Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Decisión nº 1639/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un programa marco para la innovación y la competitividad (2007-2013), y el Reglamento (CE) nº 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía»

[COM(2011) 659 final — 2011/0301 (COD)]

(2012/C 143/27)

Ponente: **Armin DUTTINE**

El 17 de noviembre y el 12 de diciembre de 2011, respectivamente, de conformidad con los artículos 172, 173.3 y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Decisión nº 1639/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un programa marco para la innovación y la competitividad (2007 a 2013) y el Reglamento (CE) nº 680/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía»

COM(2011) 659 final - 2011/0301 (COD).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 3 de febrero de 2012.

En su 478º Pleno de los días 22 y 23 de febrero de 2012 (sesión del 23 de febrero de 2012), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 161 votos a favor, 2 en contra y 10 abstenciones el presente dictamen.…

El presente dictamen forma parte de un paquete de cinco dictámenes elaborados por el CESE sobre el ***Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)*** *y sus orientaciones, publicadas por la Comisión Europea en octubre de 2011. Dicho paquete incluye los dictámenes* ***TEN/468*** *sobre el* ***MCE*** *(ponente, Sr. HENCKS),* ***TEN/469*** *relativo a unas orientaciones para las redes europeas de* ***telecomunicaciones*** *(ponente, Sr. LONGO),* ***TEN/470*** *relativo a las orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la* ***energía*** *(ponente, Sr. BIERMANN),* ***TEN/471*** *sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de* ***Transportes*** *(ponente, Sr. BACK), y* ***TEN/472*** *sobre la iniciativa Europa 2020 de* ***Obligaciones*** *para los proyectos de infraestructura (ponente: Sr. DUTTINE).*

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE acoge favorablemente en principio la propuesta de la Comisión Europea relativa a la creación de un instrumento de riesgo compartido para la emisión de obligaciones destinadas a la financiación de proyectos correspondientes a la fase piloto prevista para los años 2012 y 2013. Señala, no obstante, los riesgos que presenta este instrumento. Antes de prorrogar este instrumento para el nuevo período presupuestario de la UE 2014-2020, debería continuarse e intensificarse de antemano la evaluación en el curso de un debate pormenorizado en el seno de la sociedad, y realizarse con especial cuidado. En él deberían analizarse, en particular, las enseñanzas extraídas de las experiencias con los proyectos de colaboraciones público-privadas (CPP).

1.2 Las oportunidades que ofrece el instrumento propuesto residen sobre todo en la movilización de recursos de inversión para proyectos de infraestructuras en los sectores del transporte, las telecomunicaciones y la energía, necesarios para potenciar el crecimiento, la innovación, la competitividad y la creación de puestos de trabajo. Gracias a la ejecución de los proyectos previstos, los ciudadanos podrán sentir de manera concreta la utilidad de la integración europea y con ello se reforzará la idea de Europa.

1.3 No obstante, el Comité también reconoce que existen riesgos, sobre todo resultantes de la posible asunción de pérdidas en los proyectos de inversión iniciados. Aunque la posible asunción de riesgos para el presupuesto de la UE está claramente limitada en la propuesta legislativa de la Comisión Europea, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) los asumirá mediante los acuerdos contractuales celebrados conjuntamente entre el BEI y los inversores para cada proyecto y una distribución de riesgos efectuada por el BEI entre el número total de proyectos, de modo que no represente una asunción de riesgos adicionales para el BEI. Para evitar en cualquier caso que la situación de riesgo acarree consecuencias negativas para la solvencia y la reputación del BEI y para la puesta en marcha y la ejecución de proyectos financiados de manera tradicional por el BEI, el Comité considera necesario que el BEI también aplique preventivamente sus criterios de evaluación respecto a los riesgos de los proyectos en el marco de la emisión de obligaciones para la financiación de proyectos. En particular, la asunción de riesgos por el BEI debería ser transparente [1] y, en cualquier caso, debería limitarse dicha asunción de riesgos. Estas medidas deberían tomarse en consideración sobre todo en lo que se refiere a la prolongación del instrumento para el nuevo período presupuestario de la UE 2014-2020, previa valoración de las experiencias de la fase piloto.

[1] Véase también Comisión Europea, Impact Assessment Board, DG ECFIN - Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative, apartado C 2 (versión provisional de 15 de septiembre de 2011) (Ref. Ares(2011)1012531 – 23.9.2011): En ella se exige una descripción más transparente de los riesgos para el BEI.

