad transfronteriza del MCE para el transporte***



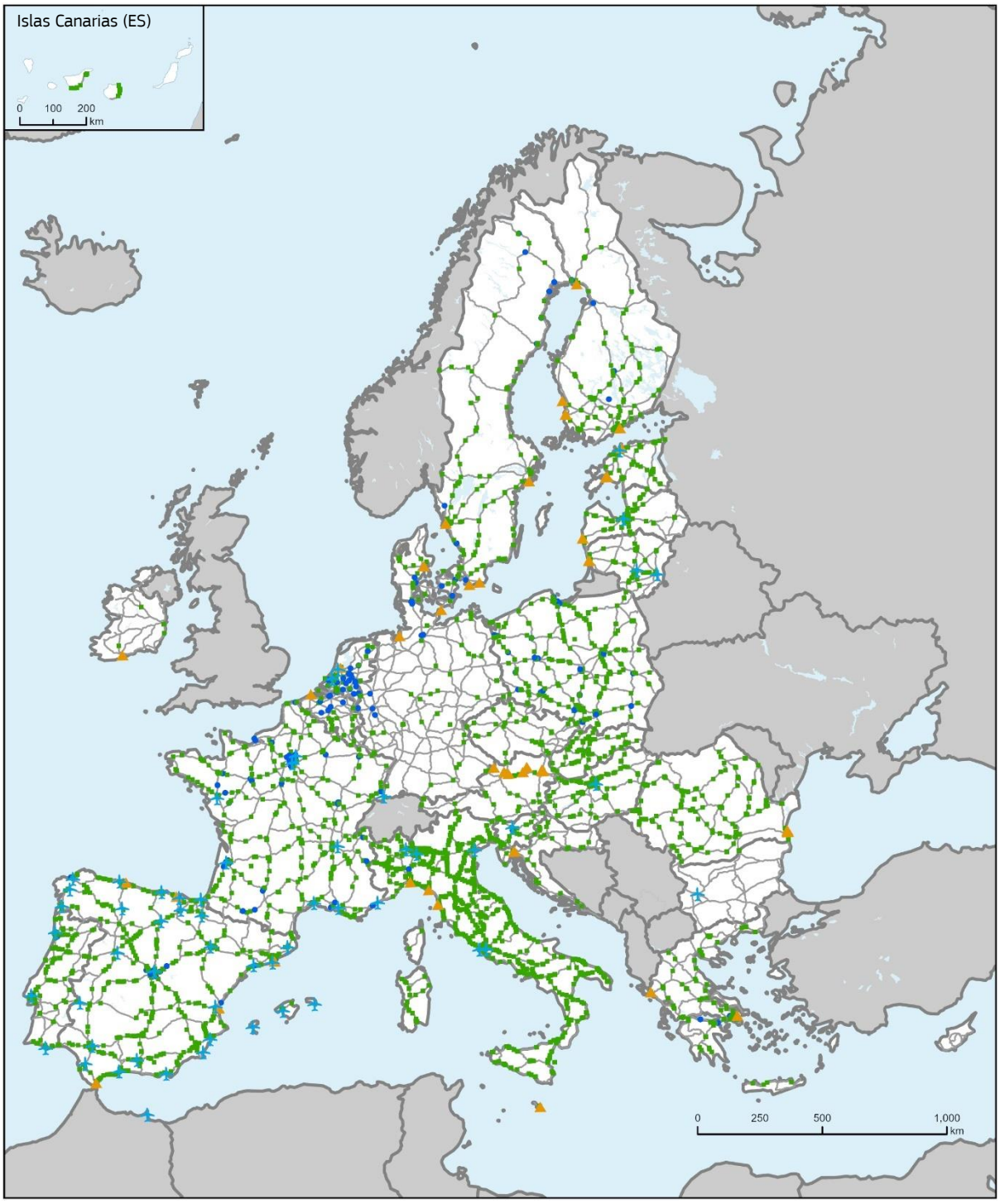
La mayoría de los proyectos transfronterizos van destinados a mejorar o establecer conexiones ferroviarias, aunque el MCE también respalda las conexiones por vías navegables y algunos tramos de carretera. Por ejemplo, un importante cuello de botella en el Danubio en el corredor Rin/Mosa-Meno-Danubio entre Straubing y Vilshofen, en el sur de Alemania, recibió apoyo del MCE para aumentar la profundidad y la capacidad de los canales navegables.

Infraestructuras para combustibles alternativos

El MCE para el transporte respalda el despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos con más de 1 380 millones EUR, que se destinan principalmente a estaciones de recarga situadas en carreteras de la RTE-T y puntos de recarga eléctrica. También financia la instalación de electricidad en puerto para los buques amarrados, la electrificación de las operaciones aeroportuarias terrestres y las estaciones de repostaje de hidrógeno.

Desde 2021, se han puesto en funcionamiento alrededor de 1 500 puntos de suministro de combustibles alternativos en toda la red transeuropea de transporte, principalmente para vehículos ligeros. Prevemos que mediante los proyectos seleccionados hasta la fecha se instalen más de 25 000 puntos de suministro para vehículos ligeros y casi 2 000 para vehículos pesados. La cartera de proyectos de combustibles alternativos también contribuirá a la descarbonización de las operaciones de sesenta y tres aeropuertos europeos y al despliegue de instalaciones de recarga en tierra para buques en veintiocho puertos europeos.

Mapa 1: ***Infraestructura de recarga de combustibles alternativos apoyada por el MCE para el transporte (2021-2024)***



Suministro de combustible alternativo para aeronaves estacionarias

Suministro de combustibles alternativos para los usuarios del transporte por carretera, electricidad

Suministro de combustibles alternativos para los usuarios del transporte por carretera, hidrógeno

Suministro de combustibles alternativos para los usuarios del transporte marítimo o por vía navegable

Carreteras de la RTE-T

Países de la UE (incluidos los territorios de ultramar)

Países no pertenecientes a la UE

Cartografía: CINEA, junio de 2025

© EuroGeographics, para los límites administrativos

Digitalización del transporte

El MCE para el transporte fomenta la digitalización del transporte europeo con convocatorias de propuestas centradas en la movilidad inteligente e interoperable en el marco de la dotación general y de cohesión. A raíz de estas convocatorias, noventa y tres proyectos han recibido más de 1 400 millones EUR de financiación. Casi la mitad de ese importe se ha asignado a proyectos del ERTMS (46 %), seguidos de los proyectos de SESAR (23 %) y los de STI (17 %). Los proyectos relacionados con el resto de los sistemas (por ejemplo, los de información electrónica sobre el transporte de mercancías o IETM, los SIF, el entorno de ventanilla única marítima europea o EMSWe, y los VTMIS) representaron el 13 %.

