

La revisión de la Red Transeuropea de Transporte*

New guidelines for the Transeuropean Transport Network

Alfonso González Finat. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. *alfonso.gonzalez-finat@cec.eu.int*
Aínoa Zubieta de Piquer. Ingeniera de Caminos, canales y Puertos. *ainhoa-zubieta@yahoo.com*
Dirección General de Energía y Transporte. Comisión Europea.

Resumen: La Unión Europea cuenta desde 2004 con una nueva decisión sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE). Esta decisión sustituye a la de 1996 y establece una nueva lista de 30 proyectos prioritarios con un horizonte de realización de 2020.

Este artículo pasa revista a los pormenores de dicha decisión, en particular en su relación con España, así como a la cuestión de la financiación de la RTE a través de los instrumentos comunitarios.

Palabras Clave: Transporte, Infraestructura, Unión Europea, Financiación, España

Abstract: In 2004 the EU introduced new guidelines for the Trans-European Transport Network (TEN). These new guidelines replace those of 1996 and establish a new list of 30 priority projects to be carried out by 2020. This article examines the reasons behind this review, particularly with regards to Spain, and considers the question of TEN finance through Community instruments.

Keywords: Transport, Infrastructure, European Union, Financing, Spain.

1. Introducción

El Parlamento Europeo y el Consejo han adoptado el pasado 29 de abril de 2004 las nuevas orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Desde el pasado 20 de mayo estas nuevas orientaciones están en vigor y complementan/sustituyen a las primeras orientaciones decididas en 1996. El texto establece una nueva lista de proyectos prioritarios de infraestructura en la Unión Europea ampliada y define nuevos instrumentos para completarlos. Incorpora por tanto las redes de los nuevos Estados Miembros y establece las prioridades correspondientes.

El Parlamento y el Consejo también han modificado las reglas de atribución de las ayudas comunitarias de la red transeuropea, que desde ahora pueden suponer hasta el 20% del coste total de las obras de secciones prioritarias transfronterizas, frente al 10% máximo de contribución en el pasado. No hay que olvidar que otros instrumentos de financiación comunitaria, en particular el Fondo de Cohesión, dedican sumas importantes y un porcentaje de participación comunitaria mucho más alto a las inversiones en proyectos de la Red Transeuropea de Transporte. Basta recordar lo importante que ha sido -ya- para España este

instrumento. La decisión supone en este sentido una oportunidad y un reto para el desarrollo de las infraestructuras en los nuevos Estados Miembros.

Este artículo describe de manera sucinta lo que ha significado la política de Redes Transeuropeas en el pasado reciente y las perspectivas que abren las nuevas orientaciones.

2. La política de redes transeuropeas desde 1996

La idea de una Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) surge a finales de los años ochenta ligada al objetivo del mercado interior. El mercado interior no es solamente un marco jurídico e institucional. Para garantizar el libre movimiento de personas y de bienes es necesario también un soporte físico, una red de transporte eficaz que vaya más allá de la simple yuxtaposición de las redes nacionales, y que permita el movimiento de los grandes flujos de tráfico transeuropeos.

Los proyectos para construir la Red favorecen el crecimiento, la competitividad y el empleo, no sólo por sus efectos directos sobre la economía, sino también porque permiten a todos los agentes económicos de la Unión aprove-

(*) Las opiniones e ideas expresadas en este artículo no coinciden necesariamente con las de la Comisión Europea