1.4 El CESE observa que la propuesta de la Comisión Europea apenas aborda las cuestiones relacionadas con el reembolso de los proyectos de infraestructuras de financiación privada. En particular, en el sector del transporte deberían debatirse sobre una base social más amplia las posibles consecuencias de la introducción de la financiación a través de los usuarios. El Comité señala asimismo que con el instrumento propuesto no deben contrarrestarse las decisiones políticas ni los acuerdos sociales para alcanzar objetivos económicos, ecológicos y sociales sostenibles. Para la puesta en marcha de proyectos CPP no deben establecerse incentivos falsos. El Comité recuerda por ello su posición consistente en que los criterios de endeudamiento para los proyectos CPP deben corresponderse con los criterios aplicados para proyectos clásicos de contratación pública.

1.5 El Comité considera que con el instrumento de riesgo compartido propuesto para la emisión de obligaciones destinadas a la financiación de proyectos solo puede movilizarse una parte de los recursos de inversión necesarios para proyectos de infraestructuras urgentes. Por este motivo, señala la necesidad de movilizar nuevas fuentes de ingresos para los presupuestos públicos destinados a la inversión pública. En este contexto se remite, en particular, a las propuestas relativas a la introducción de un impuesto sobre las transacciones financieras.

2. **Introducción**

2.1 El 19 de octubre de 2011, la Comisión Europea presentó varias propuestas legislativas y no legislativas para el desarrollo de las redes e infraestructuras transeuropeas en los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones bajo la etiqueta común del Mecanismo «Conectar Europa», centrándose en el nuevo período presupuestario 2014-2020. Estas propuestas se refieren en particular a las orientaciones relativas a la concesión de las ayudas, a los proyectos subvencionables, al importe de los recursos de inversión necesarios y a los nuevos instrumentos de financiación en los sectores mencionados. El presente dictamen se refiere a los aspectos relativos a la financiación. Los restantes aspectos se abordan en otros dictámenes del CESE ([2]).

2.2 La propuesta legislativa que aquí se examina incluye los siguientes elementos: ampliación del ámbito de aplicación del programa marco para la competitividad y la innovación correspondiente al período presupuestario en curso (2007-2013) a las inversiones en infraestructuras de banda ancha y la creación de un instrumento de riesgo compartido para la emisión de obligaciones destinadas a la financiación de proyectos en los ámbitos de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y la banda ancha, así como de las Redes Transeuropeas (RTE) en los sectores del Transporte (RTE-T) y las infraestructuras energéticas (RTE-E).

2.3 El instrumento propuesto se establece en el contexto de las dificultades derivadas de la crisis económica y financiera para la financiación de inversiones orientadas al largo plazo con la ayuda del capital privado. A este efecto también deben movilizarse de manera adicional recursos del mercado de capitales para los proyectos de infraestructuras orientados al largo plazo. En el caso del instrumento propuesto se trata de un instrumento de riesgo compartido para la emisión de obligaciones destinadas a la financiación de proyectos. Dicho instrumento, con la ayuda de una contribución financiera con cargo al presupuesto de la UE, deberá permitir al Banco Europeo de Inversiones (BEI), a través de préstamos o garantías secundarios, atenuar el riesgo de crédito de los obligacionistas.

2.4 Las medidas legislativas corresponden a una fase piloto para los años 2012 y 2013. En este período deberá verificarse la repercusión del instrumento de riesgo compartido en la movilización de inversión privada.

2.5 El riesgo se comparte entre la UE y el BEI. Por ello se limita la contribución financiera con cargo al presupuesto de la UE a 230 millones de euros. Deberá disponerse como máximo de 200 millones de euros para los proyectos RTE-T en los años 2012 y 2013, y de un máximo de 10 millones de euros para los proyectos RTE-E, así como de un máximo de 20 millones de euros en 2013 para las inversiones en TIC e infraestructuras de banda ancha.

2.6 Se adopta el supuesto de que, contemplado en su conjunto en relación con todos los proyectos ejecutados con la ayuda de subvenciones con cargo al presupuesto de la UE, el BEI puede asegurar la primera pérdida (*First Loss*). El nivel exacto de la asunción de riesgos máxima por el BEI se establecerá mediante un acuerdo contractual para cada proyecto concreto. Teóricamente el riesgo máximo asumido por el BEI corresponde a la suma de los acuerdos suscritos menos la participación del presupuesto de la UE. En la propuesta legislativa de la Comisión, no obstante, no se prevé el establecimiento de un límite máximo nominal para los riesgos asumidos por el BEI en el conjunto de los proyectos, tal y como se hace para el presupuesto de la UE cuando se señala en la propuesta: «El riesgo residual inherente a todas las operaciones correrá a cargo del BEI». La definición de riesgo residual corresponde al BEI en el marco de su análisis de riesgos.

