

ESPAÑA Y LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

SPAIN AND THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

ANTONIO M. LÓPEZ CORRAL. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Ciencias Económicas. *Director General de Programación Económica.* acorral@mfom.es

ANTONIO SÁNCHEZ SOLIÑO. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Ciencias Económicas. *Profesor titular de la U.P. de Madrid.* asanoli@ciccp.es

RESUMEN: Este trabajo describe la posición española en relación con el proceso de revisión de las orientaciones sobre la Red Transeuropea de Transporte que actualmente se está desarrollando en el seno de las instituciones comunitarias, en el contexto de la próxima ampliación de la Unión Europea. Un elemento importante en este proceso es el denominado Informe Van Miert, en cuya redacción han participado tanto los actuales países de la Unión como los futuros miembros, además de la Comisión Europea y el Banco Europeo de Inversiones. En dicho Informe se realiza una propuesta sobre los nuevos proyectos prioritarios de la Red Transeuropea, entre los que se encuentran varios que afectan directamente a España, destacando especialmente los proyectos pirenaicos, que contribuirán decisivamente a conectar la red española de transporte con la red europea. Los aspectos relacionados con la financiación de este programa de infraestructuras de transporte de ámbito europeo ocupan asimismo un lugar destacado en el Informe. En este sentido, la aportación española al Informe Van Miert ha sido especialmente relevante en lo que se refiere al impulso de la participación privada a través del sistema concesional, además del apoyo al mayor papel del Banco Europeo de Inversiones en la financiación de los proyectos.

PALABRAS CLAVE: RED TRANSEUROPEA, TRANSPORTE, INFRAESTRUCTURAS, FINANCIACIÓN

ABSTRACT: The article describes Spain's position regarding the revision of community guidelines for the Trans-European Transport Network (TEN-T) which are currently being carried out in the light of the forthcoming expansion of the European Union. An important factor in the process is the Van Miert Report. The Group responsible for drafting this report has been made up of both existing members of the EU as well as future members, the European Commission and the European Investment Bank. The report contains proposals for the new priority projects of the Trans-European Network and includes several projects directly affecting Spain. These latter projects give particular emphasis to trans-Pyrenees infrastructures which will contribute to the link up between the Spanish and European transport networks. The financial instruments required for this European transport infrastructure programme take on particular relevance in the Van Miert Group Report. Spain's contribution to this major aspect of the report places particular emphasis on promoting private participation under a concessionary system and on the greater roles of the European Investment Bank in the financing of the projects.

KEYWORDS: TRANS-EUROPEAN NETWORK, TRANSPORT, INFRASTRUCTURES, FINANCE.

1. ANTECEDENTES. LA REVISIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

La importancia de las infraestructuras de transporte en el proceso de configuración y consolidación del mercado interior europeo es tal que, de no existir unas redes adecuadas a las exigencias de la demanda, que garanticen una movilidad duradera, el propio mercado interior podría verse aho-

gado en su propio éxito por carecer de un soporte físico que permita la libre circulación de bienes y personas. No es extraño, por consiguiente, que el Tratado de la Unión Europea -Tratado de Maastricht- introdujera, aunque con gran retraso, un Título específico dedicado a las Redes Transeuropeas en los sectores de transportes, telecomunicaciones y energía, estableciendo las bases de lo que debían ser las políticas comunitarias correspondientes a dichos sectores.

Documentos posteriores no solo han reafirmado el importante papel que tenían que desempeñar, y que de hecho ya venían desempeñando las infraestructuras de transporte, sino que consideran que el desarrollo de las redes transeuropeas es una de las prioridades de la Unión. Basta citar a estos efectos el Libro Blanco sobre crecimiento, competitividad y empleo de 1993 que las contempla como uno de los elementos clave para el relanzamiento económico de Europa y la creación de empleo, así como las conclusiones de los Consejos Europeos posteriores, en concreto el de Essen (diciembre de 1994), que recomiendan acelerar el ritmo de construcción de las redes seleccionadas y los proyectos prioritarios definidos por el Grupo Christophersen en 1994.

A este respecto, es interesante resaltar el papel que la Comisión ha atribuido a la inversión en infraestructuras, incluso en momentos, como la fase de instauración de la Unión Económica y Monetaria, en que los Estados miembros han estado sometidos a una férrea disciplina presupuestaria como consecuencia de la aplicación de los criterios de convergencia económica.

En la Comunicación de la Comisión al Consejo –“La inversión pública en la estrategia económica”, COM(1998) 682 final–, se pone de relieve las importantes repercusiones que la inversión en infraestructuras tiene para la economía nacional, siendo, no obstante, una de las primeras partidas presupuestarias que sufre recortes considerables en períodos de austeridad económica o cuando la coyuntura de un país así lo exige.

Por su parte, la Agenda 2000, que estableció el nuevo marco financiero de la Unión Europea para el septenio 2000-2006, reafirmó la importancia y prioridad que tiene el programa de infraestructuras de transporte al indicar que “el desarrollo continuo de las Redes Transeuropeas servirá para promover tanto un desarrollo sostenible como la cohesión interna de la Unión al estrechar los lazos entre diferentes regio-

nes...Las Redes Transeuropeas tienen también un papel sumamente importante a la hora de crear nuevos vínculos con los países candidatos de Europa Central y Oriental”. Asimismo añade que “una serie de programas, prioritarios por la plusvalía generada por una intervención a escala comunitaria, en particular desde el punto de vista del crecimiento y del empleo, así como del desarrollo y de la difusión de nuevas tecnologías, deberían aumentar sus dotaciones más rápidamente que el PIB. Se trataría básicamente de las Redes Transeuropeas...”.

Asimismo, el Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, presentado por la

Comisión a finales del año 2001, pone de relieve la necesidad de acelerar la terminación de la red transeuropea, poniendo especial énfasis en los proyectos prioritarios todavía en fase de realización o proyecto, y de mejorar y ampliar los enlaces transfronterizos, que siguen constituyendo verdaderas barreras físicas y puntos de estrangulamiento que restringen la movilidad, incrementan los costes del transporte y son causa de muchos accidentes. La Comisión, en concreto, se está refiriendo a las comunicaciones transalpinas y pirenaicas que resultan insuficientes para atender los fuertes crecimientos de tráfico que se prevén para el año 2010 –el 38% para el tráfico de mercancías y el 24% para el de viajeros en el conjunto de la UE– y que, asimismo, constituyen un freno para la integración y cohesión económica y social de los países y regiones más periféricos. Como menciona el Libro Blanco con relación a los Pirineos “...se producirá un nuevo punto de estrangulamiento de alcance europeo en la cadena de los Pirineos si no se toman medidas para garantizar su permeabilidad”.

De acuerdo con el contenido del Libro Blanco y los compromisos del Consejo Europeo de Gotemburgo (diciembre 2001), la Comisión, aún reconociendo que las obras de la red transeuropea y, en concreto, los proyectos prioritarios no avanzan con la debida rapidez, está estudiando medidas para acelerar su realización, ampliando, por otra parte, los esquemas directores ya aprobados, así como los proyectos prioritarios de Essen, dando prioridad a las inversiones en infraestructuras ferroviarias, al transporte marítimo de corta distancia, a la intermodalidad y al fomento del desarrollo de los sistemas inteligentes de transporte.