Transporte más seguro

El MCE para el transporte refuerza la seguridad vial mediante la construcción de zonas de estacionamiento seguras y protegidas, la eliminación de pasos a nivel, la mejora de los perfiles de vía por motivos de seguridad y el despliegue de STI. Un total de cincuenta y ocho proyectos de seguridad vial recibe 3 000 millones EUR.

Movilidad militar

Uno de los objetivos específicos del MCE para el transporte es adaptar partes de la red RTE-T para el doble uso, lo que mejora la movilidad tanto civil como militar. Esto debería permitir los desplazamientos a gran escala de personal y equipos militares en toda la UE en un plazo breve en caso de crisis. En el marco de las tres convocatorias de movilidad militar (2021/2022/2023), se seleccionaron un total de noventa y cinco proyectos en veintiún Estados miembros. Están distribuidos geográficamente en toda la UE de forma bastante equilibrada, y hay una buena densidad de proyectos en el flanco oriental. El 45 % de esta financiación se destinó a proyectos ferroviarios (por ejemplo, para mejorar los puentes ferroviarios, construir tramos de vías de baja velocidad para trenes más largos y pesados, y aumentar la altura mínima de los túneles), el 34 % a proyectos de carreteras (por ejemplo, para mejorar tramos y puentes de carretera), el 7 % a proyectos aeroportuarios (por ejemplo, para aumentar las capacidades operativas y la accesibilidad) y la financiación restante se asignó a proyectos de puertos y terminales (por ejemplo, para aumentar la capacidad y la conectividad).

El MCE permite financiar **elementos sinérgicos** de otros sectores del MCE (hasta el 20 % de los costes subvencionables). En cuanto a los elementos sinérgicos del MCE para el transporte, en su mayoría relativos a infraestructuras relacionadas con la energía, se financian treinta y cuatro proyectos con 64 millones EUR del MCE. Por ejemplo, hay veinte proyectos que prevén instalar estaciones de repostaje de hidrógeno y electrolizadores, y ocho que tienen intención de instalar paneles solares en aeropuertos, puertos y terminales ferrocarril-carretera.

El MCE para el transporte también funciona en conjunción con **Horizonte Europa**, por ejemplo, para la ecologización de los aeropuertos. El MCE respalda el desarrollo de infraestructuras para combustibles alternativos y el acceso a través del transporte público, y Horizonte Europa financia soluciones innovadoras y eficientes desde el punto de vista

energético o nuevas soluciones digitales y automatizadas para las operaciones aeroportuarias[17].

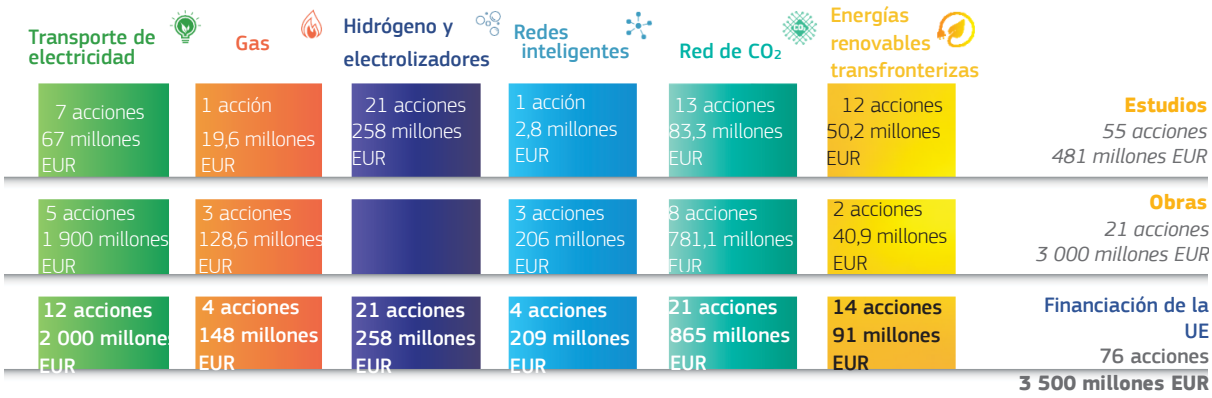
Energía:

Desde 2021, las convocatorias de PIC han recibido propuestas de cinco categorías de proyectos diferentes (electricidad, gas, infraestructuras de transporte de CO_2, redes eléctricas inteligentes e hidrógeno y electrolizadores).

En la convocatoria de 2021, la principal categoría fue la electricidad, con tres subvenciones para obras que representaron el 92 % de la financiación de la UE asignada. En la convocatoria de 2022, la electricidad volvió a ser la categoría más significativa, que obtuvo el 52 % de la financiación de la UE asignada (el 64 % si se calcula en combinación con la categoría de las redes eléctricas inteligentes). En la convocatoria de 2023, la principal categoría fue la infraestructura de transporte de CO_2, que recibió el 80 % de la financiación de la UE asignada. En la convocatoria de 2024, la electricidad (incluidas las redes marítimas y el almacenamiento) volvió a ser la categoría más significativa y obtuvo el 57 % de la financiación de la UE asignada (el 59 % si se calcula en combinación con las redes eléctricas inteligentes).

Entre 2021 y 2024, las convocatorias de PIC prestaron apoyo a sesenta y dos proyectos con 3 500 millones EUR de financiación del MCE para la energía: cuarenta y tres eran estudios, que recibieron una financiación de casi 431 millones EUR, y los diecinueve restantes eran obras, para las que se concedió una financiación de más de 3 000 millones EUR. Las convocatorias en el ámbito de las energías renovables transfronterizas respaldaron catorce proyectos (doce estudios y dos obras) con 91 200 millones EUR de financiación.

Gráfico 2***: Cartera del MCE para la energía, por categoría (2021-2024)***



Electricidad y redes eléctricas inteligentes

El MCE respaldó dieciséis proyectos de electricidad con una financiación superior a 2 millones EUR. Entre los proyectos destacados que recibieron subvenciones para obras figuran los siguientes: el interconector EuroAsia entre Grecia y Chipre (658 millones EUR, 2021), elementos de infraestructura adicionales necesarios para la sincronización de los

[17] Hacer que los aeropuertos sean competitivos y sostenibles.

Estados bálticos con el sistema eléctrico continental (166 millones EUR, 2021), el interconector ELMED entre Sicilia y Túnez (308 millones EUR, 2022) y la isla energética de Bornholm (645 millones EUR, 2024).