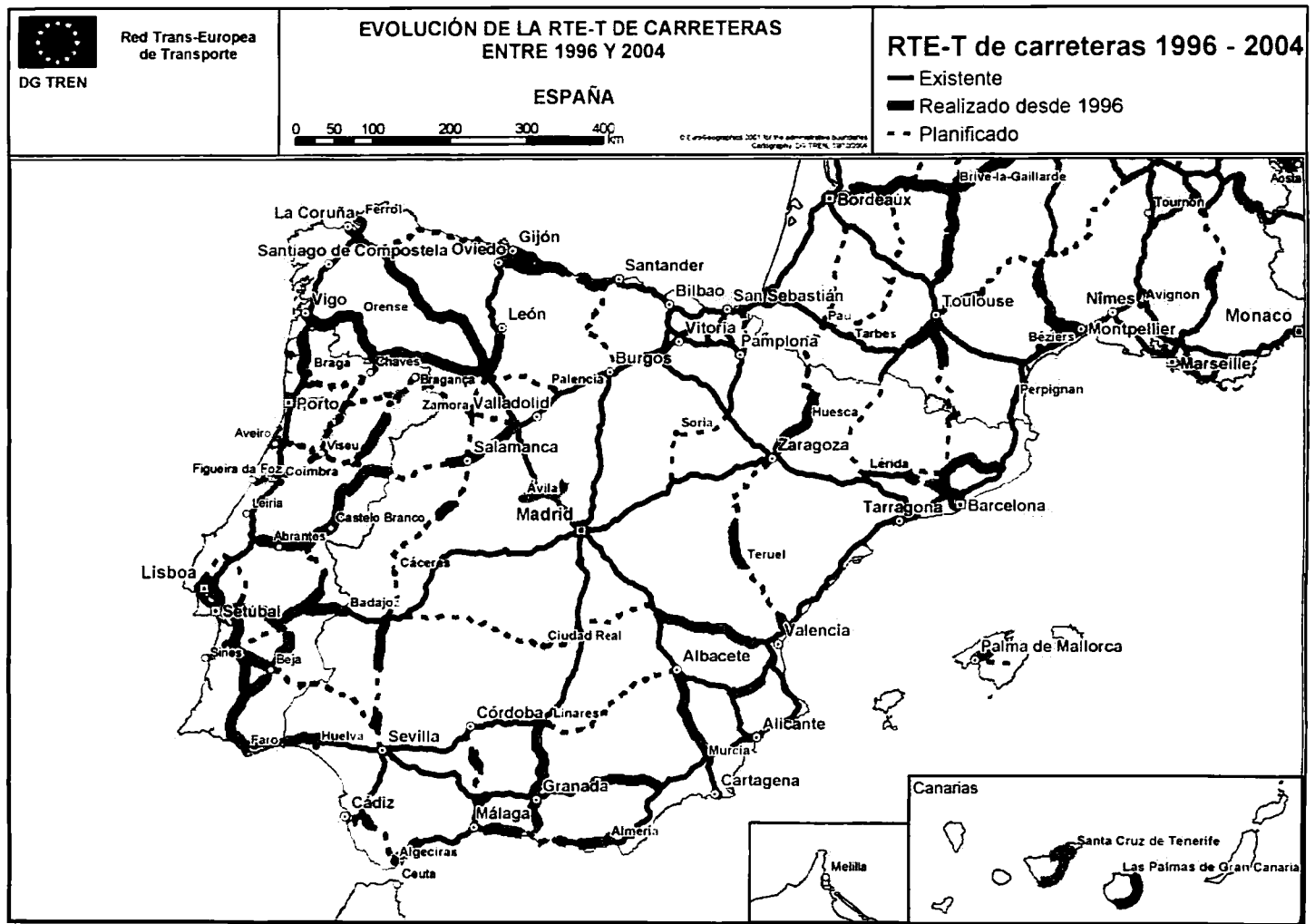


Fig 1.

char las ventajas del mercado interior. Deben contribuir a una mejora substancial de las condiciones de tráfico en los grandes corredores transfronterizos, a la eliminación de los cuellos de botella en los ejes principales y a promover la interoperabilidad de las redes nacionales, cumpliendo al mismo tiempo con las exigencias de otras políticas comunitarias, en particular la de medio ambiente.

El otro gran objetivo junto al de mercado interior, y tan esencial como él, es el de la cohesión económica y social, afín de integrar las regiones periféricas y el conjunto del territorio de la Unión, incluido el de los nuevos Estados miembros.

La inserción en el Tratado de Maastricht de 1993 de un título sobre las Redes Transeuropeas (de transporte, energía y telecomunicaciones) otorgó a la Unión las competencias para desarrollar esta política. En este marco, se estableció en 1996 un conjunto de orientaciones que desarrollan los objetivos, las prioridades, las grandes líneas de acción y la definición de los 'proyectos de interés común' que pueden recibir el apoyo comunitario.

Se trataba de un programa de una envergadura sin precedentes, con 2010 como horizonte de realización, que cubría todos los modos de transporte. Sólo en ferrocarril, la red transeuropea tenía una longitud de casi 80 000 Km (para los 15 Estados Miembros en ese momento; la ampliación en 2004 a los 10 nuevos Estados Miembros ha supuesto el añadido de 30 000 Km de red). El conjunto se completaba con una lista de 'proyectos prioritarios', conocida hasta ahora como Lista de Essen, por contener los 14 grandes proyectos identificados por el Consejo Europeo celebrado en Essen en 1994. Entre ellos destacaban, por su importancia para España, el llamado Tren de Alta Velocidad del Sur (Madrid- Barcelona- Montpellier y Madrid -Vitoria-Dax, incluyendo la Y vasca) o la Conexión multimodal Portugal - España - Centro de Europa.