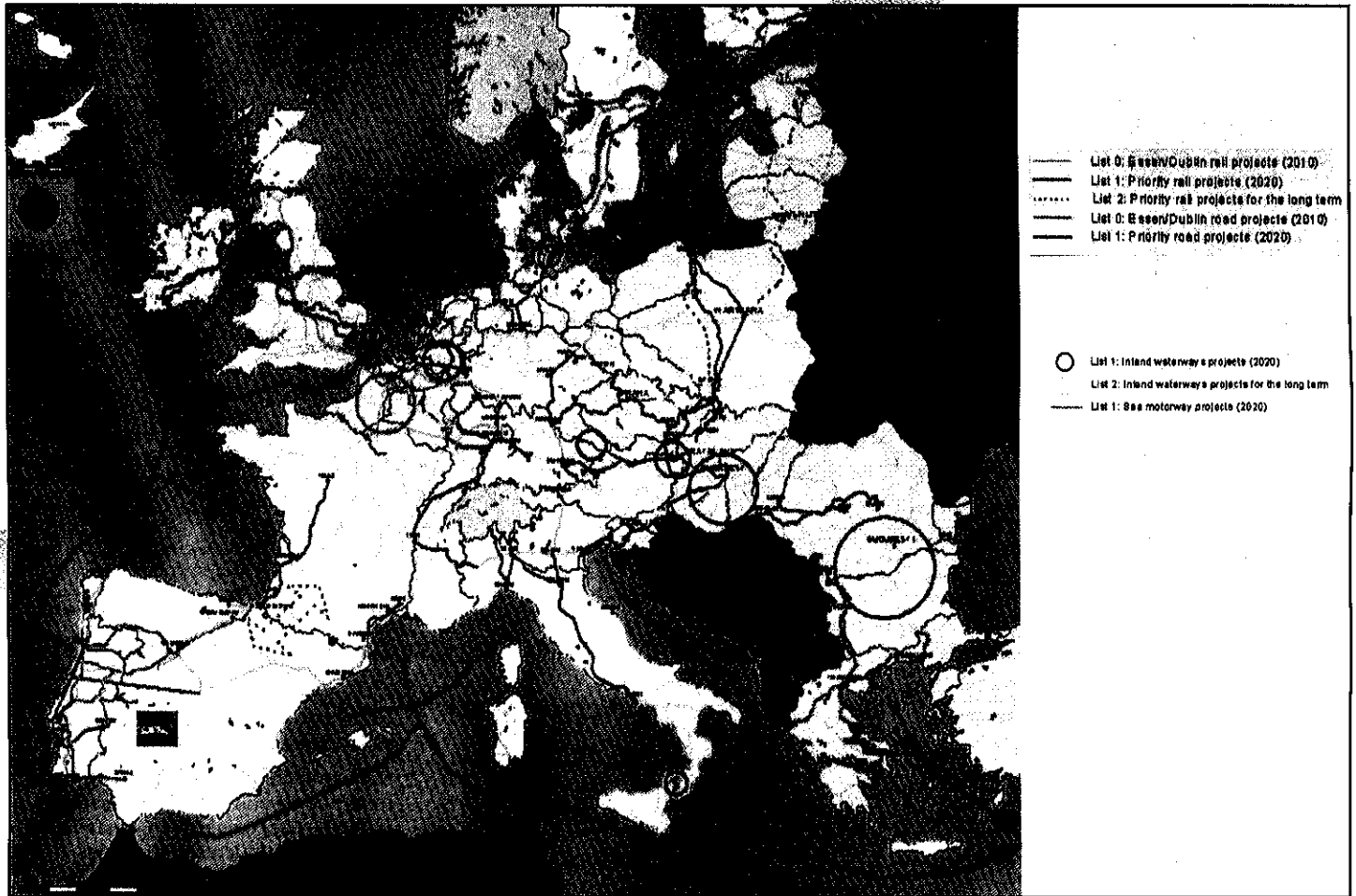
Dado que los proyectos prioritarios constituyen generalmente tramos de la red transeuropea y en su mayor parte son proyectos transfronterizos, sería necesario introducir en el proceso de evaluación, por la importancia que tiene, el **efecto red**, es decir el impacto económico que la realización de cada proyecto ocasiona en todos los otros Estados. Ello significa introducir en el análisis el concepto de interés comunitario en su dimensión real. Ejemplo concreto es el tramo ferroviario de alta velocidad Nîmes-Montpellier, cuya construcción permite la conexión del ferrocarril de alta velocidad Sur al resto de la red transeuropea, beneficiando no solamente a España y Francia sino también a los países del norte y este de Europa, así como al Reino Unido.

Con independencia de estas actuaciones de la Comisión, a finales de 2002 se creó, en el seno de la misma, un Grupo de Alto Nivel –Grupo Van Miert– en el que ha participado un representante por parte de cada uno de los Estados miembros, un representante, en calidad de observadores, por país candidato a la adhesión, así como un representante del BEI y otro de la Comisión.

El objetivo del Grupo de Alto Nivel ha sido facilitar el proceso de revisión de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y proponer la relación de nuevos proyectos prioritarios que cubra to-

Dado que los proyectos prioritarios constituyen generalmente tramos de la red transeuropea y en su mayor parte son proyectos transfronterizos, sería necesario introducir en el proceso de evaluación, por la importancia que tiene, el efecto red, es decir el impacto económico que la realización de cada proyecto ocasiona en todos los otros Estados

PROYECTOS DE ESSEN MÁS NUEVAS PROPUESTAS DE LA COMISIÓN EUROPEA



do el ámbito geográfico de la Unión Europea ampliada, partiendo de las propuestas de la Comisión y de las presentadas por los Estados miembros actuales o futuros. Asimismo el Grupo ha incorporado en su propuesta a la Comisión aquellos proyectos no propuestos específicamente por ningún país pero que su juicio pueden considerarse de interés comunitario.

El Grupo se encontraba ante el nuevo escenario político de la próxima ampliación de la Unión Europea. Por tanto, las líneas de actuación definidas en el Parlamento Europeo y el Consejo en 1996, así como el informe previo sobre este mismo tema, preparado por el Grupo Christophersen, eran sólo parcialmente utilizables, dado el significativo cambio del contexto, tanto en términos cuantitativos como cualitativos. No obstante, algunos de los problemas ya identificados en los proyectos seleccionados en los Consejos europeos de Essen (1994) y Dublín (1996), siguen estando presentes, tales como la superación de las barreras naturales,

la congestión de ciertos tramos en la red y la falta de inversión en tramos transfronterizos.

La Comisión, está estudiando la ampliación de los proyectos prioritarios de Essen, dando prioridad a las inversiones en infraestructuras ferroviarias, al transporte marítimo de corta distancia, a la intermodalidad y al fomento del desarrollo de los sistemas inteligentes de transporte

A fin de seleccionar un número adecuado de proyectos prioritarios, los debates entre los 27 países presentes (los 15 países miembros de la UE actual, los 10 países que se adhieren próximamente a la Unión más Bulgaria y Rumania), el BEI y la Comisión, se centraron en ordenar los diversos temas, que conformaron parte de la metodología a aplicar. Destacaron entre otros: la importancia de tener en cuenta soluciones que apunten al desarrollo sostenible, la interoperabilidad de las redes, el equilibrio entre los modos de transporte, la búsqueda de los instrumentos de financiación necesarios, el respeto al medio ambiente, la coordinación de las medidas políticas y administrativas a adoptar, así como los aspectos de cohesión económica y social del territorio.