El MCE también respaldó cuatro acciones de redes eléctricas inteligentes de cuatro PIC distintos con una financiación por valor de 209 millones EUR. La mayor subvención destinada a obras fue de 100 millones EUR y se asignó a la digitalización de las redes de distribución de energía de Baviera y Chequia.

Red de dióxido de carbono

El MCE respaldó veintiún proyectos de infraestructura de transporte de CO_2 con una financiación por valor de 864 millones EUR. La mayor subvención destinada a obras fue de 161 millones EUR y se asignó a la fase I del centro de CO_2 de Dunkerque.

La financiación por parte del MCE de infraestructuras transfronterizas esenciales para las redes y el almacenamiento de CO_2 funciona en conjunción con Horizonte Europa, que respalda proyectos de investigación para estudiar la factibilidad de nuevas tecnologías para la gestión industrial del carbono y para demostrar la viabilidad de las tecnologías desde los puntos de vista tecnológico y económico[18].

Gas natural

El MCE respaldó cuatro proyectos relacionados con el gas mediante una financiación por valor de 148 millones EUR. La mayor subvención destinada a obras fue de 78 millones EUR y se asignó al almacenamiento de gas en Bulgaria. En general, aunque los proyectos de gas natural representaron una parte significativa de la financiación concedida en el marco del programa MCE I (1 454 millones EUR), su porcentaje disminuyó en el MCE II, principalmente porque no pueden optar a la financiación del MCE para la energía a raíz del Reglamento RTE-E.

Hidrógeno

El MCE respaldó veintiún proyectos de hidrógeno, todos ellos estudios, con una financiación por valor de 258 millones EUR. La mayor subvención fue de 33 millones EUR y se asignó al proyecto de la red troncal española de hidrógeno.

Energías renovables transfronterizas

El MCE para la energía presta apoyo financiero a cinco proyectos en el ámbito de las energías renovables transfronterizas en los que participan ocho Estados miembros, así como a otros cuatro que no tienen la condición de proyectos de energías renovables transfronterizas con estudios preparatorios. En 2024, se habían concedido 91 millones EUR de financiación a catorce proyectos: doce estudios técnicos y preparatorios, y dos obras. Los proyectos abordan distintas tecnologías de energías renovables, por ejemplo, la energía eólica marina y terrestre, y la energía solar fotovoltaica, así como varias aplicaciones de la energía, como la calefacción urbana y la producción de hidrógeno renovable.

[18] Gestión industrial del carbono: historias interactivas. Gestión industrial del carbono financiada por la Unión Europea.

En el caso del MCE para la energía, los **elementos sinérgicos** guardan relación principalmente con infraestructuras de transporte, como muelles e instalaciones de carga de buques. Dado que la madurez de las categorías de infraestructuras energéticas que cubre el nuevo Reglamento RTE-E es cada vez mayor, en particular en el caso de las redes inteligentes de electricidad e hidrógeno, se espera que haya nuevas sinergias entre el sector del transporte y el digital. En el sector de las energías renovables transfronterizas, los nuevos proyectos se centran en cadenas de valor completas del hidrógeno, desde la generación hasta la utilización en sectores como la industria y el transporte.

Sector digital:

Dado que el MCE **para el sector digital** se ocupa de proyectos de interés común y se centra en las interconexiones transfronterizas, actúa como catalizador del ecosistema de conectividad digital a escala de la UE. Fruto de las tres primeras convocatorias, el MCE para el sector digital financia actualmente 117 proyectos que abarcan los principales temas que se exponen a continuación, con un presupuesto total de más de 640 millones EUR.

Conectividad troncal para las pasarelas digitales mundiales

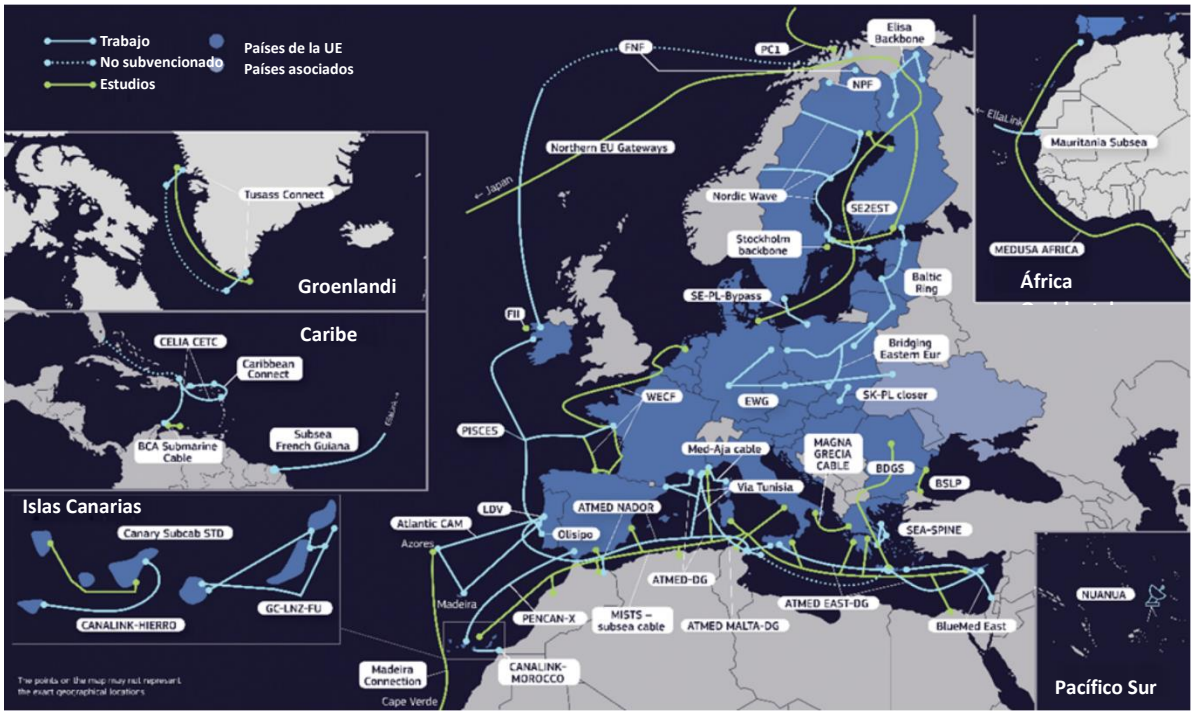
El MCE para el sector digital respalda el despliegue de nuevas redes troncales o la mejora significativa de las redes existentes, en particular los cables submarinos dentro de los Estados miembros y entre ellos, así como entre la UE y terceros países. Desde 2021, el MCE para el sector digital ha prestado apoyo financiero a cincuenta y un proyectos de pasarelas digitales mundiales por valor de 420 millones EUR en total.

