



Commission des Iles ▶ Islands Commission ▶ Ö-kommissionen ▶ Επιτροπή των Νησιών

Comisión de las Islas ▶ Comissão das Ilhas ▶ CommissionedelleIsole

SaarteKomisjon ▶ Kummissjonita'Gúejjer ▶ Ø Kommission

En nombre de sus miembros, la Comisión de las Islas de la CRPM, reunida en su 36ª Asamblea General anual en Rodas (Egeo Meridional, GR), los días 19 y 20 de mayo de 2016, ha adoptado la siguiente Declaración Final:

Açores (PT), Baleares (ES), Bornholm (DK), Canarias (ES), Crete (Obs, GR), Cyprus (District Offices), Gotland (SE), Gozo (MT), Ionia Nissia (GR), Madeira (PT), Notio Aigaio (GR), Polynésie Française (FR), Saaremaa/Hiiu (EE), Orkney (UK), Shetland (UK), Voreio Aigaio (Obs, GR)

DECLARACION FINAL

Política de cohesión

1. El proceso de aplicación de la Política de cohesión de la Unión Europea del periodo 2014-2020 sigue su curso, pero las estadísticas del PIB regional muestran que los efectos de la crisis financiera siguen afectando a un buen número de islas. La próxima revisión técnica del reparto de los fondos estructurales aportará algunos ajustes, sin aumentar por ello el presupuesto total. Pero para el periodo posterior a 2020, habrá que prestar la mayor atención a la futura propuesta de revisión intermedia del Marco financiero plurianual de la Comisión Europea, que deberá presentarse a finales de 2016.

Las autoridades de las regiones insulares:

2. Expresan su profunda preocupación por el aumento de las disparidades entre las regiones de Europa, una tendencia que se ve agravada bajo el efecto de la crisis financiera. Las últimas cifras del PIB regional publicadas por Eurostat muestran la desigualdad de desarrollo que aumenta sin cesar entre el centro de Europa y su periferia.
3. Subrayan que, si se utilizaran las últimas estadísticas del PIB regional para calcular la subvencionabilidad a los fondos estructurales (promedio de 2012, 2013 y 2014 en lugar del referencial establecido de 2007, 2008 y 2009), seis regiones insulares ya no se clasificarían como « más desarrolladas » sino « de transición », o pasarían de la categoría « de transición » a « menos desarrolladas » (a saber, las Islas Jónicas, las islas del Mar Egeo septentrional y meridional, Creta, Cerdeña y Chipre), y una región insular ultraperiférica, Madeira, perdería dos categorías, pasando de « más desarrollada » a « menos desarrollada ». Las regiones del Egeo Meridional y Madeira muestran el mayor retroceso del PIB regional de Europa (30 % y 29 % respectivamente). En ciertas regiones, como Madeira, la subvencionabilidad se ha visto afectada por anomalías estadísticas ligadas al cálculo del PIB regional, como ha puesto de manifiesto la aplicación del Sistema europeo de cuentas nacionales y regionales en la Unión Europea (« SEC 2010 »).
4. Consideran que la Política de Cohesión es la que mejor se adapta para afrontar los retos que ante sí tienen las islas, con independencia de la categoría a la que pertenezcan en la clasificación de la política de cohesión (regiones más desarrolladas, regiones de transición, regiones menos desarrolladas).

5. Subrayan que, aunque haya que mejorarlos, los indicadores que van más allá de la medida de la producción económica y que reflejan con más exactitud las características socioeconómicas de las islas, como el índice de competitividad regional (que agrupa 73 indicadores diferentes), confirman la tendencia al aumento de las desigualdades regionales.
6. Consideran que serían útiles y bienvenidos más datos y estudios socioeconómicos o ambientales sobre las islas dentro de una cuenca marítima, como complemento de los indicadores económicos para describir mejor las características específicas de las islas y crear oportunidades de cooperación.
7. En espera de las propuestas de la Comisión Europea sobre la revisión intermedia del marco Financiero plurianual y sobre el periodo de programación post-2020, temen que la Comisión Europea siga sin prestar la atención necesaria a la cohesión territorial, y, en especial, a las islas y a las regiones ultraperiféricas.