Las disparidades geográficas y económicas de las distintas naciones europeas acentúan la necesi-

dad de efectuar nuevas inversiones, que permitan, por una parte, integrar mejor los mercados y, por otra, fortalecer la competitividad europea. El programa de inversiones propuesto plantea, a su vez, la necesidad de una reforma de la actual política de la red de transportes transeuropea y la revisión de las actuales líneas de actuación.

En las diversas rondas de negociación se trataron los distintos modos de transporte, dándose más importancia a los debates sobre la carretera y el ferrocarril, si bien quedó también recogida la importancia que debe otorgarse al transporte marítimo en el futuro, como una solución alternativa y barata para resolver los problemas relativos a la congestión del transporte terrestre. Respecto al transporte aéreo, este modo fue escasamente debatido, ya que sus inversiones se autofinancian en alto grado. Si se profundizó y valoró, en cambio, la gestión y coordinación de los diferentes modos de transporte.

Los proyectos prioritarios se seleccionaron en dos etapas. En la primera, se escogieron aquellos proyectos situados en los ejes de transporte europeo, de una dimensión no inferior a una inversión de 500 millones de euros, con un compromiso firme, por parte de los Estados Miembros, para ser acabados en los plazos acordados y con una evidente viabilidad económica. En la segunda, se valoró el valor añadido que puede aportar el proyecto a la Unión Europea, sus aspectos favorables de cohesión económica y social, así como su contribución al desarrollo sostenido, considerando los aspectos medioambientales y de seguridad.

El Informe Van Miert puede considerarse como un documento de partida para desarrollar un amplio programa de inversiones prioritarias en infraestructuras públicas a nivel europeo. Muchos de los problemas expuestos y de los proyectos considerados tardarán décadas en resolverse y en ser ejecutados; no obstante, la importancia del Informe reside en definir unas líneas de acción para alcanzar un objetivo de largo alcance: determinar y modernizar una red de transportes paneuropea prioritaria, en una Europa ampliada.

2. LAS PROPUESTAS ESPAÑOLAS EN RELACIÓN CON EL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

2.1. La integración de la red española en la Red Transeuropea de Transporte, objetivo prioritario

El esfuerzo realizado por España, en el contexto de Maastricht, para cumplir los criterios exigidos en el breve plazo impuesto por la Unión Europea,

Las disparidades geográficas y económicas de las distintas naciones europeas acentúan la necesidad de efectuar nuevas inversiones, que permitan, por una parte, integrar mejor los mercados y, por otra, fortalecer la competitividad europea

con las restricciones presupuestarias que ello implicaba, no fue impedimento para que, arbitrando los instrumentos financieros necesarios en ese momento, impulsara decididamente la construcción y adecuación de nuestras redes de transporte a los estándares europeos como medio para alcanzar la convergencia real a través de los efectos económicos que se logaran y del aumento de la competitividad de nuestros operadores de transporte y de la economía española, en general.

Si bien es cierto que la red de carreteras había tenido una fuerte expansión a lo largo de la segunda mitad de la década de los ochenta, los restantes modos de transporte, especialmente el ferrocarril, apenas se habían desarrollado. Por otra parte, la planificación seguía obedeciendo a criterios de interés nacional y apenas tenía en consideración los intereses comunitarios que, a efectos de la integración, cohesión y vertebración del territorio, podían presentar los proyectos, principalmente los transfronterizos.

La posibilidad que otorgaban los fondos que había creado la Unión Europea tras el Tratado de Maastricht y la posibilidad que ofrecían, asimismo, los fondos estructurales de los que España y las regiones Objetivo nº1 se beneficiaban, impulsó al Gobierno a desarrollar un vasto programa de infraestructuras, en el que uno de los objetivos prioritarios es precisamente la interconexión e interoperabilidad de las diferentes redes de transporte españolas con la Red Transeuropea de Transporte.

Los esfuerzos de España se concentran, por consiguiente, en aquellos proyectos que propician la realización del mercado interior. En concreto, se trata básicamente, por un lado, de los proyectos destinados a superar la barrera pirenaica, sobre la que históricamente se ha levantado la frontera con Francia y que tanto ha dificultado nuestro acceso a los mercados de la Europa central, y, por otro, de los proyectos que persiguen mejorar la interoperabilidad de las redes nacionales de transporte, al objeto de facilitar su integración a nivel europeo.

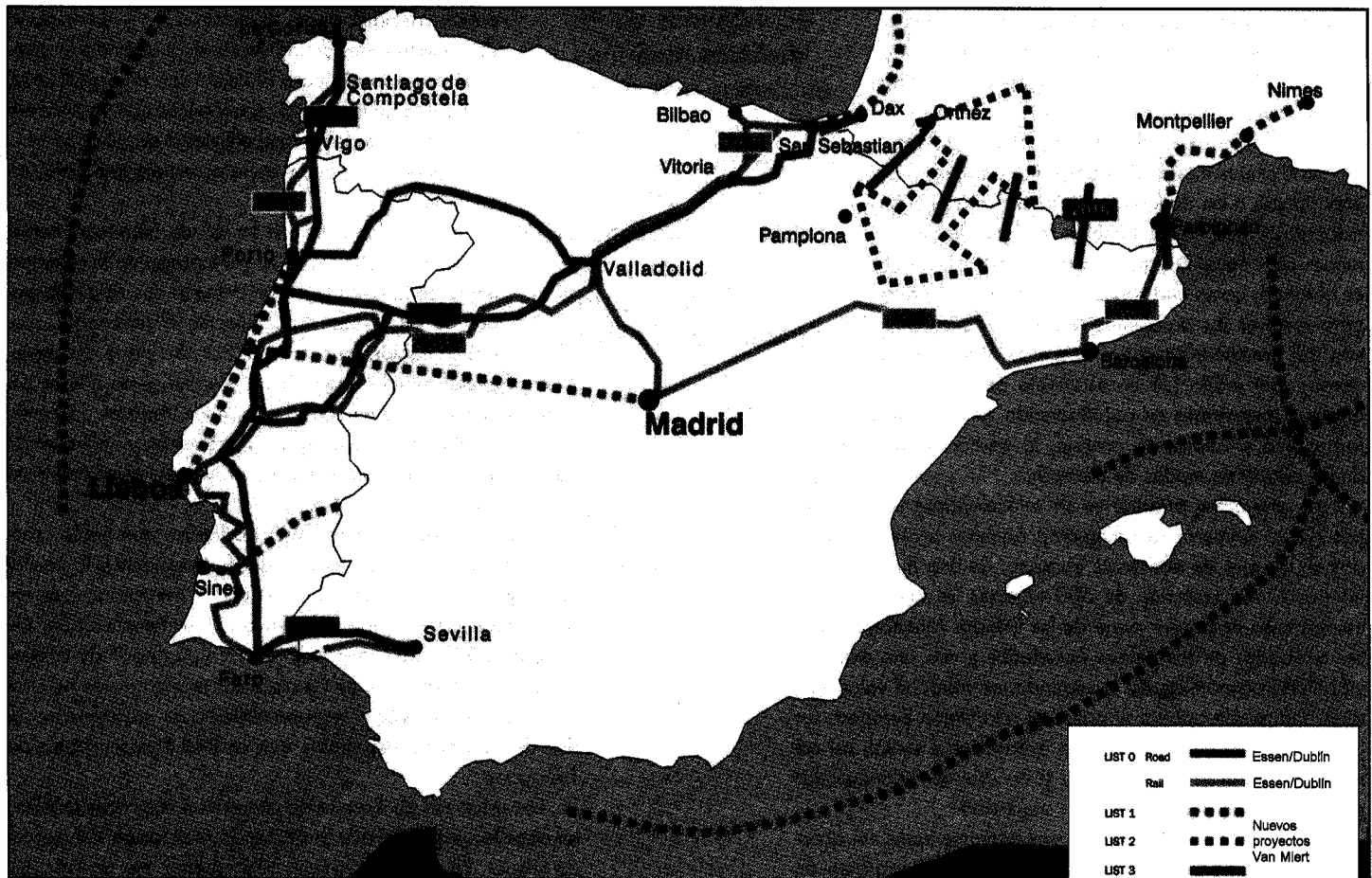
2.2. Las particularidades del caso español

