

DOSSIER

LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE Y SU PROLONGACIÓN MÁS ALLÁ DE LA UNIÓN EUROPEA

La idea de las redes transeuropeas (RTE) apareció al final de los años ochenta, en sintonía con el Mercado Único propuesto en esta época. Hablar de un gran mercado en cuyo interior la libre circulación de mercancías, personas y servicios estaría asegurado no tenía sentido a no ser que las diferentes regiones y redes nacionales que componen dicho mercado estuvieran correctamente ligadas mediante una infraestructura moderna y eficaz. Las RTE constituyen también un elemento esencial para reforzar la cohesión económica y social en el seno de la UE.

Este Dossier tiene por objeto revisar, de forma muy sucinta, algunos de los aspectos clave de la política comunitaria de desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y de su prolongación hacia los países vecinos. Esta política - en proceso actualmente de revisión y con la perspectiva a corto plazo de la ampliación de la UE - reviste en estos momentos un interés particular para el proceso euromediterráneo. Por una parte, la Comisión Europea iniciará en 2003 - a petición de los Estados de ambas riberas del Mediterráneo - un estudio para definir y promover el desarrollo de una red multimodal de infraestructuras de transporte en el Mediterráneo. En paralelo, la UE ha aprobado que el Banco Europeo de Inversiones (BEI) aumente su contribución financiera a proyectos de inversión en los países terceros mediterráneos, así como la creación de una facilidad reforzada de inversión para promover las infraestructuras y las inversiones del sector privado en estos países.

• Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la RTE-T

En 1992, la inclusión en el tratado de Maastricht de un título sobre las RTE dotó a la Comunidad Europea de competencias y de instrumentos para su desarrollo. Además, los Consejos Europeos, sobretudo el de Essen en 1994, así como el Parlamento Europeo dieron una serie de impulsos políticos decisivos al retener una lista de catorce proyectos prioritarios.

Tras la proposición por la Comisión, en 1994, de los primeros esquemas representando una red multimodal de transporte, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones para el desarrollo de la RTE-T en el horizonte 2010. Esta Decisión reagrupa los 14 proyectos prioritarios de Essen así como los esquemas y los criterios para identificar los otros proyectos de interés común. Estos esquemas se modificaron en 2001 (Decisión 1346/2001/CE) para integrar los puertos marítimos e interiores.

Hoy, la RTE-T representa más de 75.000 Km de carreteras (de los cuales el 27% está aún por realizar), casi 80.000 Km de líneas ferroviarias (cuyo 29% está por realizar), 381 aeropuertos, 273 puertos marítimos internacionales y 210 puertos interiores. Además, la RTE-T comprende los sistemas de gestión del tráfico, de información a los usuarios y de navegación.

La revisión de las orientaciones para el desarrollo de la RTE-T

La Decisión 1692/96/CE incluye una cláusula de revisión por la cual la Comisión debe presentar en cinco años un informe indicando si las orientaciones deben adaptarse para responder mejor a los desafíos que la RTE-T encuentra en su realización y contribuir a los objetivos de la política de los transportes. El Libro Blanco sobre la política europea de los transportes en el horizonte 2010, publicado por la Comisión en septiembre de 2001, constituye este informe de revisión.

Le Libro Blanco indica que a causa de los retrasos en la realización de ciertos proyectos de la RTE-T, de la saturación de numerosos grandes ejes, de la apertura progresiva del mercado de los transportes ferroviarios y de la evolución previsible del tráfico, la revisión ya programada de las orientaciones de la RTE-T debe tender a reabsorber los estrangulamientos en la red ya prevista o existente, sin añadir nuevos trazados, y brinda la ocasión para poner al día la lista de proyectos prioritarios.

Por su parte, el Consejo Europeo ha invitado a las instituciones comunitarias a adoptar, de aquí al 2003, unas orientaciones revisadas para la RTE-T en que se dé prioridad a las inversiones en infraestructuras destinadas especialmente al ferrocarril, a las vías navegables interiores, a los transportes marítimos de corta distancia, a las operaciones intermodales y a los medios de enlazar eficazmente estos modos entre ellos.

Esta revisión de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la RTE-T, aún en fase de discusión, deberá concretarse próximamente con la aprobación de una modificación de la Decisión 1692/96/CE. No obstante, la Comisión ya ha indicado que en el 2004 será necesario refundir dichas orientaciones para tener en cuenta la ampliación de la UE y reflejar mejor los cambios en los flujos de tráfico.