Las orientaciones pusieron la 'etiqueta' de interés europeo a determinadas rutas, centrandó así la ayuda financiera de la Unión Europea en los proyectos con mayor valor añadido comunitario. En el caso del presupuesto RTE-T, esta ayuda, limitada hasta ahora al 50% del coste de los estu-

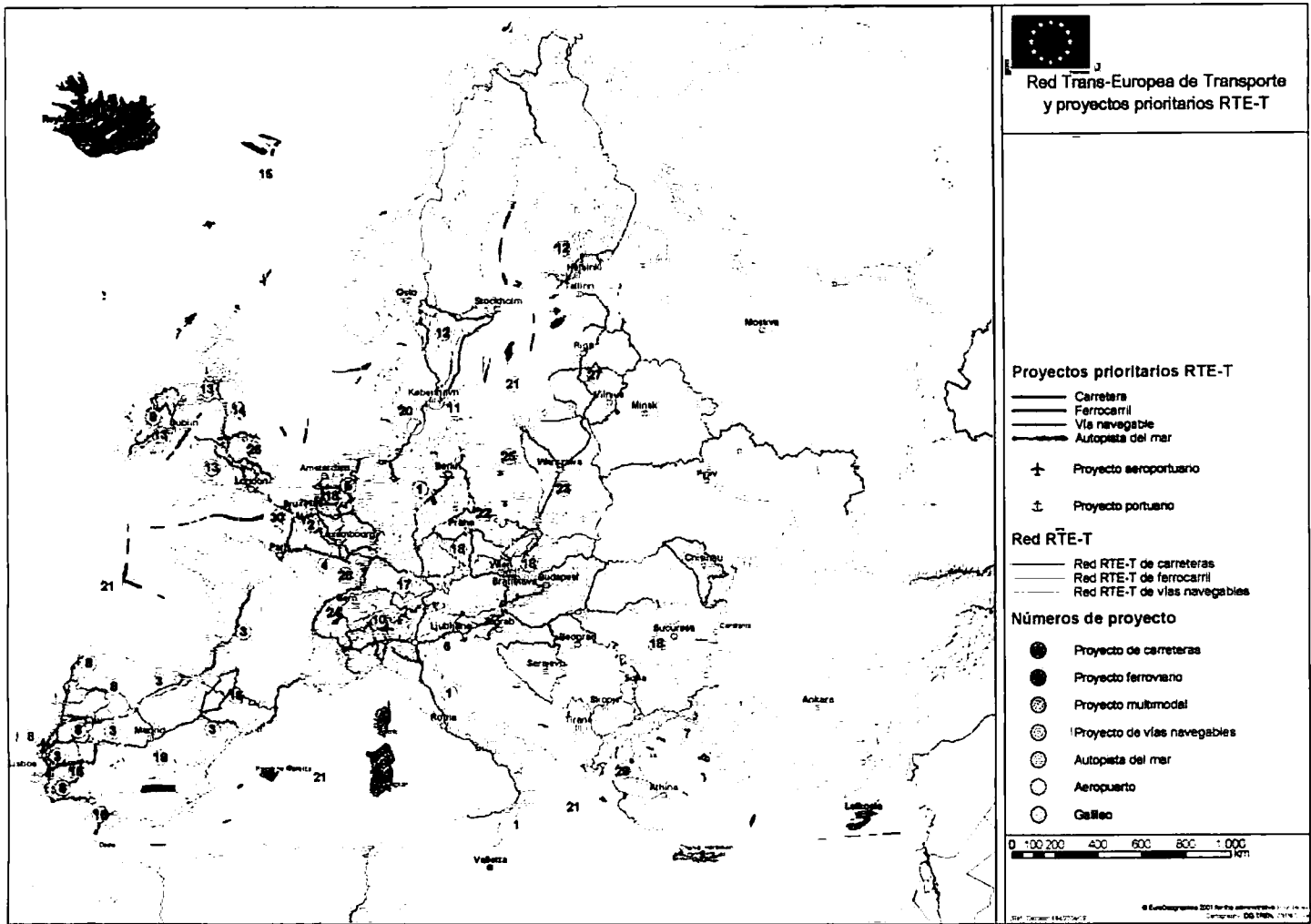


Fig 2.

dios y al 10% del coste de las obras, se proponía incitar a los Estados Miembros a llevar a cabo el desarrollo de la red: son ellos en definitiva, siguiendo el principio de subsidiariedad, los responsables últimos de su construcción. Es preciso no olvidar que la Comunidad no es ningún caso la promotora de los proyectos.