El impulso de la red transeuropea de transportes adquiere mayor relevancia si cabe para el caso español, a la vista de su particular situación geoeconómica y de la propia estructura de la actividad productiva

El impulso de la red transeuropea de transportes adquiere mayor relevancia si cabe para el caso español, a la vista de su particular situación geoeconómica y de la propia estructura de la actividad productiva. Por ello, España defiende el desarrollo completo de la red transeuropea de transporte, aportando argumentos, adicionales a los expuestos con anterioridad, basados en las siguientes singularidades nacionales:

- Para España, el estado y conexión del sistema de transporte adquiere el rango de prioridad es-

PROYECTOS DE ESSEN MÁS NUEVOS PROYECTOS PROPUESTOS POR LA COMISIÓN EUROPEA QUE AFECTAN A LA PENÍNSULA IBÉRICA



tratégica de cara a garantizar el desarrollo económico y el bienestar de la colectividad, debido principalmente a las siguientes circunstancias:

- la condición de país periférico y la existencia de una estructura productiva altamente dependiente del sistema de transporte
- el hecho de que una parte importante de las exportaciones españolas se concentra en productos agrícolas perecederos, cuya competitividad depende en gran parte del sistema de transporte
- la importancia económica que tiene el turismo, actividad que requiere una buenas comunicaciones aéreas y por carretera
- España es la frontera sur de la Unión Europea, lo cual le confiere la condición de territorio de tránsito de viajes y mercancías desde y hacia el Magreb. En la medida en que el desarrollo del norte de África se intensifique, la necesidad de establecer un enlace fijo con el continente europeo a través de España resultará evidente, lo que

exige avanzar en los enlaces de conexión entre Europa y África

- Las mejoras que podrían alcanzarse en términos de accesibilidad y potencial económico como consecuencia del desarrollo de la red ferroviaria se verían reducidas en un tercio en el caso de que Francia no completara sus enlaces con España
- El avance español en el proceso de convergencia real para poder acceder a los mercados centroeuropeos exige disponer de sistemas eficientes de transporte y de infraestructuras adecuadas, especialmente en sus interconexiones con los Estados miembros de la Unión Europea y restantes países europeos
- Los estrangulamientos existentes en las interconexiones con el resto de la Unión Europea suponen un serio obstáculo para las libertades de circulación y mercado único, que se verá agravado como consecuencia del crecimiento muy elevado de los flujos de transporte a través de los Pirineos, paralelamente al proceso de integración

de nuestra economía, y al elevado potencial de crecimiento en los flujos de tráfico con el Magreb.

2.3. La estrategia española en la negociación en el Grupo Van Miert

Sobre la base de las consideraciones anteriores, las propuestas españolas sobre los proyectos a incluir en la Red Transeuropea de Transporte —y, dentro de ésta la definición de los proyectos prioritarios— han respondido al objetivo de asegurar la adecuada articulación de dichos proyectos en el ámbito nacional de planificación.

La programación de las actuaciones del Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento ha tenido muy en cuenta la coordinación con el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, que está constituida por una serie de itinerarios que forman parte de las redes nacionales y que se han definido como de interés europeo, incluyendo muy especialmente los tramos que actúan de interconexiones de dichas redes nacionales. En concreto, el Plan concede un papel destacado a las nuevas conexiones internacionales de nuestras redes de transporte terrestre.

En este contexto, España presentó ante el Grupo Van Miert una serie de propuestas de nuevos proyectos que defiende como prioritarios, por las posibilidades financieras que ello reporta, y ha apoyado, asimismo, otras propuestas presentadas por nuestros vecinos portugueses y franceses, en la medida en que puedan afectar favorablemente a los intereses españoles.

Respecto a los proyectos presentados, que fueron preseleccionados de acuerdo con los criterios de evaluación establecidos por el Grupo Van Miert, se han incluido los proyectos de Essen activos que nos afectan más directamente (es decir, el tren de alta velocidad Sur, en sus vertientes mediterránea y atlántica, y el corredor multimodal Portugal/España- resto de Europa), los propuestos por la Comisión en el Libro Blanco sobre la Política de Transportes que también nos afectan más directamente (nueva línea ferroviaria de alta capacidad a través de los Pirineos, con la particularidad de que se incluya como primera fase de dicho enlace ferroviario la recuperación de la línea Zaragoza-Canfranc-Pau, y proyecto de interoperabilidad ferroviaria de alta velocidad en la Península Ibérica), más la permeabilización de los Pirineos mediante un conjunto de nuevas vías de alta capacidad que forman un paquete único, con el objetivo de mejorar las conexiones terrestres a través de los Pirineos; estos proyectos son los siguientes:

- Mejora de los pasos mediterráneos
- Barcelona-Toulouse, por Puigcerdá
- Lleida-Toulouse, por Vielha
- Zaragoza-Pau, por Somport
- Pamplona-Orthez, por Roncesvalles
- Mejora de los pasos atlánticos

Por otra parte, España ha apoyado las propuestas presentadas por Portugal y Francia que constituyen extensiones de proyectos ya existentes y que permiten completar importantes corredores de la red transeuropea. Son éstos los siguientes:

- La línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Lisboa que viene a constituir una ampliación del proyecto número 3, correspondiente al "Tren de Alta Velocidad-Sur" y que es compatible con el Programa de Alta Velocidad de España.
- La línea ferroviaria Lisboa-Setúbal-Sines, que figura dentro del proyecto ya existente, "Enlace multimodal Portugal-España-Europa Central".
- La conexión ferroviaria Tours-Dax que es una extensión solicitada por Francia del proyecto prioritario número 3 y que permitirá enlazar la línea Madrid-Hendaya-Dax con el resto de la red europea de alta velocidad, aunque los plazos contemplados lleguen al año 2020.
- El tramo Nîmes-Montpellier, prolongación del proyecto número 3, "Madrid-Barcelona-Frontera francesa-Montpellier", que permitirá completar el eje mediterráneo del ferrocarril de Alta Velocidad Sur.

España presentó ante el Grupo Van Miert una serie de propuestas de nuevos proyectos que defiende como prioritarios, por las posibilidades financieras que ello reporta, y ha apoyado, asimismo, otras propuestas presentadas por nuestros vecinos portugueses y franceses, en la medida en que puedan afectar favorablemente a los intereses españoles

Aunque las perspectivas de las conexiones con Francia han mejorado con las propuestas francesas de enlazar su red ferroviaria de alta velocidad con la española en Hendaya y Figueras, cabe decir que estas conexiones con las redes francesas de comunicaciones constituyen el punto más débil de nuestra red de infraestructuras de transportes y, probablemente incluso, de nuestra propia economía, mientras no estén resueltas satisfactoriamente. Y que todo esfuerzo que se haga en ese sentido está justificado. La permeabilización de los Pirineos mediante enlaces viarios y ferroviarios de gran capacidad debe ser para España una prioridad absoluta y dentro de ellos merece especial atención el enlace central, tanto por autopista a través del túnel de Somport como por ferrocarril a través de Canfranc.