Estos proyectos contribuyen significativamente a impulsar las conexiones mundiales entre **Europa y África** (por ejemplo, los proyectos Medusa Africa o Canalink-Morocco), **Oriente Próximo** (por ejemplo, el proyecto BlueMed East) y **Asia** (conectividad ártica), así como a consolidar las conexiones entre los Estados miembros del Mediterráneo, el Atlántico, el mar Báltico y la Europa continental (incluidas Europa Central y Oriental). Estos también refuerzan la conectividad en las **regiones ultraperiféricas** de Europa y en los **países y territorios de ultramar**, como en el océano Pacífico (por ejemplo, el proyecto NUANUA), el Caribe (por ejemplo, el proyecto BCA), las Islas Canarias (por ejemplo el proyecto PENCAN-X) y la zona de Azores-Madeira (por ejemplo, el proyecto Atlantic CAM).

Todos los beneficiarios de estas subvenciones del MCE son **entidades controladas por la UE**, y los cables que se instalarán se construirán con tecnología segura. Además de garantizar la transmisión segura de terabytes de datos por segundo, casi todos los cables financiados incluyen **tecnologías inteligentes** que actúan como grandes sensores geográficos para supervisar las actividades cercanas, lo que los convierte en sistemas de alerta temprana para proteger la propia infraestructura.

El segundo programa de trabajo del MCE para el sector digital para el período 2024-2027 proporciona 542 millones EUR adicionales para cofinanciar proyectos de conectividad troncal. La inversión total de la UE en estas infraestructuras esenciales en el marco financiero actual ascenderá a casi 1 000 millones EUR.

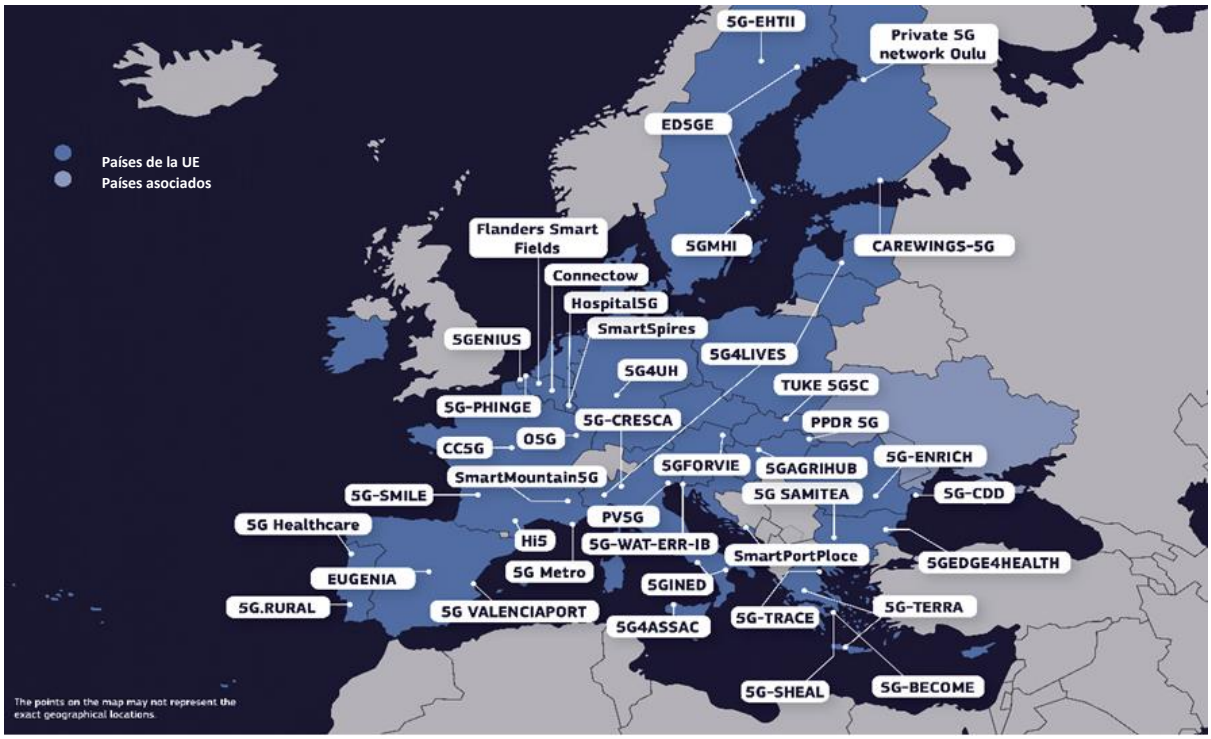
Mapa 2: ***Proyectos de Global Gateway en el marco del MCE digital***



Sistemas 5G en zonas donde se ubican motores socioeconómicos

Desde 2021, el MCE para el sector digital ha prestado apoyo financiero por un valor total de 128 millones EUR a 41 proyectos para el despliegue y la adopción rápidos de **5G para comunidades inteligentes**. Los proyectos financiados integran la infraestructura 5G con la **computación en nube en el borde** y se centran en las **redes 5G independientes**, lo que hace posibles casos de uso innovadores, como la cirugía a distancia, la realidad virtual para el aprendizaje y la supervisión con drones, entre otros.