• Las condiciones de financiación de la RTE-T

La « etiqueta » de red transeuropea permite a los ejes de transporte existentes o planificados beneficiarse del soporte financiero de la UE, incitando a los Estados Miembros a financiar los proyectos de vocación europea. Un gran número de proyectos de la red transeuropea de transporte se benefician del soporte financiero del presupuesto comunitario a través de la línea presupuestaria RTE (con 4.170 millones de € atribuidos por la Comisión para el periodo 2000-2006), del Fondo de Cohesión (en promedio, se ha destinado a la RTE-T más de 1.000 millones de € por año durante el periodo 1993-1999) y de los Fondos Estructurales. Por los préstamos que concede, el BEI aporta también una contribución apreciable a la financiación de estos proyectos (5.100 millones de € destinados a la RTE-T en 2001).

La línea presupuestaria RTE

Las reglas específicas de financiación de las RTE por la UE están definidas por el reglamento 2236/95. Las principales condiciones fijadas por este texto son las siguientes:

- La UE únicamente puede financiar los proyectos identificados en las orientaciones (y visibles en los esquemas).
- La UE financia hasta un 50% del coste de los estudios previos (estudios de viabilidad) y el 10% del coste de los trabajos. El resto debe ser cubierto por otras contribuciones, sean públicas o privadas.
- Es necesario que cada proyecto sea objeto de un estudio de impacto medioambiental, que ofrezca garantías de viabilidad financiera y que presente un grado de madurez suficiente.
- Cada proyecto se evalúa según sus propios méritos.

El reglamento 2236/95 fue modificado por un nuevo texto en junio de 1999 (reglamento 1655/99), que prevé una cierta cantidad de novedades, entre las que cabe citar:

- La puesta en marcha de un programa plurianual indicativo, con la finalidad de asegurar una mayor visibilidad de la financiación europea para los proyectos.
- La introducción de capital-riesgo para el apoyo financiero de la Unión.
- La extensión de la tasa máxima de intervención comunitaria, que puede ser un 20% del coste total del proyecto para los sistemas de posicionamiento y de navegación por satélite, ésto a partir del 2003.
- La concesión al ferrocarril de, al menos, el 55% de los fondos para la RTE-T y de, como máximo, un 25% a la carretera.
- La capacidad de la Comisión de anular sus decisiones de financiación si el proyecto no se ha iniciado en dos años.

Una nueva modificación del reglamento 2236/95 está prevista para permitir que, a título excepcional, el monto total de la contribución financiera comunitaria en la RTE-T pueda alcanzar el 20% del coste total de las inversiones en los casos siguientes:

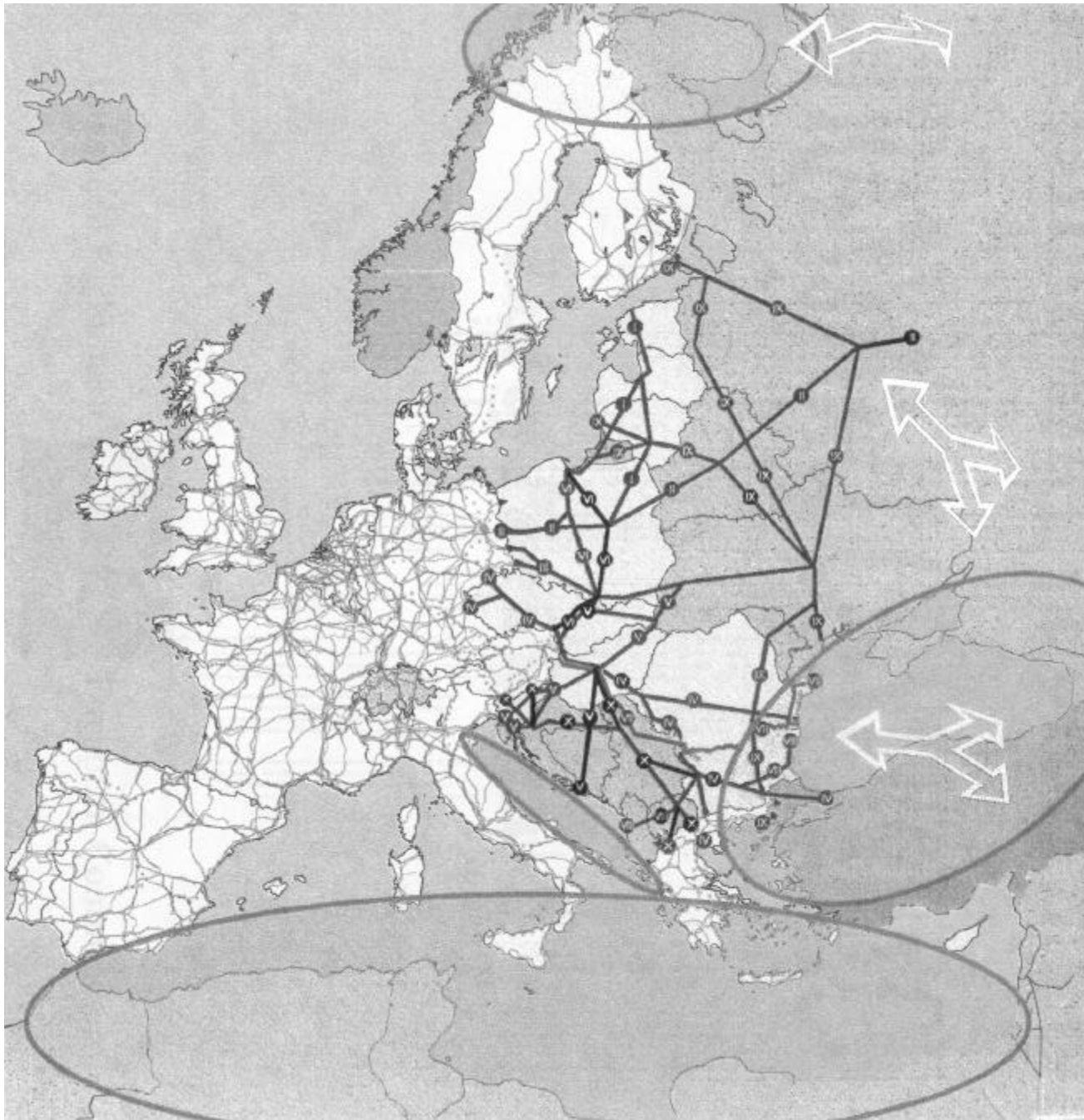
- Proyectos ferroviarios « críticos » con un fuerte valor añadido comunitario y que franqueen barreras naturales.
- Otros proyectos que conciernen estrangulamientos en las fronteras con los países candidatos a la adhesión y cuyo valor añadido es particularmente significativo.

La decisión de financiar un proyecto

Hasta 2001, los Estados Miembros han sometido cada año a la Comisión Europea una lista de proyectos para los que querían obtener financiación en el siguiente año a través de la línea presupuestaria RTE. Esta lista indicaba, para cada proyecto, el coste del proyecto, la descripción de la acción, el plan financiero previsto y el monto solicitado (el proyecto debía presentar un coste mínimo de 1 millón de € para los estudios, 5 millones de € para los trabajos). Una vez que la Comisión había examinado las proposiciones y establecido la selección de los proyectos a financiar, hacía una propuesta de financiación a un comité en el que estaban representados los Estados Miembros y adoptaba seguidamente las decisiones de financiación.

Después de la aprobación por la Comisión del programa plurianual indicativo para el periodo 2001-2006 – conforme al reglamento 1655/99 -, la concesión de un concurso financiero por la Comisión - hasta un monto máximo del 75% de la línea presupuestaria RTE-T - será autorizado en lo sucesivo a partir de los informes anuales de avance de los proyectos identificados en la Decisión de la Comisión de 19 de septiembre de 2001.

- **La prolongación de la RTE-T más allá de la UE**



La extensión de la RTE-T hacia Europa Central y Oriental

La Comisión Europea reconoce desde hace tiempo que las infraestructuras de transporte entre la UE y Europa Central y Oriental deben ser mejoradas. En 1996, la Comisión puso en marcha un proceso de evaluación de las necesidades en infraestructuras de transporte (TINA – *Transport Infrastructure Needs Assessment*) para supervisar y coordinar el desarrollo de una red de transporte integrada en 11 países candidatos. La idea es asegurar que los proyectos de infraestructura en estos países están coordinados con los realizados en el seno de la UE, en vista de la extensión de la RTE-T a los futuros Estados Miembros.