Ante la reticente posición francesa con relación a la interconexión de sus redes de transporte con las españolas a través de los Pirineos para facilitar el tránsito intracomunitario e internacional y facilitar la integración de nuestras infraestructuras a la Red Transeuropea de Transporte, España definió una estrategia de actuación, instando a las instituciones comunitarias a establecer los mecanismos necesarios para alcanzar lo

antes posible la total permeabilización de los Pirineos de acuerdo con lo establecido en el Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes.

Reconociendo la problemática económica que en la actualidad tiene planteada Francia y el hecho de que sea un país de tránsito, ello no obsta para que puedan instaurarse nuevas medidas y actuaciones, tanto de ámbito comunitario como nacionales, que, sin lesionar los intereses franceses, permitan alcanzar la integración de las redes nacionales de transporte de la Unión Europea, facilitando la interconexión e interoperabilidad de las mismas.

Entre otras cuestiones de carácter general, España ha propuesto lo siguiente:

- Defender la política de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, cuyo impulso adquiere mayor relevancia en el caso de España a la vista de su particular situación geoeconómica y de la propia estructura de la actividad económica, que permita superar las barreras naturales existentes en el territorio ampliado de la Unión Europea (Pirineos, Alpes y Báltico).
- Intentar que la Comisión asuma más responsabilidades en los proyectos transfronterizos y que disponga de algún tipo de mecanismo o instrumento, jurídico o económico, que permita impulsar la realización de los proyectos prioritarios, los cuales no pueden quedar simplemente en manos de los países directamente afectados, con el riesgo de que la falta de voluntad de uno de ellos dé lugar a la paralización del mismo o impida absolutamente su puesta en marcha, a pesar de haberse estimado conveniente a escala europea. En este sentido, España ha propuesto la creación de una Agencia especializada para el seguimiento de los proyectos prioritarios, principalmente los transfronterizos, dependiente de la propia Comisión Europea, que actúe de factor coadyuvante y de gestión en aquellos proyectos transfronterizos que permitan superar barreras naturales en el espacio geográfico de la Unión, que actualmente impiden una correcta articulación del territorio y un funcionamiento adecuado del mercado único interior.
- Involucrar al sector privado en la realización de determinadas infraestructuras a través del sistema concesional. A nivel europeo existen varios modelos de asociaciones público-privadas para llevar a cabo proyectos de infraestructuras. No todos tienen las mismas características: por razones presupuestarias y de eficacia en la ejecución de las obras, España ha propugnado el modelo concesional. Es decir, una colaboración público-privada, en donde el concesionario asume la construcción y explotación del proyecto por su propia cuenta y riesgo.
- Introducir e impulsar nuevos sistemas de financiación mixta, aplicables principalmente a proyectos transfronterizos generadores de ingresos, basados en el sistema concesio-

nal, en el que se combine la financiación comunitaria (línea presupuestaria TEN, específica para las redes transeuropeas, o fondos estructurales o de cohesión comunitarios) con aportaciones en especie de las Administraciones Centrales (por ejemplo, una línea ferroviaria ya existente), más las aportaciones dinerarias de las Administraciones Regionales, más la propia financiación privada aportada por el concesionario. Un caso concreto podría ser el nuevo corredor de transporte terrestre a través del Pirineo Central, que comprendería tanto el enlace ferroviario Zaragoza-Canfranc-Pau como la conexión por carretera Zaragoza-Pau, por el túnel de Somport.

- Proponer a la Comisión el estudio y adopción de soluciones alternativas que permitan compensar a los países de tránsito de los costes ocasionados por el tráfico procedente de otros Estados y generado como consecuencia de la realización de proyectos transfronterizos. La potenciación de la línea TEN o la creación de un nuevo Fondo de Tránsito, en cierta medida similar al Fondo de Cohesión que se creó en su día para ayudar a la convergencia de los Estados miembros más atrasados, podría ser una solución. En concreto, la potenciación de la línea TEN parece una vía más factible que la propuesta francesa de extender la financiación mediante el Fondo de Cohesión a los tramos transfronterizos de determinados proyectos, incluyendo aquella parte del trazado que discurre por el territorio de un país no beneficiario del Fondo de Cohesión. Esta propuesta exigiría un acuerdo político en la Comunidad para modificar el Reglamento del Fondo.
- Introducir la consideración de riesgo-país en aquellos casos en los que un país no acomete en tiempo y forma los acuerdos e inversiones comprometidos, como puede ser el caso concreto de la rehabilitación de la línea ferroviaria Canfranc-Pau, todavía sin abordar por la parte francesa.

Con relación al caso concreto de los proyectos de permeabilización de los Pirineos, la estrategia española se ha centrado, entre otros, en los siguientes puntos:

- Considerar los distintos proyectos de conexión pirenaica como un paquete único, todo él de carácter prioritario, con un objetivo común: la mejora de las conexiones terrestres a través de los Pirineos. No obstante, se ha da-

España definió una estrategia de actuación, instando a las instituciones comunitarias a establecer los mecanismos necesarios para alcanzar lo antes posible la total permeabilización de los Pirineos de acuerdo con lo establecido en el Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes

do prioridad a la travesía central, tanto por carretera, a través del túnel de Somport, como ferroviaria, a través de Canfranc. En el caso de la travesía ferroviaria, la puesta en servicio de la antigua línea existente se considera como la primera fase del nuevo proyecto central ferroviario que supone la construcción de una nueva línea con un túnel de baja cota.

- Forzar el cumplimiento por la parte francesa de los acuerdos firmados entre España y Francia para la recuperación de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza, máxime teniendo en consideración las inversiones que está realizando el Gobierno español en su territorio.

- Apoyar y seguir de cerca el estudio informativo del desdoblamiento del tramo de carretera Pamplona-Orthez, a realizar antes de terminar el año 2005, según Acuerdo firmado entre el Gobierno de Navarra y el Consejo Regional de los Pirineos Atlánticos.

- Apoyar la propuesta francesa de la conexión ferroviaria Tours-Dax (incorporada como proyecto prioritario en la lista 1 del Informe Van Miert) y negociar el acortamiento de su plazo de realización, solicitando a tal fin el apoyo de la Comisión. Asimismo, solicitar del Gobierno francés que dé prioridad entre sus actuaciones a la realización del tramo ferroviario de alta velocidad Nîmes-Montpellier-Perpignan, incluido entre los proyectos prioritarios comunitarios, con el fin de poder enlazar la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa-Montpellier con la Red Transeuropea.

3. RESULTADOS DE LOS TRABAJOS DEL GRUPO VAN MIERT

Los resultados del Grupo Van Miert aparecen recogidos en el informe correspondiente, de 27 de junio del 2003 (*High Level Group on the Trans-European Transport Network*). Cabe resumir los principales resultados del Grupo, especialmente en lo que afecta a España, en dos grandes apartados: Definición de los proyectos prioritarios y Financiación.

a) Proyectos prioritarios

El documento agrupa los proyectos seleccionados (entre los presentados por los países miembros, los países candidatos y la Comisión) en cuatro listas.