Partiendo de este análisis:

8. Felicitan al Parlamento Europeo por haber subrayado, en su Resolución del 28 de octubre de 2015, [Política de cohesión y revisión de la Estrategia Europa 2020](#), que “[...] *la política de cohesión es el principal instrumento de la UE que cubre todas las regiones y es una expresión de la solidaridad [...] y facilita el marco de inversión necesario, sin ser un mero instrumento para su ejecución*”.
9. Rechazan firmemente los argumentos mencionados en el Sexto Informe sobre la Cohesión ([página 203](#)) según los cuales ciertos territorios cubiertos por el Artículo 174 del TFUE, como las islas, no necesitan obtener financiación suplementaria para compensar sus desventajas geográficas y que sus características inherentes, como la lejanía, también pueden constituir un estímulo para el crecimiento. Estas lamentables afirmaciones contradicen directamente el principio de solidaridad que figura en el Tratado de la UE y la dimensión territorial de la Política de Cohesión. Además van en contra de la finalidad de la Política de Cohesión que debe **compensar el impacto de las características inherentes** de los territorios insulares que **obstaculizan el crecimiento**.
10. Recuerdan que en el [Sexto informe sobre la Cohesión](#) se reconoce que los inconvenientes (que afectan a las Regiones) deben tomarse en cuenta en la elaboración de la política que debe aplicarse.
11. Piden que el séptimo informe sobre la cohesión emplee una formulación más sencilla y respete el espíritu del art. 174 del TFUE, de tal forma que se preste especial atención a las regiones insulares y ultraperiféricas afectadas por desventajas naturales o demográficas graves y permanentes. Piden que tales desventajas se tomen en cuenta en la elaboración y ejecución de las políticas de la UE.
12. Recuerdan igualmente que las Regiones ultraperiféricas (RUP) se enfrentan a un gran número de desventajas estructurales únicas y permanentes que representan un obstáculo para su desarrollo y para la mejora de su nivel de competitividad, y que, por todo ello, necesitan la adopción de medidas específicas, especialmente en el marco de la política de cohesión, tal como establece el artículo 349 del TFUE.

Invitan a las instituciones europeas:

13. A tomar plenamente en cuenta los retos a los que se enfrentan las autoridades de las regiones insulares y ultraperiféricas, entre ellos el déficit de accesibilidad y los sobrecostes que ello genera, en los próximos debates sobre la Política de Cohesión post-2020 y a garantizar que los artículos 174 y 349 del TFUE son tomados en cuenta a través de ideas y de reflexiones innovadoras sobre las estipulaciones específicas de la Política de Cohesión, aplicables a las escalas nacional y europea y susceptibles de compensar las desventajas que afectan a los territorios insulares y a las regiones ultraperiféricas.

- 14.** A estudiar el establecimiento de Programas Operativos de cooperación territorial en más cuencas marítimas, a semejanza del Programa Operativo para la Macaronesia.
- 15.** Concretamente, las autoridades regionales insulares, que han desarrollado, para el periodo posterior a 2020, pistas de reflexión para una política de cohesión más favorable a las islas, **piden a la Comisión Europea:**
- a.** Invertir en **datos de mayor calidad** basándose en indicadores, que no sean solo económicos, con el fin de analizar la situación específica de los territorios insulares, regiones y archipiélagos y a utilizarlos como **indicadores complementarios o de corrección** para la Política de Cohesión.
 - b.** Contemplar **para los territorios insulares** la **asignación de los fondos de la Política de Cohesión a nivel nacional**, según un método ya utilizado en el marco del FEDER para el desarrollo urbano sostenible y otros objetivos temáticos específicos.
 - c.** Contemplar la introducción de un **programa de medidas innovadoras para las islas** para el periodo post 2020 y la creación de una unidad especial que represente a las islas dentro de la DG REGIO, para garantizar que las políticas y la legislación europeas se adaptan a las islas, garantizando al mismo tiempo la continuidad y el fortalecimiento de la Unidad que representa a las regiones ultraperiféricas.
 - d.** **Reforzar las disposiciones de los acuerdos de asociación** con los Estados miembros para poder evaluar la dimensión territorial de los programas operativos antes de su aprobación, siendo éste uno de los elementos clave de la Política de Cohesión que permitiría tomar en cuenta las desventajas naturales específicas y demográficas de las islas.
- 16.** Se ponen a disposición de la Comisión Europea para ser sus interlocutoras en un diálogo constructivo basado en las propuestas formuladas más arriba, con el fin de abordar el impacto de sus desventajas geográficas en la competitividad y el crecimiento.