La Red Transeuropea define además el marco de aplicación de otra legislación comunitaria, como las directivas de interoperabilidad ferroviaria, seguridad de túneles o tarificación por el uso de infraestructuras.

Esta política ha sido de gran importancia para España: han sido los 'proyectos de interés común' de la Red Transeuropea de Transporte los que podían recibir, además del apoyo del presupuesto Redes Transeuropeas propiamente dicho, la contribución del Fondo de Cohesión. Recordemos que España recibió del mismo más de 9 mil millones de euros en el periodo 1993-1999, y habrá recibido más de 11 mil millones adicionales en el 2006, dedicados en su totalidad al transporte (exclusivamente a proyectos de la Red Transeuropea) y al medio ambiente. Podemos contemplar cómo,

por ejemplo, se definió en 1996 la red transeuropea de transporte en el sector de carreteras referida a España, y cómo la red se ha desarrollado desde entonces -en gran parte gracias al apoyo comunitario (ver figura 1). Otro tanto podríamos decir de la red ferroviaria, ésta en menor medida, con la excepción clave de la alta velocidad.

(Junto a dichos aportes financieros, hay que contar además con la contribución del Fondo de Desarrollo Regional que en nuestro país puede evaluarse en casi 19 mil millones de euros en el periodo 1994-1999 y en unos 24 mil millones complementarios en el periodo 2000-2006. Un tercio de los mismos está relacionado con las infraestructuras en general).

3. La necesidad de revisar la política de redes transeuropeas

En general los avances conseguidos en los últimos diez años, aunque importantes -España es en este sentido un

Cuadro 1.

**Anexo III a las Orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transportes
Proyectos prioritarios cuyo inicio está previsto antes de 2010**

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo
2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres
3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa
 - Lisboa/Oporto-Madrid (2011) (a)
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueras-Perpiñán (2008)
 - Perpiñán-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nimes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaya (2010)
 - Irún/Hendaya-Dax, tramo transfronterizo (2010)
 - Dax-Burdeos (2020)
 - Burdeos-Tours (2015)
4. Eje ferroviario de alta velocidad del este
5. Línea de Betuwe (2007)
6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Diva_a/Koper-Diva_a-Ljubliana-Budapest-frontera ucraniana (b)
7. Eje de autopistas Igumenitsa/Patras-Atenas-Sofía-Budapest
8. Eje multimodal Portugal/España-resto de Europa (c)
 - Ferrocarril La Coruña-Lisboa-Sines (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Valladolid (2010)
 - Ferrocarril Lisboa-Faro (2004)
 - Autopista Lisboa-Valladolid (2010)
 - Autopista La Coruña-Lisboa (2003)
 - Autopista Sevilla-Lisboa (finalizada en 2001)
 - Nuevo aeropuerto de Lisboa (2015)
9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer (d) (2001)
10. Malpensa (finalizado en 2001) (e)
11. Enlace fijo del Öresund (finalizado en 2000) (f)
12. Eje ferroviario-vial del triángulo nórdico
13. Eje de carreteras Reino Unido/Irlanda/Benelux (2010)
14. Línea principal de la costa oeste (2007)
15. Galileo (2008)

(a) Incluidos los enlaces Lisboa-Oporto (2013), Lisboa-Madrid (2010) y Aveiro-Salamanca (2015).

(b) Partes de este eje corresponden al corredor paneuropeo V.

(c) Incluida la modernización de los puertos y aeropuertos (2015), de conformidad con lo acordado en los Consejos Europeos de Essen y Dublín.

(d) En 2003 se decidió un mayor aumento de la capacidad de esta línea y se añadió como proyecto aparte.

(e) Proyecto completado.

(f) Proyecto completado.

magnífico ejemplo de impulso a las infraestructuras de transporte desde su incorporación a la Unión Europea-, no son completamente satisfactorios. Ello es cierto sobre todo en el campo ferroviario y en los proyectos transfronterizos que cuentan en principio con mayor 'valor europeo' añadido.