Los proyectos de la lista 0 se refieren a los proyectos Essen, terminados o que serán completados antes del 2010. La lista 1 define los nuevos proyectos prioritarios propuestos por el Gru-

Los proyectos de la lista 0 se refieren a los proyectos Essen, terminados o que serán completados antes del 2010. La lista 1 define los nuevos proyectos prioritarios propuestos por el Grupo, y que deberán comenzar a realizarse antes del 2010. La lista 2 comprende una serie de proyectos de alto valor añadido desde un punto de vista europeo, considerados también prioritarios, y que merecen especial atención, aunque para los que se prevé un horizonte temporal más largo. Por último, la lista 3 se refiere a otros proyectos considerados importantes para la cohesión económica y social

po, y que deberán comenzar a realizarse antes del 2010. La lista 2 comprende una serie de proyectos de alto valor añadido desde un punto de vista europeo, considerados también prioritarios, y que merecen especial atención, aunque para los que se prevé un horizonte temporal más largo. Por último, la lista 3 se refiere a otros proyectos considerados importantes para la cohesión económica y social.

En lo que se refiere a las conexiones de España con nuestros vecinos, la situación resultante es la siguiente:

- En la lista 0 figuran el Proyecto 3 de Essen (Tren de Alta Velocidad Sur) y el Proyecto 8 de Essen (Corredor multimodal Portugal-España-resto de Europa). Es de destacar que, dentro del proyecto 3 aparecen como fechas para la puesta en explotación el 2008 para el tramo Barcelona-Figueras-Perpignan y el 2010 para la línea Madrid-Vitoria-Hendaya.

- En la lista 1 (Nuevos proyectos prioritarios) aparecen los siguientes proyectos (entre paréntesis la fecha de puesta en servicio):

Líneas de Alta Velocidad Sur-Oeste

- Lisboa/Oporto-Madrid (2011)
- Perpignan-Montpellier (2015)
- Montpellier-Nîmes (2010)
- Irún-Dax (2010)
- Dax-Burdeos (2020)
- Burdeos-Tours (2015)

Cabe considerar como un avance muy positivo el haber llegado a fijar fechas concretas para todos estos tramos. El mantenimiento en la lista 1 de la línea Lisboa/Oporto-Madrid se condiciona a acordar entre los Gobiernos respectivos el trazado concreto del tramo transfronterizo lo antes posible.

Interoperabilidad de la Red de Alta Velocidad de la Península Ibérica

El Grupo Van Miert propone incluir en la lista 1 las nuevas líneas de alta velocidad (con ancho europeo) y las líneas rehabilitadas con doble ancho en la Península Ibérica. El proyecto incluye la nueva línea de alta velocidad Vigo-Oporto.

La interoperabilidad de la red ferroviaria de alta velocidad en la Península Ibérica es un ambicioso proyecto tecnológico y de integración en las redes europeas, el cual acortará tiempos en los viajes y acercará las capitales de provincia de España entre sí. Esta iniciativa es fruto de una decisión de alto valor estratégico para aumentar la productividad de la economía española, permitiendo a nuestro país encontrarse en óptimas

LISTA CERO DEL GRUPO VAN MIERT



condiciones para competir en este segmento del mercado ferroviario a nivel mundial.

Corredor multimodal Portugal-España-resto de Europa

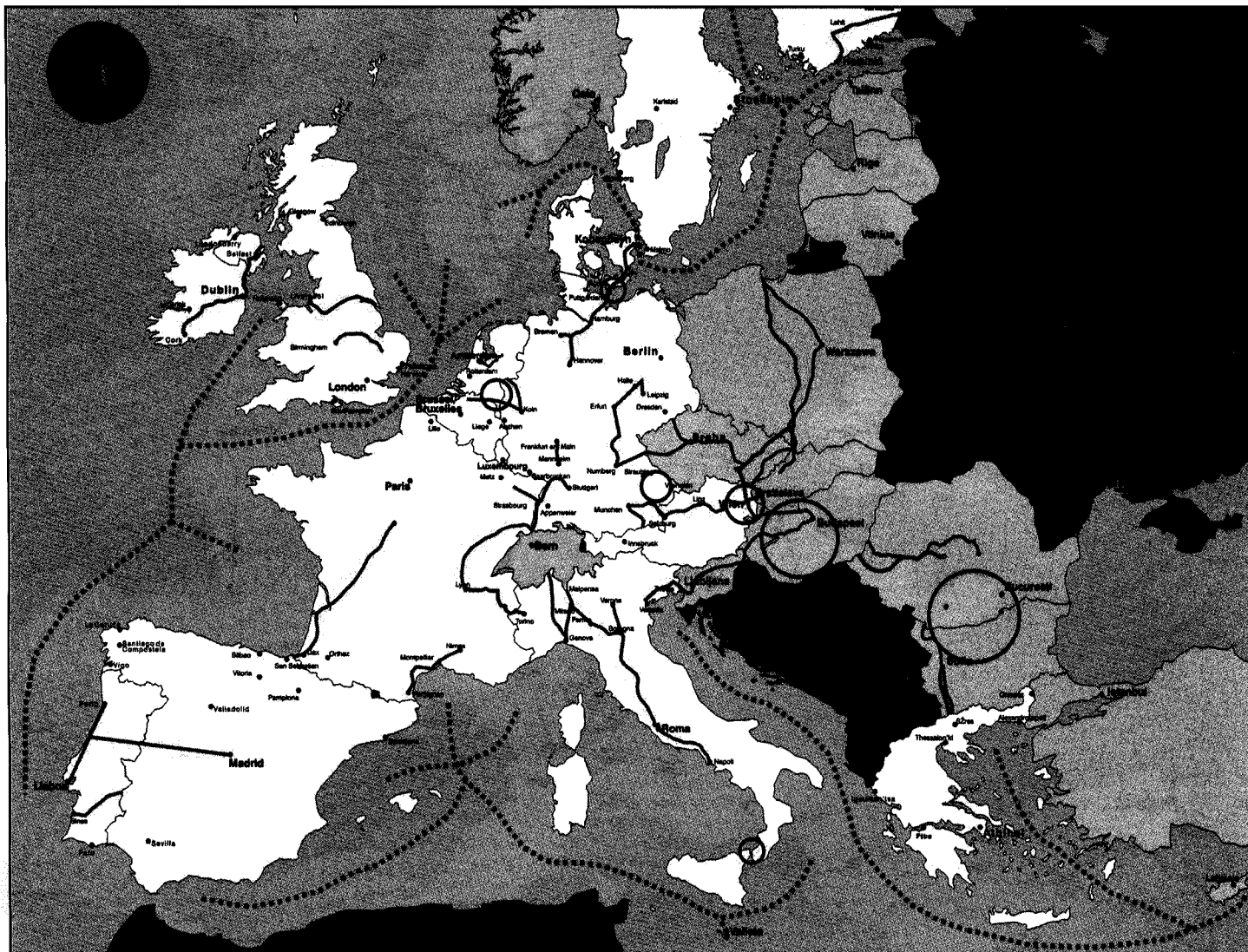
Este proyecto aparece aquí en la medida en que determinados tramos no estarán completados en la fecha establecida para figurar en la lista 0. Además, se añade el nuevo tramo Sines/Setúbal-Badajoz.