Ayudas estatales

- 17.** Como la reforma de la política relativa a las ayudas estatales iniciada en 2012 no está todavía totalmente finalizada, pueden producirse nuevas modificaciones de cara al futuro periodo de programación. Habrá también que tomar en cuenta el impacto del planteamiento declarado por la nueva Comisión Europea, que consiste en centrar la futura política relativa a las ayudas estatales y su dimensión territorial exclusivamente en los “grandes retos”.

Las autoridades de las regiones insulares:

- 18.** Señalan que las ayudas estatales son de gran utilidad para los territorios insulares y ultraperiféricos para paliar los sobrecostos originados por el aislamiento o la lejanía y los retos que de ello se derivan, como la exigüidad del mercado y la ausencia de economías de escala en buen número de sectores, especialmente el transporte, la eficiencia energética en relación con la pobreza económica, la conectividad digital, etc.
- 19.** Toman nota del apartado 6 de la resolución sobre la situación especial de las islas adoptada por el Parlamento Europeo el 4 de febrero de 2016 y señalan que la flexibilidad en la aplicación de regímenes fiscales específicos por parte de los Estados miembros, en particular para las regiones que requieran un trato particular, como las ultraperiféricas o insulares, es primordial y se debe mantener.
- 20.** Celebran el proceso de consulta destinado a añadir a la lista de las ayudas del Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC) que no necesitan notificación a la Comisión Europea, las ayudas destinadas a puertos y aeropuertos.

Partiendo de este análisis:

Piden a los Estados miembros:

- 21.** Que apliquen el Artículo 175 del TFUE y utilicen todas las oportunidades que brinda el reglamento relativo a las ayudas estatales para paliar en la medida de lo posible los efectos de la insularidad en su territorio.

Piden a la Comisión Europea:

- 22.** Que examine, sobre la base del artículo 174 del TFUE, la introducción en las orientaciones relativas a las ayudas regionales de un sistema de ayudas al funcionamiento que compense el sobrecoste ligado al transporte en los territorios insulares, como ya ocurre con las regiones ultraperiféricas y las zonas poco pobladas. Este sistema permitiría proteger a los residentes de los costes suplementarios que resultan del turismo estacional.
- 23.** Que contemple que todas las islas se beneficien de lo dispuesto por el Artículo 107.3.c y que adapte los cupos de población respectivos a los Estados miembros concernidos. Recuerdan que los indicadores estadísticos utilizados para determinar la subvencionalidad a lo dispuesto por el Artículo 107.3.c no reflejan de forma adecuada las desventajas territoriales de las islas, especialmente de las más pequeñas que se ven afectadas por la ausencia de economías de escala y por el limitado tamaño de su mercado.
- 24.** Que se consideren una excepción en el RGEC ciertos tipos de ayuda al funcionamiento de los aeropuertos y de ayuda de puesta en marcha a compañías aéreas, con frecuencia esenciales para mantener la conectividad de las regiones periféricas, ultraperiféricas e insulares.
- 25.** Que estudie la aplicación de diferentes umbrales de ayuda *de minimis* con arreglo a la naturaleza del territorio concernido, según lo estipulado por el artículo 174 del TFUE.
- 26.** Piden igualmente a la Comisión Europea, en respuesta a la [consulta](#) sobre las disposiciones destinadas a simplificar la aplicación de una ayuda de Estado no problemática a puertos y aeropuertos:
 - a. Artículo 56 bis. 4:** que adapte adecuadamente las distancias de 100 km o 60 minutos «*en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad*» en el caso de las islas, archipiélagos, Regiones ultraperiféricas, al no tomar en cuenta estas cifras la discontinuidad del territorio. Recuerdan que, en las orientaciones sobre ayudas de Estado, estos límites aplicables a los aeropuertos se consideran como variables que dependen de las características del aeropuerto y de su emplazamiento.
 - b. Artículo 4 §1.º y Artículo 56 ter:** que extienda el umbral de 120 millones de euros de costes subvencionables a todos los puertos, pues la discriminación entre los de la red principal y los de la red global va en contra de los principios de accesibilidad, ya que los puertos de la red global contribuyen igualmente a la realización de la red transeuropea de transporte.
 - c. Artículo 56 ter §2.º d:** que incluya el dragado de mantenimiento en los costes subvencionables a la inversión, ya que esta actividad es esencial para el buen funcionamiento de la infraestructura y más aún para su competitividad, y que extienda la actual notificación de exención concedida a los trabajos de dragado a los realizados con fines de mantenimiento, que por ahora están excluidos.
 - d. Artículo 56 ter §2:** que queden exentas de la obligación de notificación las actividades industriales realizadas en el perímetro de los puertos (entre ellas las energías marinas renovables), ya que las instalaciones portuarias, instrumento de desarrollo económico, acogen una parte cada vez mayor de actividades no ligadas al transporte y se enfrentan a una enorme competencia no europea. Estas inversiones son, en efecto, esenciales para la competitividad y para el buen funcionamiento de las infraestructuras.
 - e. Artículo 56 ter §5:** en cuanto a las ayudas en favor de los puertos, que extienda al conjunto de las regiones periféricas, tal como se definen en el Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC), el aumento de 10 puntos porcentuales de los costes subvencionables destinado a las regiones asistidas y que aumente este límite si se cumplen las condiciones enunciadas en el Artículo c Artículo 107.3.a.

Inmigración

27. Debido a la crisis migratoria sin precedentes que afecta a Europa, las regiones se enfrentan a situaciones de emergencia humanitaria y al reto de la integración de los refugiados. En este contexto la CRPM adoptó en noviembre de 2015 una posición política que abogaba por un enfoque de la inmigración integrado a escala internacional, que implicaba interesarse por las causas profundas del fenómeno, reforzar la cooperación con países terceros, aportar más ayuda a las regiones mediterráneas, revisar la política migratoria de la UE y el reglamento de Dublín, reforzar las vías legales de inmigración y, último punto pero no el menos importante, acentuar la implicación de las regiones en la gestión de la crisis.

Les autoridades de las regiones insulares:

28. Consideran que la crisis migratoria dista mucho de haber terminado y que Europa tiene ante sí el gran desafío de la integración.

29. Celebran la resolución del Parlamento Europeo del 12 de abril de 2016 sobre la situación en el Mediterráneo y la necesidad de un enfoque global de la cuestión de las migraciones por parte de la Unión Europea, enfoque que aborde el desplazamiento de los refugiados en los Estados miembros, los visados humanitarios, la revisión del reglamento de Dublín, la integración, teniendo en cuenta la unidad familiar y los niños, la cooperación con países terceros y la financiación suplementaria. Celebran, particularmente, el reconocimiento de que las autoridades regionales desempeñan un papel clave en el proceso de integración de los refugiados.

30. Acogen favorablemente la iniciativa de la Comisión Europea de proponer reforzar las vías legales de inmigración hacia Europa y reformar el régimen de asilo europeo común. El reglamento de Dublín se ha visto superado por la importancia de la afluencia de migrantes y algunas de sus disposiciones de hecho no se aplican desde 2011. Va siendo hora de modificarlo para hacer más justo el régimen de solicitudes de asilo.