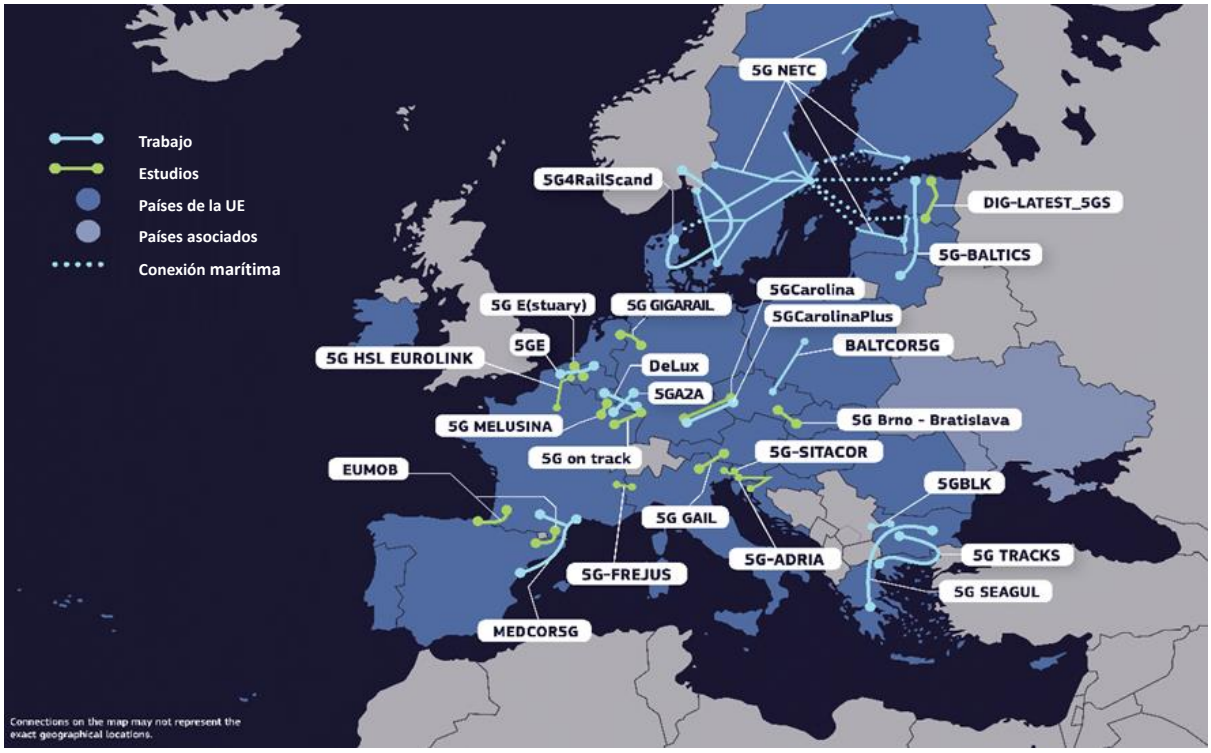
Mapa 3: ***Proyectos de 5G para comunidades inteligentes***



Cobertura 5G a lo largo de los principales corredores de transporte

Desde 2021, el MCE para el sector digital ha prestado apoyo financiero por un valor total de 93 millones EUR a veinticinco proyectos (obras y estudios) con el objetivo de ofrecer una cobertura 5G ininterrumpida a lo largo de los corredores de transporte transfronterizos. Doce de esos proyectos despliegan infraestructuras 5G independientes a lo largo de los corredores transfronterizos de la RTE-T, como autopistas, ferrocarriles o vías marítimas, lo que garantiza una interoperabilidad ininterrumpida entre los sistemas 5G nacionales. Las infraestructuras 5G de los corredores hará posible una amplia variedad de servicios de movilidad conectada y automatizada para los vehículos, los conductores, los pasajeros y otros agentes pertinentes.

Mapa 4: ***Proyectos de cobertura 5G a lo largo de las principales rutas de transporte***



Los proyectos de corredores 5G a lo largo de los principales corredores de la RTE-T son un buen ejemplo de las **sinergias** entre las distintas partes del MCE. El MCE para el sector digital también apoya el despliegue de infraestructuras digitales transfronterizas: i) para acelerar la digitalización de los sectores de la energía y el transporte al mejorar la interoperabilidad y la normalización (con plataformas digitales operativas) y ii) para promover la creación de un círculo virtuoso de inversión entre los sectores público y privado. En la convocatoria de plataformas digitales operativas de 2022, se financió un proyecto de coordinación y apoyo que está preparando el terreno para un proyecto de obras incluido en el segundo programa de trabajo plurianual del MCE para el sector digital del período 2024-2027.

IV. La reacción del MCE a la crisis reciente

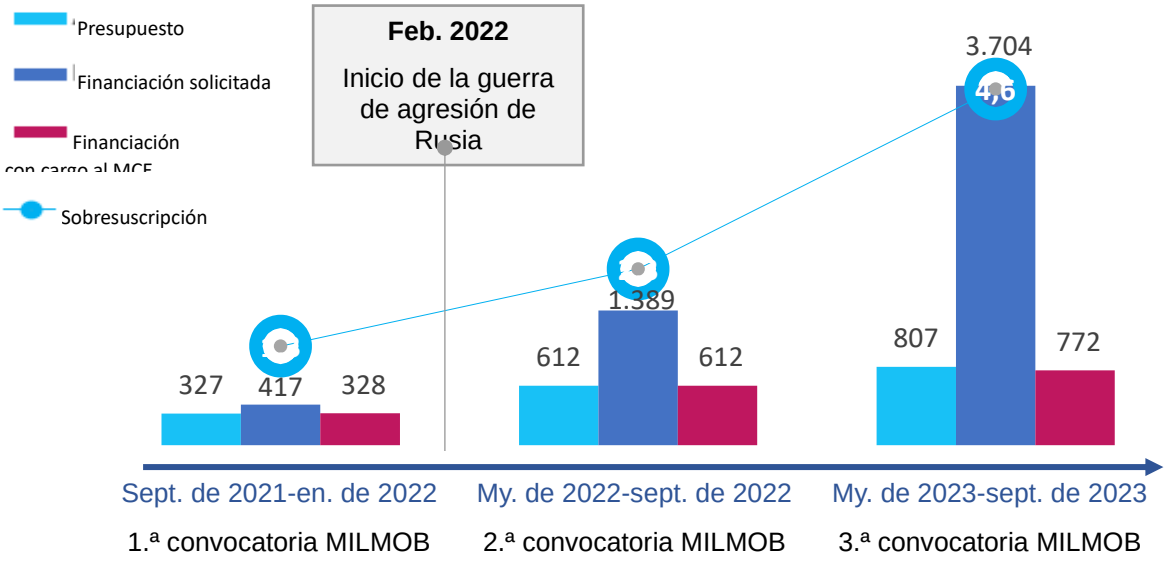
En los últimos años, el MCE ha demostrado su flexibilidad para reaccionar ante retos y crisis imprevistos. A raíz de la guerra de agresión no provocada de Rusia, Ucrania y Moldavia

solicitaron asociarse formalmente al MCE (los acuerdos se firmaron el 9 de mayo y el 6 de junio de 2023). De ese modo, los beneficiarios de esos países pueden participar de forma independiente en las convocatorias del MCE y acudir como observadores a las reuniones del Comité del MCE. La UE ha suspendido las contribuciones financieras nacionales para los programas de la UE mientras ambos países tengan que seguir haciendo frente a los retos financieros causados por la guerra.