Autopistas del mar

Este concepto se refiere a un número de rutas entre determinadas fachadas marítimas en las que es factible organizar cadenas logísticas, con procedimientos administrativos y de aduanas simplificados, e introducir sistemas comunes de gestión del tráfico. Entre dichas autopistas se identificaron dos que afectan a España:

- Autopista marítima del oeste de Europa, desde la Península Ibérica al mar del Norte y al mar de Irlanda.

LISTA 1 DEL GRUPO VAN MIERT



- Autopista marítima del suroeste de Europa, que conecta España, Francia e Italia, prolongándose hasta Malta.

Para nuestro país es fundamental percibir cómo estas dos autopistas del mar, definidas como proyectos prioritarios en el Informe, se conectan en Algeciras. A largo plazo, el transporte marítimo es más sostenible que el transporte terrestre. Esta ciudad debiera ser considerada como un nodo fundamental de la red transeuropea de transporte, y explotar sus posibilidades estratégicas de enlace marítimo-terrestre entre Europa, África y Oriente Medio, así como con América. De ahí el interés de la Delegación Española en el Grupo Van Miert por reflexionar y llamar la atención sobre el potencial de los proyectos marítimos, aún escasamente definidos, los cuales pueden además aliviar el tráfico terrestre en el territorio centroeuropeo.

En la lista 2 aparece en un lugar destacado, como primer proyecto de la lista, y mencionando la posibilidad de pasar a la lista 1 si se produce el acuerdo entre Francia y España, la nueva línea ferroviaria de alta capacidad (especialmente dedicada a mercancías) a través de los Pirineos. Se invita a los gobiernos francés y español a acordar su construcción, comenzando los trabajos antes del 2010, en cuyo caso el proyecto pasaría a la lista 1. Se menciona que la Comisión propuso como una primera etapa la mejora de la línea Pau-Canfranc, a la vez que se advierte del fuerte incremento del tráfico de mercancías a través de los Pirineos, y la necesidad de aumentar la capacidad de las conexiones actuales por carretera.

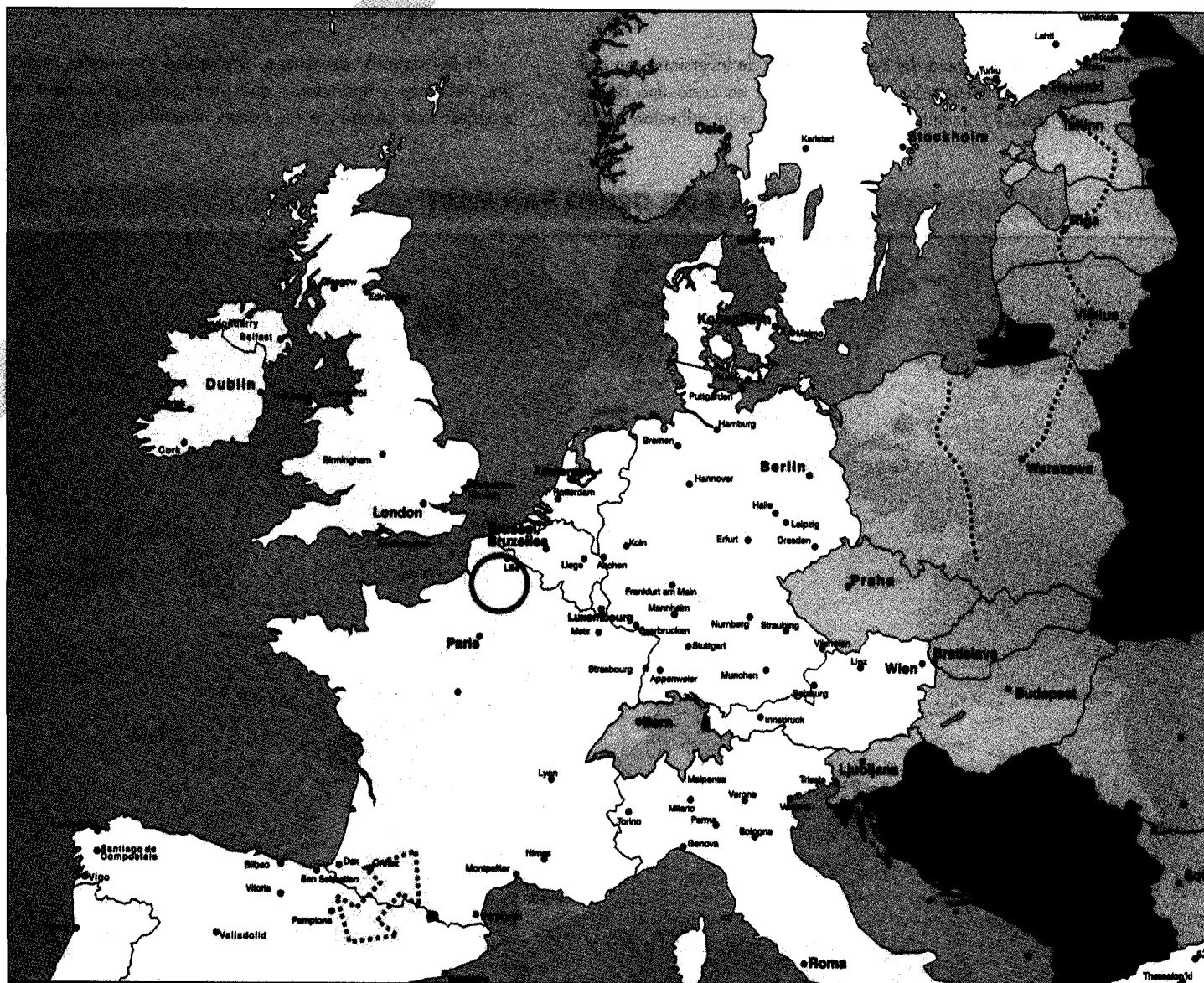
Finalmente, se llegó al acuerdo de incluir en la lista 3 la permeabilización de los Pirineos por carretera, a partir de

los proyectos propuestos por España, comentados en la sección anterior. Este conjunto de proyectos transpirenaicos, actualmente en estudio y en plena negociación bilateral, se han identificado y agrupado para facilitar la obtención de las autorizaciones administrativas pertinentes y agilizar su ejecución de forma escalonada. Los principales cuellos de botella en dicha ejecución se encontrarán, sin embargo, en la parte francesa y serán de tipo presupuestario y político, dada la escasa prioridad de la que gozan entre las autoridades del país vecino. Cabe señalar que la participación de las regiones fronterizas y del sector privado puede ser de gran utilidad para facilitar la financiación y desarrollo de estos proyectos.

b) Financiación

El coste estimado para el conjunto de la red transeuropea de transporte es de 600 mil millones de euros hasta el año 2020. De esta cantidad, 235 mil millones corresponden a los proyectos prioritarios (Listas 0, 1 y 2), más otros 22 mil millones para los proyectos de la lista 3. Los proyectos de Essen pendientes, incluidos entre los prioritarios del Grupo Van Miert, suman 112 mil millones de euros. En el período 2007-2013, coincidiendo con el nuevo período de Perspectivas Financieras de la UE, las inversiones previstas se estiman en 127 mil millones de euros en los proyectos prioritarios. Estas cantidades exceden claramente las destinadas hasta ahora

LISTA 2 DEL GRUPO VAN MIERT



por el presupuesto comunitario y por los Estados miembros a la red transeuropea de transporte, por lo que el Grupo Van Miert ha establecido una serie de líneas de actuación en orden a financiar los proyectos:

- Buscar un mayor compromiso de la Comunidad respecto al desarrollo de la red transeuropea, en especial para los tramos transfronterizos que cruzan barreras naturales. Los instrumentos para ello son:
- Reforzar la línea TEN
- Aumentar la cofinanciación del coste de determinados proyectos mediante la línea TEN al 20% (en la actualidad el 10%)
- Creación de un Fondo Europeo de Transporte, con un presupuesto propio al que contribuirían todos los Estados miembros
- Mayor papel del BEI.