31. Recuerdan que paradójicamente el acuerdo firmado entre la UE y Turquía que, aunque haya reducido considerablemente la afluencia a las islas griegas de migrantes procedentes de Turquía, no es la respuesta que se podía esperar de Europa, y subrayan que el hecho de que cerrar un itinerario migratorio no hace sino empujar a los refugiados hacia otras rutas que conducen a Europa. Los traficantes de personas proponen, por ejemplo, viajes desde Grecia hasta Puglia pasando por Albania y el Adriático y el número de migrantes que desean cruzar el Mediterráneo hasta las islas italianas ha aumentado considerablemente.

32. Recuerdan que, si el mecanismo de desplazamiento de 160.000 refugiados de Grecia e Italia hacia otros Estados miembros arroja malos resultados (al 12 de abril de 2016, solo se habían desplazado 1.145 refugiados), las regiones han firmado acuerdos bilaterales para facilitar la ejecución del acuerdo. Las regiones griegas del sur y del norte del Mar Egeo han cerrado, por ejemplo, convenios con la Comunidad Valenciana (España) que contemplan la asunción no solo del desplazamiento sino también de la atención sanitaria y de gastos educativos de algunos miles de refugiados.

Partiendo de este análisis:

33. Exhortan a las instituciones de la Unión a reforzar la dimensión europea de su respuesta a la presión migratoria internacional y a redoblar los esfuerzos, junto a sus aliados, para afrontar las causas profundas de la crisis de los refugiados.

34. Recomendamos a las instituciones de la Unión que "salgan de los caminos trillados" y que impliquen a todos los actores pertinentes para responder con eficacia a la crisis. Las autoridades regionales pueden intervenir con más rapidez y precisión ante los problemas que afrontan los refugiados y coordinar con más eficacia los programas y acciones pertinentes en su territorio. Por esa razón, deberían beneficiarse de los medios que brinda el Fondo de Asilo, Migración e Integración (FAMI) o cualquier otro fondo europeo pertinente. Su participación en la gestión de los fondos concernidos será una etapa crucial en esta dirección.

35. Invitan a la Comisión Europea y a los Estados miembros a prestar más atención a las experiencias positivas y buenas prácticas realizadas por las autoridades regionales en los últimos años y a sacar el mayor partido de ellas, y a aprovechar plenamente las propuestas formuladas por las regiones. Las numerosas acciones y políticas elaboradas a escala regional pueden aportar respuestas pertinentes a la crisis actual y brindar una solución única sobre el terreno.

Accesibilidad

36.El artículo 170 del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea, relativo a las redes transeuropeas, subraya que la acción de la Unión debe tomar en cuenta la necesidad de establecer enlaces, entre otros, entre las regiones insulares, y las regiones centrales de la Unión. Las orientaciones RTE-T tienen entre sus grandes prioridades la mejora de la accesibilidad y conectividad para todas las regiones de la Unión, tomando al mismo tiempo en cuenta el caso específico de las regiones insulares, sin litoral y de las regiones escasamente pobladas, lejanas y ultraperiféricas. El desafío de la accesibilidad de las regiones insulares, complejo por naturaleza puesto que afecta a varias políticas europeas y nacionales, no ha recibido todavía una respuesta adaptada,

Las autoridades de las regiones insulares:

- 37.**Consideran la próxima revisión intermedia del Marco Financiero Plurianual 2014-2020 como una oportunidad de restablecer el presupuesto del Mecanismo Conectar Europa (MCE), que se ha reducido para movilizar fondos en beneficio del Plan Juncker.
- 38.**Ven en la mejora de la conectividad para el tráfico viajeros y mercancías una formidable oportunidad de crecimiento y están convencidas de que el plan de realización detallado de las «autopistas del mar» (AdM), previsto en junio de 2016, contribuirá a este objetivo.
- 39.**Participarán activamente en los debates sobre el plan de realizaciones de las autopistas del mar y se comprometen a contribuir a la formulación de propuestas concretas e innovadoras que permitan valorizar más los actuales instrumentos europeos y acentuar su contribución a la accesibilidad de las islas y regiones ultraperiféricas.
- 40.**Muestran especial preocupación por el hecho de que las Autopistas del Mar (AdM) no reconozcan que la ubicación de las regiones ultraperiféricas es una baza para la UE, ni se desee introducir cierto grado de flexibilidad para desarrollar proyectos en estas regiones. Esta flexibilidad permitiría subvencionar proyectos que conectasen los puertos de una región ultraperiférica con su propio Estado miembro o proyectos de conexión entre los puertos de regiones ultraperiféricas.