2.7 Con este instrumento, la Comisión Europea pretende movilizar nuevos recursos, sobre todo de inversores privados y quisiera lograr con ello un efecto multiplicador. Los inversores previstos son sobre todo aseguradoras, fondos de pensiones y fondos estatales, que buscan una posibilidad de inversiones financieras garantizadas y a largo plazo.

2.8 La movilización de recursos del presupuesto de la UE durante la fase piloto solo deberá realizarse mediante reasignaciones. Deberá utilizarse a este efecto sobre todo la financiación procedente del «Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de la Red Transeuropea de Transporte» (*Loan Guarantee instrument for TEN-transport projects*) (LGTT).

2.9 Mientras que en el marco del actual instrumento de riesgo compartido LGTT, el BEI asegura los riesgos de las entidades comerciales que facilitan créditos (bancos), la propuesta legislativa objeto de examen se refiere a la garantía de riesgos por el BEI para los inversores en obligaciones destinadas a la

([2]) Dictamen del CESE sobre el «Mecanismo "Conectar Europa"», Dictamen del CESE sobre «Orientaciones para las redes transeuropeas de telecomunicaciones», Dictamen del CESE sobre «Orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte» (Véase la página 130 del presente Diario Oficial).

financiación de proyectos. Se trata en ambos casos de asegurar los riesgos del endeudamiento de las empresas que ejecutan proyectos de infraestructuras, por lo que en la práctica pueden tenerse en cuenta como inversiones realizadas para la financiación de proyectos, y otras colaboraciones público-privadas (CPP). En estos casos por regla general los patrocinadores de los proyectos –tales como empresas de la construcción, fondos de infraestructuras, empresas gestoras y, en parte, empresas públicas– suelen hacerse cargo, además de la construcción, de la gestión, planificación y sobre todo de la financiación de los proyectos de inversión.

2.10 Aún ha de realizarse la selección de los proyectos subvencionados para la fase piloto. Deben subvencionarse entre tres y once proyectos de RTE-T, uno de RTE-E y entre uno y dos proyectos de TIC/banda ancha. De las experiencias de la fase piloto deberán extraerse conclusiones para el nuevo período presupuestario de la UE 2014-2020.

2.11 En la propuesta legislativa y en los documentos que la acompañan la Comisión Europea solo presenta de forma marginal algunos aspectos del reembolso. No obstante, de un documento del BEI sobre las experiencias del LGTT se desprende claramente que este instrumento de riesgo compartido se considera adecuado sobre todo para proyectos financiados por los usuarios ([3]). Lo mismo cabe esperar para aquellos proyectos que se aspire a realizar con la propuesta legislativa objeto de examen.

3. **Observaciones generales**

3.1 El CESE acoge en principio favorablemente la propuesta de la Comisión Europea por la que se establece un instrumento de riesgo compartido para la emisión de obligaciones destinadas a la financiación de proyectos durante la fase piloto prevista para los años 2012 y 2013. Señala a continuación las oportunidades que ofrece, pero también los riesgos que presenta, así como las propuestas y condiciones concretas para la continuidad del instrumento tras la fase piloto.

3.2 Las oportunidades radican en particular en la posibilidad de movilizar capital de inversión adicional, lo que puede contribuir a mejorar la eficacia del presupuesto de la UE. Ello puede aportar una contribución importante para generar crecimiento e innovación, mejorar la competitividad de la economía europea, alcanzar los objetivos de la Estrategia Europa 2020 y mantener los empleos existentes y crear otros nuevos. Gracias a la ejecución de los proyectos previstos, la integración europea se hará tangible para los ciudadanos y así saldrá reforzada la idea de Europa.