La experiencia del Banco Europeo de Inversiones en proyectos de infraestructura de transporte en cada uno de los 27 países comunitarios o candidatos a la adhesión es de

gran importancia y su posible labor de coordinación va a ser decisiva. Aparte de su recomendada asistencia técnica, será muy relevante su apoyo técnico en la evaluación del programa y de los proyectos, y su financiación a largo plazo. En el Informe, este mayor papel del BEI se traduce en el desarrollo de los siguientes instrumentos:

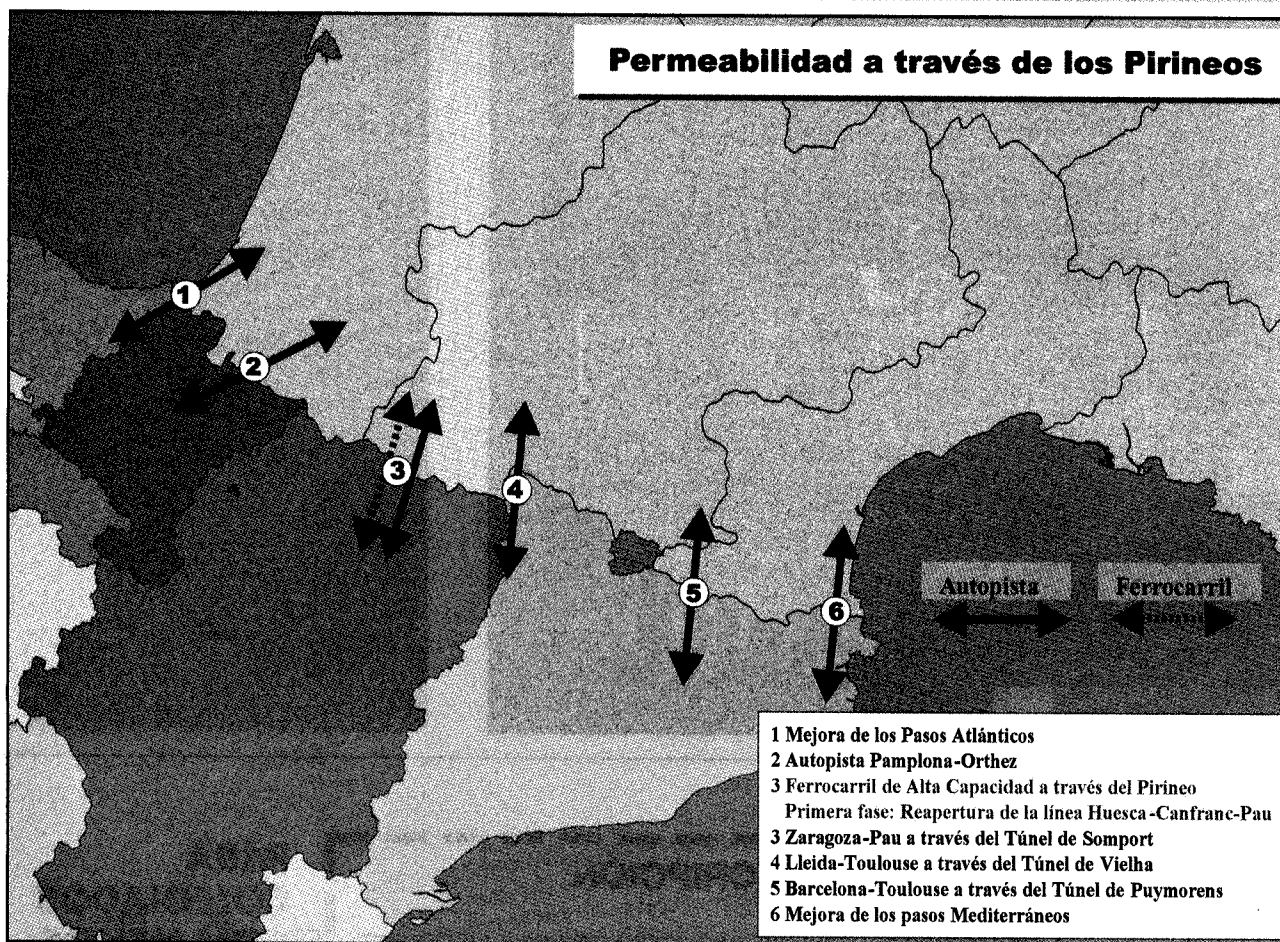
- Nueva línea financiera TEN-T (transporte) del BEI, para cubrir hasta el 75% del coste de los proyectos, con préstamos a largo plazo (35 años).
- Participación del BEI en los recursos propios de los grupos promotores de infraestructuras con financiación privada
- Provisión de un esquema especial de garantías para inversiones a largo plazo con financiación privada o público-privada
- Participación del BEI en operaciones de titulización.

El BEI deberá, así mismo, plantearse los medios humanos, técnicos y financieros que precisará para cumplir el mandato que reciba de los países miembros para llevar a

LISTA 3 DEL GRUPO VAN MIERT



NUEVAS CONEXIONES TRANSPIRENÁICAS PROPUESTAS POR ESPAÑA



cabo una parte de la financiación del programa de inversiones esbozado en el Informe Van Miert.

- Reforzar la participación del sector privado en la financiación de la red transeuropea de transporte:
- Establecimiento por parte de la Comunidad, junto a los Estados miembros y al BEI, de un "Fondo Mutuo de riesgos" para ofrecer garantías financieras a los proyectos prioritarios.
- Revisión de la legislación (tanto a nivel europeo como de los Estados miembros) sobre el sistema concesional
- Necesidad de un esquema estable relativo a la tarificación de las infraestructuras
- Profundización en la liberalización y competencia en la actividad del transporte (especialmente el ferroviario), lo que mejorará la capacidad de generación de ingresos de los proyectos de infraestructuras.

En resumen, respecto a los resultados para España, el informe Van Miert ha incluido una serie de nuevos proyectos prioritarios que nos afectan directamente. Son especial-

mente importantes las conexiones previstas de los tramos transfronterizos de las líneas de Alta Velocidad con el resto de la red francesa (y, por tanto, europea) de Alta Velocidad. Se han incluido los proyectos de permeabilización de los Pirineos, aunque en las listas 2 (en el caso de la línea ferroviaria de alta capacidad) y 3 (en el caso de las carreteras). Hay que tener en cuenta, sin embargo, que la lista 2 forma parte de los proyectos prioritarios según el informe Van Miert.

Finalmente, hay que señalar que la contribución española ha sido especialmente significativa en cuanto a las referencias al sistema concesional y a la creación de instrumentos como el "Fondo Mutuo de riesgos", así como en lo que se refiere a la mayor participación del BEI en la política de infraestructuras de transporte de la UE. Por último, también a propuesta española, el informe del Grupo Van Miert recomienda la creación de un Coordinador para los proyectos transfronterizos y el establecimiento de procedimientos administrativos únicos para la maduración de los proyectos en los que se vean comprometidos dos o más países. ■