Transporte:

Tras el inicio de la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022, la asignación de la dotación para **movilidad militar** se ha acelerado en la medida de lo posible. La Comisión agilizó la evaluación de la primera convocatoria de propuestas de movilidad militar en 2021 (que estuvo abierta a solicitudes hasta enero de 2022) y, a continuación, puso en marcha inmediatamente la segunda convocatoria de movilidad militar en mayo de 2022 (cuatro meses antes de lo previsto). El presupuesto restante se adelantó, y la última convocatoria de propuestas se lanzó en mayo de 2023. Como resultado, la dotación para movilidad militar de 1 700 millones EUR se absorbió en solo dos años y medio. En las tres convocatorias de propuestas, la tasa de sobresuscripción aumentó continuamente de 1,2 en el caso de la convocatoria de 2021 a 4,7 en la de 2023, lo que también refleja un aumento de las necesidades de inversión en infraestructuras de doble uso.

Figura 3***: Evolución de la demanda de financiación para la movilidad militar en el marco del MCE (millones EUR)***



La agilidad del MCE para el transporte también quedó demostrada al haber atendido las necesidades urgentes que surgieron en las fronteras exteriores de la UE con Ucrania y Moldavia. La financiación del MCE para el transporte está prestando apoyo a la iniciativa de los **corredores de solidaridad** y contribuyendo a establecer rutas alternativas para el transporte de mercancías con origen y destino tanto en Ucrania como en Moldavia tras el bloqueo de los puertos ucranianos. En total (tras las convocatorias de propuestas de 2022 y 2023), el MCE para el transporte ha proporcionado alrededor de 1 500 millones EUR de financiación para proyectos que mejoran los corredores de solidaridad y garantizan que

Ucrania y Moldavia estén mejor conectadas con sus Estados miembros de la UE vecinos (Polonia, Eslovaquia, Hungría y Rumanía). Estos proyectos deben reforzar la capacidad y el acceso de los pasos fronterizos ferroviarios y por carretera clave de la RTE-T al ampliar y mejorar la infraestructura, las zonas de estacionamiento, las instalaciones de transbordo y los equipos. El apoyo a Ucrania también incluye proyectos destinados a desarrollar el ancho de vía estándar europeo (UIC) en Ucrania para mejorar sus conexiones ferroviarias con los Estados miembros vecinos. Los primeros resultados ya son visibles sobre el terreno.

La pandemia de COVID-19 y la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania han dado lugar a una elevada inflación, al aumento de los costes de los materiales de construcción, a la disminución de la mano de obra y a interrupciones en las cadenas de suministro. En este contexto, los proyectos del MCE necesitaban una rápida inyección de fondos para poder llevar a cabo las acciones previstas. Por ello, el programa de trabajo plurianual se modificó para que todo el presupuesto disponible en el marco del MFP actual pudiera concentrarse en las convocatorias del MCE para el transporte de 2023 y 2024.

Energía:

La pandemia de COVID-19 y la invasión rusa de Ucrania también han afectado a la ejecución de proyectos energéticos financiados por el MCE debido al gran aumento de los precios de la energía, las importantes subidas de los costes y la escasez de componentes para proyectos de infraestructuras. Como resultado, se han producido retrasos en algunos proyectos, en particular por la necesidad de aplicar soluciones técnicas alternativas y proporcionar financiación adicional.

En mayo de 2022, en respuesta a la invasión rusa, la Comisión adoptó su plan **REPowerEU**[19], que dio lugar a la adopción de varios actos legislativos que persiguen reducir la dependencia de los combustibles fósiles rusos, diversificar las fuentes de suministro de gas, reducir el consumo de energía y acelerar el despliegue de fuentes de energía renovables.

Aunque el actual Reglamento del MCE y los Reglamento RTE-E revisado entraron en vigor antes que el plan REPowerEU, están en consonancia con sus objetivos. Desde 2013, los proyectos financiados por el MCE para la energía han contribuido a la integración del mercado energético de la UE gracias a reforzar las conexiones transfronterizas y aumentar la seguridad del suministro. En 2021, 2022 y 2023, se concedieron subvenciones para obras relacionadas con el almacenamiento de gas que disiparán los temores en cuanto a la seguridad del suministro de este recurso en el sudeste de Europa, la región más directamente afectada por los cortes en el suministro ruso.

El Reglamento RTE-E revisado establece que las categorías correspondientes a infraestructuras de combustibles fósiles no son aptas para recibir la condición de PIC e incluye nuevas categorías de infraestructuras que son clave para la descarbonización, en particular los proyectos relacionados con el hidrógeno y las redes eléctricas marítimas. Los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables contribuyen a desplegar capacidades de energías renovables adicionales de forma eficiente, lo que ayuda a reducir la dependencia de la UE de los combustibles fósiles.

[19] Comunicación de la Comisión (2022) 230 final, de 18.5.2022, sobre el plan REPowerEU.

Sector digital:

Tal como se establece en el ámbito de aplicación de los proyectos de interés común del sector digital, el MCE puede ayudar a ampliar y reforzar la conectividad digital entre la UE y sus vecinos. El **proyecto East West Gate** (financiado en el marco de la segunda convocatoria de propuestas) permitirá facilitar servicios digitales a Ucrania y aumentará directamente las posibilidades y la capacidad de comunicación tanto con Ucrania como entre los países de la UE.

En el contexto de la guerra de agresión rusa a Ucrania y de los conflictos y la inestabilidad en Oriente Próximo, se ha vuelto imperativo aumentar la resiliencia y la redundancia de la **infraestructura digital que conecta Europa con Asia**. El MCE ya ha financiado tres proyectos de despliegue de cables en la región ártica: Far North Fiber, Polar Connect y TUSASS CONNECT. Estos proyectos forman parte de la visión de la conectividad ártica, que en última instancia permitirá establecer una ruta alternativa entre Europa y Asia.

Hay varios proyectos financiados en el marco del MCE para el sector digital que mejoran la conectividad digital en toda Europa y con las regiones vecinas, en particular con el norte de África y con países de Europa Oriental (Ucrania y Moldavia), lo que refleja una estrategia geopolítica más amplia para reforzar la resiliencia digital de Europa, fomentar la integración económica y promover la estabilidad regional. Al ampliar las redes de alta capacidad y armonizar las normas digitales, el programa actúa como contramedida a las influencias externas y permite controlar infraestructuras digitales críticas.

El MCE para el sector digital también desempeña un papel importante en lo que respecta a crear alternativas de conectividad digital, reforzar la resiliencia de las redes de comunicación y explorar rutas que permitan eludir puntos de congestión que tradicionalmente se han usado en exceso, como el canal de Suez.

Por último, pero no por ello menos importante, los estrictos requisitos de admisibilidad del MCE para el sector digital en lo que respecta a los promotores de proyectos y los equipos desplegados refuerzan la seguridad y la fiabilidad de las infraestructuras de comunicaciones digitales críticas financiadas.