A los retrasos, ligados fundamentalmente a la inadecuación de los instrumentos y los medios financieros para acometer los ambiciosos proyectos de la red transeuropea, se ha unido el desafío que supone, también para el sistema de transportes, la incorporación a la Unión de diez nuevos países.

16. Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras-Madrid-París

- Nuevo eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos
- Línea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
- Línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla (2010)

17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava

18. Eje fluvial del Rin/Mosa-Main-Danubio (g)

19. Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica

- Madrid-Andalucía (2010)
- Noreste (2010)
- Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
- Corredor norte/noroeste, incluido Vigo-Oporto (2010)
- Extremadura (2010)

20. Eje ferroviario del Fehmarn Belt

21. Autopistas del mar

Proyectos de interés común identificados con arreglo al artículo 12 bis y relativos a las autopistas del mar siguientes:

- Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros del Mar Báltico con los de Europa Central y Occidental, incluida la ruta a través del canal del Mar del Norte/Mar Báltico o canal de Kiel) (2010)
- Autopista marítima de Europa Occidental (que enlaza Portugal y España, a través del arco atlántico, con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda) (2010)
- Autopista marítima de Europa Sudoriental (que enlaza el Mar Adriático con el Mar Jónico y con el Mediterráneo Oriental para incluir a Chipre) (2010)
- Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia, Italia, incluida Malta, y que empalma con la autopista marítima de Europa Sudoriental (h) (2010)

22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresden (i)

23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena (j)

24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes

25. Eje de autopistas Gdansk-Brno/Bratislava-Viena (k)

26. Eje ferroviario-vial Irlanda/Reino Unido/Europa continental

27. Eje "Rail Baltica": Varsovia - Kaunas - Riga - Tallinn - Helsinki

28. "Eurocaprail" en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo

29. Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico/Adriático

30. Vía navegable Sena-Escalda

Entre paréntesis figura la fecha de terminación de las obras previamente acordada.

(g) Una parte de este eje corresponde a la definición del corredor paneuropeo VII.

(h) También hacia el Mar Negro.

(i) Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo IV.

(j) Este eje principal corresponde en gran medida a la definición de corredor paneuropeo VI.

(k) Este eje principal corresponde en gran medida a la definición del corredor paneuropeo VI.

Se hacía pues preciso revisar en consecuencia las orientaciones de la red RTE-T existentes desde 1996.

Y eso es lo que ha hecho la Unión Europea.

En junio de 2003, el Sr. Kare Van Miert presentó a la Comisión Europea las recomendaciones sobre la revisión de las redes del Grupo de Alto Nivel de la red transeuropea

de transporte. Establecido por la Comisaria de Transportes Loyola de Palacio y compuesto de representantes de cada Estado Miembro, incluyendo observadores de los diez nuevos Estados, de Bulgaria y Rumania, y un representante del Banco Europeo de Inversiones, el Grupo culminaba así siete meses de trabajo intenso y de diálogo fructífero.