En junio de 1998, el grupo TINA (que incluye altos funcionarios de los 26 países europeos asociados al proyecto – los quince de la UE más once), con la ayuda de un secretariado con sede en Viena, dibujó las grandes líneas de una red, que aprobó posteriormente en su informe final, de junio de 1999. Esta red comprende 18.030 Km de carreteras, 20.290 Km de vías de ferrocarril, 38 aeropuertos, 13 puertos marítimos y 49 puertos fluviales. El coste de los trabajos propuestos se elevará a unos 90 millardos de € hasta 2015.

En relación con la financiación, la Comisión sostiene ya activamente los países de Europa Central y Oriental por medio del programa PHARE, que ha concedido hasta ahora 1 millardo de € a los proyectos de transporte en estos países. Además, el Instrumento de Apoyo a la Pre-Adhesión (ISPA) de la UE, que trata de facilitar la nivelación de estos países en vista de su adhesión, va a conceder aproximadamente 500 millones de € por año para el desarrollo de sus infraestructuras de transporte, mientras que el BEI aumentará también sus préstamos para el desarrollo de estas infraestructuras (los préstamos del BEI para infraestructuras de transporte en los países candidatos sobrepasó 1 millardo de € en 2001). Con el fin de completar el apoyo del ISPA, se ha previsto asimismo destinar a los Estados Miembros, para el periodo 2003-2006, 100 millones de € suplementarios a través de la línea presupuestaria RTE para las intervenciones más urgentes sobre las infraestructuras transfronterizas con los países candidatos.

Las zonas de transporte paneuropeo

Conforme la Declaración adoptada en la Tercera Conferencia Paneuropea de los Transportes (Helsinki, 1997), las regiones específicas desde el punto de vista de los transportes paneuropeos – tales como la región euro-ártica, la región del Adriático y del mar Jónico, la cuenca del mar Negro y la cuenca mediterránea – deberán ser objeto de particular atención en los trabajos sobre el desarrollo de las infraestructuras. En estas regiones, vinculadas en gran medida a fachadas marítimas extensas, el concepto de corredor no satisface adecuadamente las necesidades de infraestructuras; por ello es necesario adoptar en estas *zonas de transporte paneuropeo* (en inglés, Pan-European Transport Areas – PETrA) enfoques más amplios que reflejen los requerimientos de una estructura de transporte más compleja.

Salvo en el caso de la zona euro-ártica - en la que el Consejo de los Estados del mar de Barents desarrolla un proceso de integración muy dinámico y promueve diversas iniciativas de cooperación regional -, los avances registrados en el resto de zonas por lo que a infraestructuras se refiere son limitados, concentrándose en la identificación de una red que pone el acento en la interconexión de la RTE-T con los países vecinos.

En la región de los Balcanes, la Comisión ha discutido con los países implicados y con las instituciones financieras internacionales un documento de estrategia para el desarrollo de las infraestructuras en la región. Los proyectos prioritarios serán fijados en el marco del estudio TIRS, próximo a su finalización.

Con respecto a la zona paneuropea de transporte del mar Negro, siete países y la Comisión Europea firmaron en 1999 un protocolo de entendimiento para su desarrollo. Para solucionar los problemas de financiación de un secretariado estable, la Comisión propuso recientemente que esta iniciativa se integrara en el programa TRACECA para el desarrollo del corredor Europa-Cáucaso-Asia, al que ella misma presta apoyo financiero.

En la zona mediterránea, la Comisión Europea financió en 1996-1997 – tras la petición formulada por el Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO) – el estudio INFRAMED. La finalidad de INFRAMED es el análisis de las necesidades en infraestructuras de transporte de los países del Magreb, concentrándose en aquellas infraestructuras que participan en el desarrollo de los intercambios internacionales y en su coherencia con la RTE-T. La Comisión también financió en 1997 el informe CORRIMED que –sobre los resultados de INFRAMED y de otro estudio acabado en 1993 en el marco del proceso de paz en Oriente Próximo – propone los corredores prioritarios de transporte en el Mediterráneo.

Este documento ha sido elaborado, en su mayor parte, a partir de extractos obtenidos de los documentos y webs siguientes:

- Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión nº1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo por el que se determina las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.
- Decisión de la Comisión de 19/09/2001 que establece un programa plurianual indicativo relativo a la concesión de un concurso financiero comunitario en el ámbito de la red transeuropea de transporte para el periodo 2001-2006.
- « Vers une politique européenne des transports: Ensemble des principes communs ». Declaración adoptada por la Conferencia Paneuropea de los Transportes de Helsinki (1997).
- Web de la Comisión Europea (<http://europe.eu.int/comm/transport>).