V. Situación presupuestaria y evaluación de los progresos

El examen intermedio del MFP actual, que concluyó en 2024, no dio lugar a que se modificara el presupuesto del MCE para ninguno de los tres sectores. Sin embargo, los distintos programas sectoriales han sufrido cambios en sus presupuestos, teniendo en cuenta los importes de referencia que figuran en la base jurídica, tal como se describe a continuación.

Para aumentar la visibilidad y la transparencia de los fondos del MCE asignados y de los proyectos apoyados, la CINEA lanzó un cuadro de indicadores público en enero de 2023[20]. En dicho cuadro se reflejan todos los proyectos y programas de los que se encarga la CINEA, incluidos los que gestiona para el MCE para el transporte y para la energía. Esta herramienta

[20] Cartera de proyectos de la CINEA — Página de bienvenida | Hoja- Qlik Sense (europa.eu).

permite a cualquier persona buscar información actualizada sobre los proyectos, su financiación y sus beneficiarios, así como gráficos para visualizar los datos. La CINEA también ha lanzado dos publicaciones interactivas que muestran los logros del programa desde 2014, uno para el MCE para el transporte[21] y otro para el MCE para le energía[22], así como una publicación específica sobre la sincronización del Báltico[23].

Para obtener más información sobre la asignación presupuestaria y los proyectos del MCE para el sector digital, véase el sitio web de la HaDEA[24].

También puede consultarse más información sobre la ejecución presupuestaria del MCE en el portal sobre rendimiento de la Comisión[25]. La información se basa en las declaraciones sobre rendimiento enviadas anualmente por cada programa.

Transporte:

Del presupuesto del MCE para el **transporte**, se han usado 250 millones EUR para financiar la Ley Europea de Chips. El presupuesto del MCE para el transporte también está sufragando gastos administrativos adicionales derivados del paquete de medidas «Objetivo 55», en particular de las iniciativas FuelEU Maritime y ReFuelEU Aviation, y, más recientemente, del Reglamento revisado sobre la Agencia Europea de Seguridad Marítima y del Reglamento del Cielo Único Europeo II+.

Como se ha descrito anteriormente, el presupuesto del MCE para el transporte se concentró en 2021-2024. Hasta la fecha se han asignado más de 21 000 millones EUR a raíz de la firma de los proyectos seleccionados en el marco de las convocatorias 2021, 2022 y 2023 (10 500 millones EUR de la dotación general y 9 300 millones EUR de la dotación de cohesión) y las convocatorias de movilidad militar (1 700 millones EUR que proceden de la dotación para movilidad militar). Este importe incluye también 1 300 millones EUR asignados a proyectos de infraestructura para los combustibles alternativos en el marco de la primera convocatoria permanente del mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos.

El presupuesto restante del MCE se asignará en la convocatoria de propuestas de 2024 y en la segunda convocatoria permanente del mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos, con presupuestos de 2 500 millones EUR y 1 000 millones EUR, respectivamente. La convocatoria de 2024 se cerró a finales de enero de 2025 y se encuentra actualmente en fase de evaluación, y la segunda convocatoria permanente del mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos se puso en marcha en febrero de 2024 y durará hasta principios de 2026.

Los primeros acuerdos de subvención de este MFP se firmaron en 2022, después de que se pusiera en marcha la primera convocatoria del MCE para el transporte en 2021. Dado que los proyectos de estudios tienen una duración de dos a tres años y los de obras de construcción

[21] Una infraestructura de transporte más ecológica para Europa 2014-2024: Construir una infraestructura que resista al paso del tiempo gracias al Mecanismo «Conectar Europa» para el transporte.
[22] Una infraestructura energética sostenible e interconectada para Europa 2014-2024: Construir una red energética europea que resista al paso del tiempo con el Mecanismo «Conectar Europa» para la energía.
[23] MCE para la energía: Financiación instrumental para lograr la sincronización del Báltico con la red continental europea.
[24] Acerca del Mecanismo «Conectar Europa» para el sector digital - Agencia Ejecutiva Europea en los ámbitos de la Salud y Digital.
[25] Mecanismo «Conectar Europa» - Rendimiento — Comisión Europea.

duran de cuatro a cinco, la mayoría de los proyectos del MCE para el transporte se encuentran todavía en sus primeras fases. Actualmente, hay más de 600 proyectos en curso. Solo algunos proyectos pequeños (veintitrés) se han finalizado (por ejemplo, de infraestructuras de combustibles alternativos y de zonas de estacionamiento seguras y protegidas). Hasta la fecha, los proyectos van progresando según lo previsto y en sintonía con sus respectivos acuerdos de subvención. Sin embargo, es posible que surjan retrasos en los próximos años.

El MCE para el transporte ha aplicado con éxito el principio de utilización o pérdida. Si se retrasa la ejecución de un proyecto, su ámbito de aplicación se adapta y la subvención se reduce en consonancia. A continuación, ese presupuesto se pone a disposición en otra convocatoria de propuestas (reflujos).

Energía:

Los créditos de compromiso del MCE para la **energía** del período 2021-2023 ascendían inicialmente a 2 397 millones EUR, incluidos 5,9 millones EUR en ingresos asignados de las órdenes de reembolso del MCE 2014-2020 en 2021[26].

Las subvenciones concedidas en el marco de las convocatorias de propuestas de PIC y proyectos en el ámbito de las energías renovables transfronterizas en el período 2021-2024 ascendieron a 3 542 millones EUR, aunque las convocatorias de este tipo de proyectos de 2024 siguen pendientes.

Se transfirieron 430 millones EUR de los créditos de compromiso del MCE para la energía del año 2023 al MCE para el transporte, lo que refleja que el presupuesto del MCE se usa de la forma más eficiente posible entre los tres sectores. En 2023, el MCE para la energía seguía teniendo una cartera limitada de proyectos que habían recibido financiación, y algunos de ellos habían sufrido retrasos en su ejecución. Al mismo tiempo, el presupuesto del MCE para el transporte se había adelantado, y el presupuesto transferido pudo usarse en las convocatorias del MCE para el transporte de 2023.

El presupuesto transferido se devolverá al MCE para la energía en 2025, y está previsto que se comprometa en los próximos años, ya que se espera que surjan grandes necesidades de inversión en nuevas categorías de infraestructuras energéticas (en particular, de redes marítimas y de hidrógeno). Los resultados de la convocatoria de PIC y PIM del MCE de 2024 han confirmado que: las subvenciones concedidas ascienden a un total de 1 250 millones EUR, y los proyectos de redes marítimas y de hidrógeno suponen veinticuatro de las cuarenta y un propuestas seleccionadas (por un importe de 947 millones EUR, es decir, el 76 % de la financiación asignada).