3.3 No obstante, el Comité reconoce que también existen riesgos. Señala en este contexto la relación consustancial que existe entre el nivel del efecto multiplicador y la asunción de riesgos por parte del sector público. Los riesgos se derivan, en particular, de la posibilidad de tener que absorber las pérdidas de los proyectos de inversión que ya están en marcha. Mientras que la posible asunción de riesgos para el presupuesto de la UE se limita claramente en la propuesta legislativa de la Comisión Europea, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) los asumirá mediante los acuerdos contractuales celebrados conjuntamente entre el BEI y los inversores para cada proyecto y una distribución de riesgos efectuada por el BEI entre el número total de proyectos, de modo que no represente una asunción de riesgos adicionales para el BEI. A fin de evitar en cualquier caso que la asunción de riesgos repercuta negativamente en la solvencia y la reputación del BEI y perjudique la puesta en marcha y la ejecución de proyectos que cuentan habitualmente con financiación del BEI, parece conveniente fijar unos límites a la utilización del instrumento de riesgo compartido, en función del nivel de asunción de riesgos por parte del BEI basándose en una representación transparente de los riesgos por él asumidos. La asunción de riesgos por parte del BEI debería ser sobre todo transparente ([4]) y, si procede, debería limitarse dicha asunción de riesgos. A efectos de la continuidad del instrumento, esta medida debería tomarse en consideración en particular para el nuevo período presupuestario de la UE 2014-2020 previa valoración de las experiencias de la fase piloto.

3.4 La evaluación de la propuesta de la Comisión Europea dependerá de los distintos objetivos políticos que persiga el sector público como representante de los intereses de los ciudadanos y ciudadanas y de los intereses financieros de los compradores de obligaciones para la financiación de proyectos. Es posible que estos vayan en la misma dirección, pero también cabe la posibilidad de que vayan por sendas opuestas. El Comité recomienda que, antes de poner en marcha el nuevo instrumento, se continúe e intensifique, en especial para el ejercicio presupuestario 2014-2020, el debate en el seno de la sociedad sobre las oportunidades y los riesgos. En él deberían analizarse, en particular, las enseñanzas extraídas de las experiencias con la financiación de proyectos y colaboraciones público-privadas (CPP).

3.5 El CESE señala que para hacer realidad la financiación de proyectos es necesario reembolsar la deuda de los proyectos mediante los ingresos que generen. En este contexto es especialmente relevante el tema de la financiación por los usuarios. Aunque en el sector de la energía y las telecomunicaciones, debido a la liberalización y la privatización que se han operado en él, este método de financiación es actualmente algo habitual, en el ámbito del transporte, especialmente en el caso del transporte individual motorizado, solo lo aplican hasta ahora algunos Estados miembros, sobre todo en las autopistas. Previamente a la realización de los proyectos de transporte ideados, debería examinarse esta posible consecuencia en el marco de un debate social amplio.

3.6 El CESE propone que se sopese la posibilidad de que el valor nominal de las obligaciones para la financiación de proyectos se estructure de tal manera que también los pequeños ahorradores e inversores puedan suscribir estos instrumentos, que no deberían quedar exclusivamente reservados a los inversores institucionales.

3.7 La emisión del instrumento de riesgo compartido no puede tener como único propósito lograr el máximo efecto multiplicador posible con objeto de movilizar capital de

([3]) Véase Banco Europeo de Inversiones: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011)*, Luxemburgo 14 de julio de 2011, p. 4.

([4]) Véase también Comisión Europea Impact Assessment Board, DG ECFIN, op. cit en la nota 1 a pie de página., punto C 2.

inversión suplementario procedente de fuentes privadas, sino que, aparte de eso, debe garantizarse que el instrumento propuesto no contrarresta las decisiones políticas y el consenso de la sociedad, que son precisos para alcanzar objetivos económicos, medioambientales y sociales sostenibles ([5]). No sería de recibo que los proyectos de inversión puestos en marcha a través de obligaciones para la financiación de proyectos se basaran, por ejemplo, en una vulneración de las normas sociales, medioambientales y de calidad. En la ejecución de proyectos deberán tomarse en consideración la calidad de la construcción y el mantenimiento, su compatibilidad con el medio ambiente o el cumplimiento de los convenios colectivos y del principio de la aplicación de la legislación vigente en el lugar de trabajo, así como el apoyo a las pequeñas y medianas empresas, el fomento de la innovación, el cálculo de los costes basándose en el ciclo de vida, la inclusión de requisitos sociales y medioambientales en los procesos de fabricación ([6]) y la garantía de la accesibilidad para las personas con discapacidad, siempre que puedan verificarse de manera objetiva y basándose en criterios no discriminatorios. Es necesario evitar que los usuarios tengan que abonar importes excesivos intolerables en concepto de tasas. Ello afecta especialmente a los ciudadanos que se ven obligados a utilizar con frecuencia, incluso diariamente, una infraestructura de transporte, sobre todo cuando no existen infraestructuras alternativas.