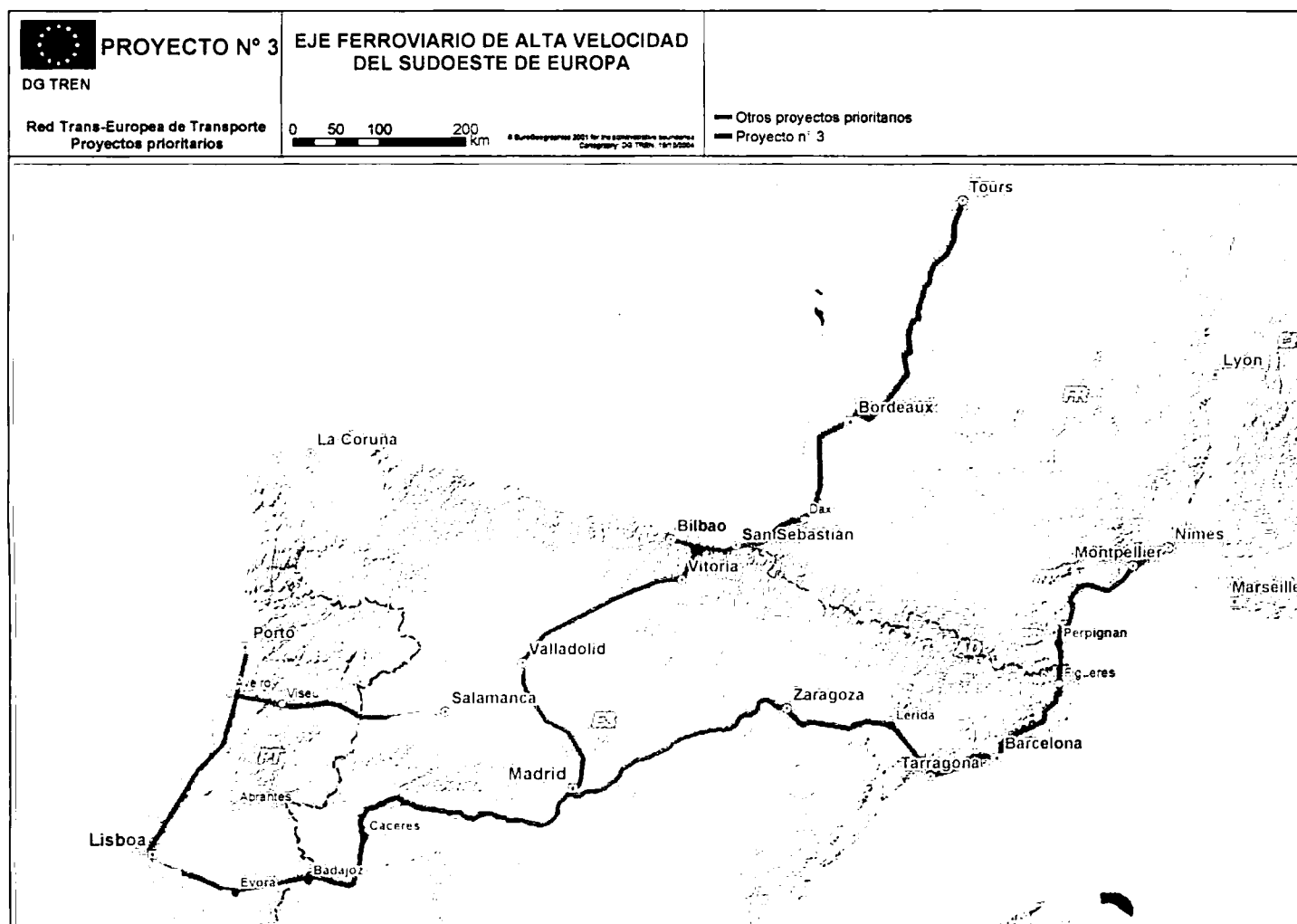


Fig 3.

En base a estas recomendaciones, la Comisión puso sobre la mesa sus propuestas de revisión de la red transeuropea el 1 de octubre de 2003.

Y el pasado mes de abril de 2004, en un tiempo record para los mecanismos comunitarios - índice de la importancia otorgada a la revisión por todos los actores-, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron definitivamente el nuevo marco legislativo para la Red Transeuropea de Transporte (1).

(1) Decisión n° 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión n.º 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (Diario Oficial n° L 167 de 30/04/2004, p. 0001 - 0038 y corrección de errores en Diario Oficial n° L 201 de 07/06/2004, p.1-55) y Reglamento (CE) n° 807/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (Diario Oficial n° L 143 de 30/04/2004, p. 0046 - 0048).

4. El nuevo marco

¿Qué supone para España este nuevo marco, con un horizonte de realización en 2020?

4.1. Nuevos ejes y proyectos prioritarios

El primer elemento de las nuevas orientaciones es una nueva lista de 30 proyectos prioritarios para la red transeuropea, en realidad grandes ejes o corredores prioritarios transeuropeos (ver cuadro 1 y figura 2). El texto confirma la prioridad otorgada a los ejes y proyectos identificados como prioritarios desde mediados de los noventa, y añade otros nuevos.

Así, el *Tren de Alta Velocidad Sur*, Madrid- Barcelona - Montpellier y Madrid- Valladolid-Vitoria- Dax (proyecto prioritario n°3, que incluye la Y vasca), se prolonga ahora hacia el oeste, mediante la conexión Madrid - Lisboa/Porto, y hacia el norte, con las secciones Montpe-

liier- Nîmes en la rama mediterránea y Dax- Burdeos-Tours en la rama atlántica (ver figura 3). El proyecto garantiza de esta forma la conexión de la red peninsular de alta velocidad con el resto de la red europea, que ha empezado ya con la puesta en servicio de la línea Madrid- Zaragoza - Lleida, y el avance en otras secciones como los accesos a Guadarrama o la sección Figueras-Perpiñán.