Partiendo de este análisis, piden a las instituciones europeas:

- 41.**Que se restablezca el presupuesto del MCE al nivel inicialmente decidido en el Marco Financiero Plurianual actual, garantizando la participación de las Regiones insulares y ultraperiféricas en los proyectos prioritarios de la red central de la RTE-T.
- 42.**Que prevean una modulación de la importancia de las ayudas en virtud del Mecanismo Conectar Europa para tomar en cuenta características regionales, como la lejanía, la insularidad, dispersión de los archipiélagos y regiones ultraperiféricas.
- 43.**Que desarrollen las autopistas del mar y aumente los incentivos dirigidos al transporte marítimo en su conjunto, utilizando plenamente el Artículo 32 de la RTE-T relativo a la subvención de los servicios de transporte marítimo y corrigiendo la contradicción, en relación con dicho Artículo, de la ausencia de selección de proyectos marítimos en el marco de la primera convocatoria de proyectos del MCE en 2014.
- 44.**Que estudie las posibilidades para las regiones insulares y las regiones ultraperiféricas de proponer una red infraestructural de carburantes alternativos en las rutas marítimas internacionales y que permita el acceso a los instrumentos financieros de proyectos de menor envergadura, con el fin de “ecologizar” el transporte marítimo.
- 45.**Que fomente la dimensión exterior del transporte marítimo europeo, tal como establece el artículo 8 del reglamento RTE-T, apoyando nuevas líneas marítimas con los puertos de países terceros.



Energía sostenible y cambio climático

Las autoridades de las regiones insulares consideran que:

- 46.** Las islas están especialmente expuestas al cambio climático y han hecho hasta ahora considerables esfuerzos para contribuir a alcanzar los objetivos de la UE en materia de clima, adhiriéndose masivamente a la iniciativa denominada "Pacto de las islas" y respetando su compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- 47.** La UE y las autoridades insulares del mundo entero han jugado un papel clave y han contribuido al nivel de ambición que se ha reflejado en el acuerdo mundial sobre el clima firmado al término de la COP21.
- 48.** La capacidad de las islas de diseñar y poner en marcha soluciones de excelencia innovadoras en distintos sectores económicos, como la construcción, el turismo, el transporte, la producción y gestión de energía, la gestión de residuos y del agua, en relación con la economía circular, la agricultura, la pesca, etc., es un gran paso hacia una economía sostenible más inteligente que estimule la innovación, la competitividad, el empleo y el crecimiento.

Partiendo de este análisis, piden a las instituciones europeas:

- 49.** Que reconozcan la capacidad de las islas para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, y que apoyen adecuadamente a las autoridades insulares comprometidas en planes de mitigación en el marco del Pacto de las Islas.
- 50.** Que constaten el potencial de cooperación de las autoridades insulares en el marco de las acciones climáticas dentro y fuera de la UE, a través de la transferencia de conocimientos en el marco de iniciativas emergentes, como el Pacto de los Alcaldes, para reforzar la dimensión exterior de la política europea de lucha contra el cambio climático y el liderazgo de la UE en este ámbito.
- 51.** En el marco de la Unión de la energía, que tomen nota de las limitaciones derivadas de la insularidad y la ultraperifericidad en cuanto al sobrecoste de la eficiencia energética ligada a la falta de carburantes, de energías renovables, de redes eléctricas y de interconexión, y que garanticen que se presta especial atención a los territorios insulares y ultraperiféricos para que no sufran una desventaja injusta.
- 52.** Que extiendan y amplíen los programas de asistencia técnica y de mejora de las competencias existentes y las plataformas que permitan a las autoridades locales y regionales diseñar inversiones en energía sostenible y compartir sus experiencias.

Declaración adoptada por unanimidad