Sector digital:

Del importe de referencia que figura en la base jurídica del MCE para el sector digital, se transfirieron 150 millones EUR a la Ley de Chips y 110 millones EUR a la iniciativa

[26] De conformidad con el primer programa de trabajo plurianual de 2021, C(2021) 5791 final, de 6 de agosto de 2021: Decisión de Ejecución de la Comisión relativa a la financiación del Mecanismo «Conectar Europa» y la adopción del programa de trabajo plurianual del período 2021-2027.

Infraestructura para la Resiliencia, la Interconectividad y la Seguridad por Satélite (IRIS²) (para el período 2024-2027).

El inicio de la ejecución del MCE para el sector digital sufrió cierto retraso debido a demoras en la adopción, la novedad del programa y el carácter innovador de determinadas cuestiones (por ejemplo, la 5G para la movilidad conectada y automatizada). En consecuencia, los proyectos de la primera convocatoria comenzaron en enero de 2023; los de la segunda, a principios de 2024; los de la tercera, a principios de 2025; y los de la cuarta se espera que comiencen a principios de 2026.

Las tres convocatorias del programa de trabajo del período 2021-2023 siguieron el esquema de una por año. Sus compromisos presupuestarios fueron muy buenos en general y estuvieron en consonancia con las asignaciones financieras, en particular en el caso de los proyectos de cables submarinos presentados en el marco de la convocatoria de las pasarelas digitales mundiales.

Aunque los primeros resultados de los proyectos empezarán a estar disponibles a partir de 2025, puede considerarse que la cartera actual de proyectos va por buen camino. Tras las tres primeras convocatorias, el MCE para el sector digital financia actualmente 117 proyectos que abarcan sus principales temas, con un presupuesto total de más de 640 millones EUR.

VI. Conclusiones y perspectivas para el período restante del MFP

El presupuesto del MCE para el **transporte** se comprometerá al completo en 2025, y no se prevén más convocatorias en el marco del MFP actual, a menos que haya una cantidad limitada de reflujos de fondos que los proyectos no hayan usado.

Todos los proyectos seleccionados en las convocatorias del MCE para el transporte tienen un alto valor añadido para la UE y deben contribuir a completar la red RTE-T. Al mismo tiempo, las necesidades de inversión de la red RTE-T siguen siendo elevadas. Según el documento sobre la posición de los coordinadores de la RTE-T de abril de 2024[27], se necesitará una inversión total de 845 000 millones EUR en los próximos quince años para completar las redes básica y básica ampliada de la RTE-T. Esta cifra tiene en cuenta todos los nuevos requisitos añadidos durante la revisión del Reglamento RTE-T. Solo en los proyectos con el mayor valor añadido para la UE, se estima que todavía deben invertirse en torno a 210 000 millones EUR.

El contexto geopolítico actual nos obliga a invertir lo más rápido posible en proyectos de movilidad militar que nos otorguen una mayor capacidad para mover tropas y material pesado a gran escala en un plazo breve. Estos proyectos deben ejecutarse de manera coordinada entre los Estados miembros para que haya una movilidad transfronteriza fluida.

En lo que respecta al **MCE para la energía**, la Comisión seguirá organizando convocatorias de propuestas de PIC, PIM y proyectos transfronterizos de energías renovables hasta 2027, y

[27] *Connecting Europe. A transport funding and financing that is adapted to the challenges ahead. TEN-T Coordinators' Position Paper* [«Conectar Europa. Fondos y financiación para el transporte adaptados a los desafíos del futuro. Documento de posición de los coordinadores de la RTE-T», documento en inglés].

se espera que todo el presupuesto se haya comprometido al final del programa. El alto valor añadido para la UE que reportan los proyectos del MCE para la energía se deriva de sus contribuciones a la integración de los mercados interiores de la energía, la seguridad del suministro energético y la descarbonización del sistema energético.

Según un estudio sobre necesidades de inversión publicado en enero de 2025[28], solo las necesidades relacionadas con proyectos eléctricos transfronterizos y conexiones marítimas ascenderán a 130 000 millones EUR durante el período 2024-2040. Los **proyectos de cooperación en el ámbito de las energías renovables transfronterizas** son fundamentales para aprovechar las asimetrías en la capacidad de generación y demanda, y resultan ya esenciales para los Estados miembros donde se han agotado todas las posibilidades de despliegue centradas en el ámbito nacional. El apoyo de la UE es esencial para facilitar que se lleven a cabo esos proyectos, que conllevan elevadas inversiones de capital y un mayor nivel de complejidad y riesgo, por ejemplo, debido a las dificultades para encontrar acuerdos de reparto de costes y beneficios entre los Estados miembros.

El segundo programa de trabajo del **MCE para el sector digital** (2024-2027) se basa en los resultados y las experiencias extraídos a partir de la ejecución del primer programa de trabajo (2021-2023), así como en la evolución de las prioridades políticas del ámbito de las infraestructuras de conectividad digital. El MCE para el sector digital seguirá respaldando las cuestiones relacionadas con la conectividad troncal y la 5G mencionados anteriormente, que se integran ahora en los proyectos piloto de 5G a gran escala que comenzó con la cuarta convocatoria (abierta el 22 de octubre de 2024).

La distribución prevista del presupuesto de 865 millones EUR disponible para el período 2024-2027 prioriza el aumento de la capacidad, la resiliencia y la seguridad de la conectividad transfronteriza de la UE, con 542 millones EUR para financiar pasarelas mundiales o cables submarinos. Otra prioridad es continuar con el despliegue de una conectividad de última generación para aplicaciones avanzadas e innovadoras, con 205 millones EUR destinados a proyectos piloto de 5G. Se han asignado 90 millones EUR al despliegue de enlaces transfronterizos de comunicación cuántica entre los Estados miembros.

Se está trabajando en la **evaluación intermedia del MCE 2021-2027** para analizar con mayor profundidad este programa. Se ha licitado un estudio de apoyo y, en noviembre de 2024, la Comisión publicó el «Marco de seguimiento y evaluación» [SWD(2024) 276][29].

[28] Comisión Europea: Dirección General de Energía, Finesso, A., Kralli, A., Bene, C., Goodall, F., *et al.*, «Investment needs of European energy infrastructure to enable a decarbonised economy – Final report» [«Necesidades de inversión de la infraestructura energética europea para permitir una economía descarbonizada: informe final», documento en inglés], Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2025.

[29] *Commission Staff Working Document. Monitoring and Evaluation Framework for the Connecting Europe Facility 2021-2027* [«Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Marco de seguimiento y evaluación del Mecanismo "Conectar Europa" 2021-2027», documento en inglés].