Las nuevas orientaciones otorgan carta de naturaleza al conjunto de la red española y portuguesa de alta velocidad, en tanto en cuanto supone un reto tecnológico y presupuestario de una magnitud tal que ningún otro país europeo debe afrontar, y confirman así como nuevo proyecto prioritario la *Interoperabilidad de la red de alta velocidad de la península ibérica* (proyecto prioritario nº19). La diferencia de ancho de vías entre la red de la Península Ibérica y el resto de la red transeuropea constituye en efecto un grave obstáculo histórico al funcionamiento eficaz del conjunto del sistema de transporte ferroviario en el sudoeste europeo. El proyecto es en definitiva el reconocimiento al esfuerzo necesario para integrarse plenamente en la red ferroviaria continental.

También destaca entre los nuevos proyectos prioritarios la *Travesía ferroviaria de gran capacidad de los Pirineos*. Casi 20.000 camiones atraviesan cada día la barrera de los Pirineos y el tráfico no cesa de aumentar. Las conexiones por carretera entre España y Francia están próximas de la saturación y, aunque sea necesario mejorar los ejes carreteros existentes, una nueva conexión ferroviaria dedicada de forma prioritaria a las mercancías será necesaria a largo plazo. Todo ello enmarcado en una política de desarrollo sostenible.

La Travesía ferroviaria de gran capacidad de los Pirineos se integra en el proyecto prioritario nº 16, *Eje ferroviario de mercancías Sines/Algeciras- Madrid-París*. Este gran eje ferroviario subraya la importancia de conseguir aumentar la participación del ferrocarril en el transporte internacional de mercancías entre la Península y el resto de Europa.

Junto a estos proyectos, la nueva lista de proyectos prioritarios incluye las llamadas *Autopistas del mar* (proyecto prioritario nº 21), que pueden interesar particularmente a España. En términos cuantitativos, la importancia del transporte marítimo en la Unión es similar a la del transporte por carretera. El concepto de Autopistas del Mar trata de estimular un mejor uso de la combinación de los distintos modos de transporte, evitando en lo posible los corredores de carretera congestionados.

Se mantiene además el proyecto prioritario nº 8, *Conexión multimodal Portugal - España - Centro de Europa*, ya identificado en la decisión de 1996, conjunto de actuaciones encaminadas a reforzar ciertos ejes de

transporte multimodal entre Portugal y España y el resto de Europa.

4.2 Nuevos instrumentos

No basta con decretar el interés europeo de los grandes proyectos para que vean la luz. Es necesario disponer de las herramientas organizativas y financieras para realizarlos.

El caso del magnífico túnel carretero del Somport en los Pirineos aragoneses, parte de la red transeuropea, es muy ilustrativo. Tras la inauguración del túnel en enero de 2003, los retrasos en la mejora de los accesos en la vertiente francesa siguen siendo un grave problema. Se trata de un buen ejemplo de la necesidad de mejorar la coordinación transfronteriza en la realización de los proyectos.

Para reforzar la coordinación entre Estados Miembros y acabar con la actitud de dejar que sea el vecino quien invierta el primero, la Comisión puede nombrar a un *coordinador europeo* para determinados proyectos prioritarios transfronterizos, para grupos de proyectos o incluso para un eje en su conjunto. Los coordinadores seguirán el avance de los proyectos, consultarán a los actores implicados, incluyendo a las regiones y a las autoridades locales afectadas, y aconsejarán a los promotores sobre el montaje financiero y la evaluación conjunta. Se trata de apoyar el desarrollo de las partes más débiles de la red, en general los cruces de fronteras que impiden un funcionamiento eficaz de todo un eje.

La nueva decisión sobre las orientaciones incluye también el concepto de '*declaración de interés europeo*' para los proyectos prioritarios. Tiene un doble objetivo. Por un lado la mejora de la integración de los procedimientos de evaluación, hoy divididos entre los Estados Miembros implicados en grandes proyectos de infraestructuras transfronterizas. Por otro lado, incitar a los Estados a respetar los plazos de realización con los que se han comprometido, tanto en el marco del Grupo de Alto Nivel presidido por el Sr. Van Miert como en el Consejo de Ministros.

5. Perspectivas y conclusiones

La política comunitaria de Redes Transeuropeas constituye un marco de actuación para los Estados y suministra al mismo tiempo instrumentos de ayuda a su desarrollo.