3.8 Al hilo de estos requisitos, el Comité pide que, antes de que se adopte la decisión política de aplicar el instrumento de riesgo compartido a las obligaciones para la financiación de proyectos para el nuevo periodo presupuestario 2014-2020, se continúe y se intensifique la evaluación oportuna –mediante una consulta de amplia base en el seno de la sociedad– de la fase piloto de la iniciativa de las obligaciones. Aquí también deberían mencionarse las experiencias con el LGTT. Para poder sacar conclusiones con la suficiente antelación es particularmente importante que haya una transparencia total sobre los proyectos financiados, la asignación de los recursos y los flujos de inversión generados, lo que exige un control permanente sobre los resultados y un seguimiento continuo. En la evaluación deberían participar los responsables políticos de nivel europeo, nacional, regional y local, los interlocutores sociales y las organizaciones de la sociedad civil, los medios científicos, las partes interesadas en la protección del medio ambiente y la protección de los consumidores y las organizaciones sociales, así como el CESE y el CDR. El legislador europeo debería adoptar una decisión antes del nuevo periodo presupuestario. A juicio del Comité, que la evaluación no se realice hasta 2016 o 2017, tal como se desprende implícitamente de los documentos de la Comisión Europea, constituye un retraso inaceptable.

3.9 En el caso de la financiación de proyectos y de los proyectos de CPP, el reembolso de cuyas deudas se garantiza con fondos públicos, el sector público está sujeto a compromisos financieros de garantía de los proyectos de inversión equivalentes a los que asume en el caso de proyectos financiados por las modalidades clásicas de la contratación pública. Para asegurar una transparencia suficiente en los presupuestos, evitar riesgos presupuestarios adicionales, así como para evitar crear incentivos indebidos para la puesta en marcha de proyectos de CPP y asegurarse de que las autoridades competentes pueden elegir libremente entre los proyectos de colaboración público-privada y proyectos de financiación clásica, el CESE reitera su petición de que los criterios de endeudamiento para los proyectos CPP se correspondan con los criterios que se aplican a los proyectos emprendidos en el régimen habitual de la contratación pública ([7]).

3.10 Por regla general y a diferencia de lo que ocurre con determinados proyectos en el sector del transporte, muchos proyectos de infraestructuras relacionadas con la energía y las telecomunicaciones en la UE son financiados por el sector privado y se refinancian mediante sistemas de tarificación de la utilización, que están sujetos a reglamentación. Lo mismo puede decirse de todas las infraestructuras de red. En este orden de cosas, el Comité se pregunta qué tipo de proyectos suplementarios tiene previsto poner en marcha el legislador europeo en el marco del instrumento de financiación propuesto, cuya refinanciación esté claro que no pueda efectuarse en su totalidad por medio de sistemas de tarificación de la utilización reglamentados. A juicio del Comité, en el caso de cada uno de estos proyectos previstos en el sector de la energía y las telecomunicaciones, es necesario que la Unión explique en detalle las razones por las que estima que, pese a las escasas posibilidades de refinanciación que ofrecen, merece la pena apoyarlos desde la perspectiva del desarrollo de la UE. Es indispensable que el legislador europeo ejerza un control sobre este tipo de proyectos.

4. **Observaciones particulares**

4.1 El instrumento de riesgo compartido que se propone es una posible opción para resolver los problemas expuestos por la Comisión Europea sobre la falta de recursos públicos para las inversiones y la existencia de un capital que busca invertir, y que se halla sobre todo en manos de los inversores institucionales, Se plantean, sin embargo, muchos problemas técnicos que deben analizarse junto con las exigencias políticas mencionadas en el punto 3. El Comité propone que estos puntos se aclaren antes de poner en marcha el instrumento de riesgo compartido o, como muy tarde, para el momento de su establecimiento previsto en el nuevo período presupuestario de la UE 2014-2020.

4.2 De forma general, la posición del Comité es que el BEI y el presupuesto de la UE no deberían solo servir para proporcionar una garantía contra el riesgo, sino también participar de manera adecuada en los beneficios («justa distribución de los riesgos»). Esto debería garantizarse al BEI mediante la aplicación sistemática de la política del BEI en materia de riesgos y precios, así como de las nuevas medidas que aquí se proponen para limitar los riesgos.

([5]) Por ejemplo, el CER, en el marco de la consulta, ha manifestado su escepticismo sobre la aplicación del mecanismo de riesgo compartido en el sector ferroviario. *Véase Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER)*, 6 de mayo de 2011, disponible en http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm.

([6]) Véase también el Dictamen del CESE sobre el «Libro Verde sobre la modernización de la política de contratación pública de la UE - Hacia un mercado europeo de la contratación pública más eficiente», DO C 318 de 29.10.2011, p. 113.

([7]) Dictamen del CESE «Inversiones públicas y privadas », DO C 51 de 17.2.2011, p. 59; véase también Cámara de los Comunes: *Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012*, Londres 18 de julio de 2011, donde se hace referencia a que el hecho de que los proyectos CPP/PFI no aparezcan registrados como deuda pública constituye un falso incentivo que contradice el objetivo de lograr una mayor eficiencia y economía (rentabilidad). El Presidente de la Comisión de Presupuesto de la Cámara de los Comunes, Andrew Tyrie (Partido Conservador), se pronuncia claramente en favor de que se les apliquen las normas sobre endeudamiento (véase http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/).

4.3 El papel exacto de los participantes no está del todo claro. No se entiende, en particular, quién va a sustituir a las aseguradoras de bonos (monolíneas) como únicos acreedores de control, y de qué manera deberá hacerse. En este contexto, en especial, no está claro el papel que el BEI debe desempeñar en este sentido. La decisión sobre este asunto debe reservarse a los futuros acuerdos a que se llegue con los inversores y a un convenio entre la Comisión Europea y el BEI. El CESE exhorta al legislador europeo a que, a más tardar antes de seguir aplicando eventualmente el instrumento en el nuevo período presupuestario 2014-2020, y en el marco del procedimiento legislativo pendiente, clarifique los detalles técnicos del sistema de riesgo y el alcance de la función como acreedor de control por parte del BEI, a fin de infundir seguridad a los inversores y al sector público. Este instrumento de riesgo compartido no deberá en ningún caso poner en peligro la solvencia y reputación del BEI.

4.4 Las experiencias adquiridas con los proyectos del Instrumento de Garantía de Préstamos para Proyectos de la Red Transeuropea de Transporte deberán ser sistemáticamente evaluadas de acuerdo con los criterios mencionados en el punto 3, a fin de extraer conclusiones que permitan configurar adecuadamente el instrumento de riesgo compartido para obligaciones para la financiación de proyectos y ayudar a evitar sus efectos negativos ([8]). Con todo, en este orden de cosas, también deberían explicarse las distintas evaluaciones (*assessments*) de los proyectos de APP realizadas por los distintos agentes.

4.5 Teniendo en cuenta las experiencias positivas, pero también negativas en muchos casos y los riesgos derivados de los proyectos de la CPP en lo que respecta a la duración de la negociación de los contratos, la complejidad de las condiciones contractuales y de las relaciones entre las partes interesadas, y la incertidumbre sobre los efectos en la demanda, el CESE se pregunta si la mejor solución no sería dotar con los recursos necesarios a los presupuestos públicos para poner en marcha proyectos de inversión a través de licitaciones clásicas en el marco de la contratación pública ([9]). En este sentido, el Comité acoge con satisfacción las propuestas de la Comisión Europea para instaurar un impuesto sobre las transacciones financieras y recuerda, a este respecto, su apoyo a la introducción de una fuente de ingresos de estas características para los presupuestos públicos ([10]).

4.6 En este orden de cosas, el Comité observa también que es probable que la emisión de obligaciones para la financiación de proyectos no sea suficiente para satisfacer las necesidades de inversión identificadas por la Comisión Europea para el Mecanismo «Conectar Europa». Por ello, propone que se movilicen otras fuentes de ingresos para las inversiones públicas.

Bruselas, 23 de febrero de 2012.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON

([8]) Véase también a este respecto, Banco Europeo de Inversiones, op. cit.: no obstante, en esta obra no se lleva a cabo un examen en profundidad de numerosos criterios citados en el punto 3.

([9]) Este enfoque de una mejor y una segunda mejor solución también se encuentra en el Dictamen emitido por la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER, *Community of European Railway and Infrastructure Companies*) en el marco de la consulta sobre la propuesta legislativa objeto de examen. Véase, op. cit. en la nota 5 a pie de página.

([10]) Dictamen del CESE sobre el «Impuesto sobre las transacciones financieras», DO. C 44 de 11.2.2011, p. 81 y Dictamen del CESE sobre el tema «El Informe de Larosière», DO C 318 de 23.12.2009, p. 57.