El instrumento más importante es la contribución financiera comunitaria que queda establecida en diversos reglamentos con diferente ámbito y condiciones de aplicación. La Comisión Europea ya ha tomado decisio-

nes sobre sus propuestas de financiación en el marco de las llamadas perspectivas financieras para el período 2007-2013. Las propuestas de la Comisión del pasado mes de julio establecen los montantes globales del presupuesto para cada instrumento de las diversas políticas comunitarias.

En lo que respecta al presupuesto específico para la financiación de la red transeuropea de transporte, la Comisión propone un total de 20,4 millardos de Euros para el período 2007-2013, frente a los 4,4 millardos de Euros del período 2000-2006.

Además, la Comisión ha adoptado el texto de un reglamento ad-hoc (2) que tomará el relevo del actual. Las principales novedades son:

- Fijación del montante para el período 2007-2013 (de 20,4 millones de euros ya mencionados).
- Las garantías de tipo financiero para la fase de post-construcción se añaden a las existentes formas de intervención posible (estudios, obras, bonificaciones de intereses de préstamos, contribución al coste de garantías de préstamos y contribución a fondos de inversión-riesgo).
- La tasa de intervención sufre modificaciones importantes. Así, mientras que para toda la fase de estudio (y proyecto) se mantiene en el 50%, la parte de obra puede llegar al 30% para los proyectos prioritarios y 50% para las secciones transfronterizas.
- Los llamados proyectos prioritarios tienen un tratamiento preferente y son objeto de programación pluri-anual.

Los otros instrumentos que conciernen a la red transeuropea de transporte son, como ya se ha menciona-

(2) Propuesta de Reglamento 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 de energía y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo. COM (2004) 475 de 14 de julio de 2004.

do, el Fondo de Cohesión, con un montante total de 63 millardos de Euros (una importante parte de los cuales son para proyectos RTE-T) y el Fondo de desarrollo regional (FEDER) cuyos 270 millardos de Euros tendrán también entre sus objetivos las infraestructuras de transporte en general.

Hay que señalar que todos estos montantes son propuestas de la Comisión que deberán ser debatidas por los Estados Miembros para su adopción. No se oculta la dificultad que ya han avanzado algunos ministros de finanzas para 'encajar' las cantidades propuestas por la Comisión en las perspectivas presupuestarias para el período 2007-2013.

Por otra parte, y en lo que respecta a España, también está por decidir en qué medida podrá seguir beneficiándose del Fondo de Cohesión y del FEDER. Dichos fondos han constituido hasta ahora una fuente de financiación fundamental para las infraestructuras de transporte, además de para otros sectores.

Si bien es cierto que España ha utilizado eficazmente los fondos comunitarios para su red de transporte, es cierto también que queda todavía mucho por hacer, en particular en el sector ferroviario.

El anunciado Plan Estratégico de Transporte e Infraestructura que prepara el Ministerio de Fomento deberá dar también respuesta a las prioridades de la red transeuropea, en términos de objetivos concretos y de financiación. Esta última es la clave de las posibilidades de actuación y necesitará un esfuerzo del presupuesto en los próximos años tanto en términos absolutos como relativos. Las inversiones deben permitir no perder el nivel de dotación en infraestructuras frente a otros Estados Miembros. Es algo directamente ligado a la competitividad del territorio. La llamada de la Comisión Europea para asociar al sector privado a la financiación, la realización y la explotación de las infraestructuras de transporte, deberá así mismo tenerse especialmente en cuenta, en línea con la experiencia española en este campo, en particular en el sector de las autopistas de peaje. ♦

Referencias

-La Red Transeuropea de Transporte. Junio 2003. Informe del Grupo de Alto Nivel
-Red Transeuropea de Transporte. Nuevas orientaciones y normas financieras propuestas por la Comisión. Comisión Europea 2002
-Decisión No. 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. DOCE L228 de 9 de septiembre 1996.

-Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. Comisión Europea. Septiembre 2001
-Perspectivas financieras 2007-2013. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo (COM/2004/487 de 14 de julio de 2004
-"Redes Transeuropeas de Infraestructuras de Transporte". Joaquín Sisó Cruellas (Joaquín Sisó Cruellas 1999)
-Decisión No. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión No. 1692/96/CE so-

bre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. DOCE L201 de 07/06/2004.
-"Going trans-European". Mateu Turró (Pergamon 1999).

Algunos de estos documentos y otras informaciones se pueden encontrar en la página web de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea:
http://europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm