



# LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTE

Mateu Turró.  
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

*La Revista de Obras Públicas inicia con este número una sección dedicada a tratar temas europeos de actualidad y con incidencia, directa o indirecta, sobre el sector de las obras públicas. Mateu Turró, Catedrático de Transportes de la Escuela de Caminos de Barcelona y, desde 1988, responsable de la División de Infraestructuras del Banco Europeo de Inversiones, con sede en Luxemburgo, asistido por los numerosos compañeros Ingenieros de Caminos que trabajan en las diversas instituciones comunitarias, será el encargado de hacernos llegar informaciones y reflexiones que desde la "atalaya" privilegiada que constituye su actividad profesional puedan tener interés para los lectores de la Revista.*

*Al tema de las redes transeuropeas de transporte que sirve para lanzar la columna y que tiene un interés indudable no sólo para los profesionales vinculados de alguna forma al tema del transporte, sino para cualquier persona interesada en la evolución de Europa, le van a seguir otros de naturaleza muy distinta. Algunos serán de tipo genérico, como la normativa sobre medio ambiente, las fuentes de financiación de proyectos o el futuro de la profesión del Ingeniero de Caminos dentro del Mercado Unico, pero se presentarán también informaciones concretas relativas a grandes proyectos de infraestructura o a ciertos procesos de transformación como el de privatización de los ferrocarriles británicos, que puedan tener repercusiones importantes a nivel europeo.*

*Tanto Mateu Turró como sus colaboradores escribirán, evidentemente, a título personal, lo que les permitirá exponer sus opiniones con total desvinculación de las instituciones en las que trabajan.*

La Comisión Europea intentó durante muchos años incidir sobre la política de transportes en la Comunidad, ya que la consideraba un factor fundamental para progresar en la integración económica y en la eliminación de barreras al libre comercio entre los países miembros. Sólo cuando el Tribunal de Justicia, en 1985, condenó al Consejo por no avanzar en este campo tal como estaba prescrito en el Tratado de Roma con el que se creó la Comunidad Económica Europea, empezó a despegar la legislación necesaria para establecer progresivamente un mercado integrado de transportes. Esta legislación se concentró fundamentalmente en el tema más inmediato y polémico de los servicios de transporte dejando prácticamente de lado las acciones sobre las infraestructuras. La intervención comunitaria se limitaba a la realización de estudios y a la asignación de una pequeña línea presupuestaria a proyectos de infraestructuras para el transporte terrestre considerados de interés comunitario.

Los primeros pasos efectivos para la adopción de una perspectiva comunitaria en materia de infraestructuras de transporte parten de la iniciativa de Daniel Vincent, Director en la Dirección General VII (Transportes), de crear un Grupo de Alto Nivel sobre el Tren de Alta Velocidad. Este grupo de expertos consigue integrar las propuestas de los diversos estados miembros y elaborar por vez primera una red europea "consensuada". La mayor parte de tramos de esta red ferroviaria de alta velocidad

no existen todavía, de manera que el ejercicio puede considerarse como la primera experiencia de planificación del transporte a la escala europea. Si bien la propuesta es muy ambiciosa, el hecho de establecer una lista de las secciones de la red que presentan mayores problemas, especialmente por su carácter internacional, indica una cierta dosis de realismo.

La propuesta es recibida por el Consejo, en 1990, que propone la continuación de los trabajos del Grupo, con lo que se abre la vía para la realización de trabajos similares para los demás modos de transporte. Se crean diversos grupos de trabajo que consiguieron establecer redes "transeuropeas" para el transporte combinado, la navegación fluvial, las autopistas y, finalmente, para el ferrocarril convencional. En estos casos la definición de la red, al aplicarse sobre infraestructuras ya existentes, ha supuesto más que nada una selección de aquellas partes de las redes nacionales que tienen una mayor importancia frente al transporte de larga distancia, léase europeo. En general puede decirse que estas redes no responden a una concepción coherente y global de un sistema europeo de transportes, sino que constituyen una adaptación, a la escala europea, de las propuestas de los estados miembros en las que, en general, priman los intereses puramente nacionales. Con todo, y a la vista de lo ocurrido en el pasado, el logro es formidable y, de hecho, ha abierto paso a una nueva conciencia del papel de las infraestructuras en la integración europea y a la aceptación

del papel de las instituciones comunitarias en este terreno.

El impulso político clave en este desarrollo se produjo con el Tratado de Maastricht que, finalmente, reconoce la importancia de las grandes redes de transporte para la materialización del Mercado Único y para la cohesión económica y social y acepta la necesidad de impulsarlas y de adoptar una óptica europea en su definición. En este sentido debe destacarse la ampliación de la partida del presupuesto comunitario destinada a subvencionar infraestructuras de transporte de interés europeo. La contribución financiera de la UE puede extenderse también fuera de los países miembros. Ello ha facilitado las negociaciones con los países del Espacio Económico Europeo y con los del Centro y del Este de Europa para definir conjuntamente las redes transeuropeas (RTE) en las zonas limítrofes de la Unión. Las Conferencias Pan-Europeas de Transporte de Praga y de Creta han sido fundamentales para sellar esta colaboración y fijar los criterios de la ayuda comunitaria a la extensión de las RTE.

A pesar de estos progresos y del consenso político sobre los principios que inspiran la potenciación de las redes transeuropeas, persisten dificultades a la hora de aplicarlos en la práctica. En el caso de los puertos y de los aeropuertos muchos países estiman que la existencia de un mercado competitivo dificulta el establecimiento de clasificaciones que podrían suponer el privilegiar a determinados puntos nodales de la red con respecto a otros. De momento no se ha llegado a una definición comparable con lo alcanzado en las redes para el transporte terrestre. Para los puertos sólo existen unas consideraciones generales sobre los proyectos que podrían considerarse de interés común. En cuanto a los aeropuertos, se ha establecido una clasificación en tres niveles y, en cada uno de ellos, se ha definido de forma muy

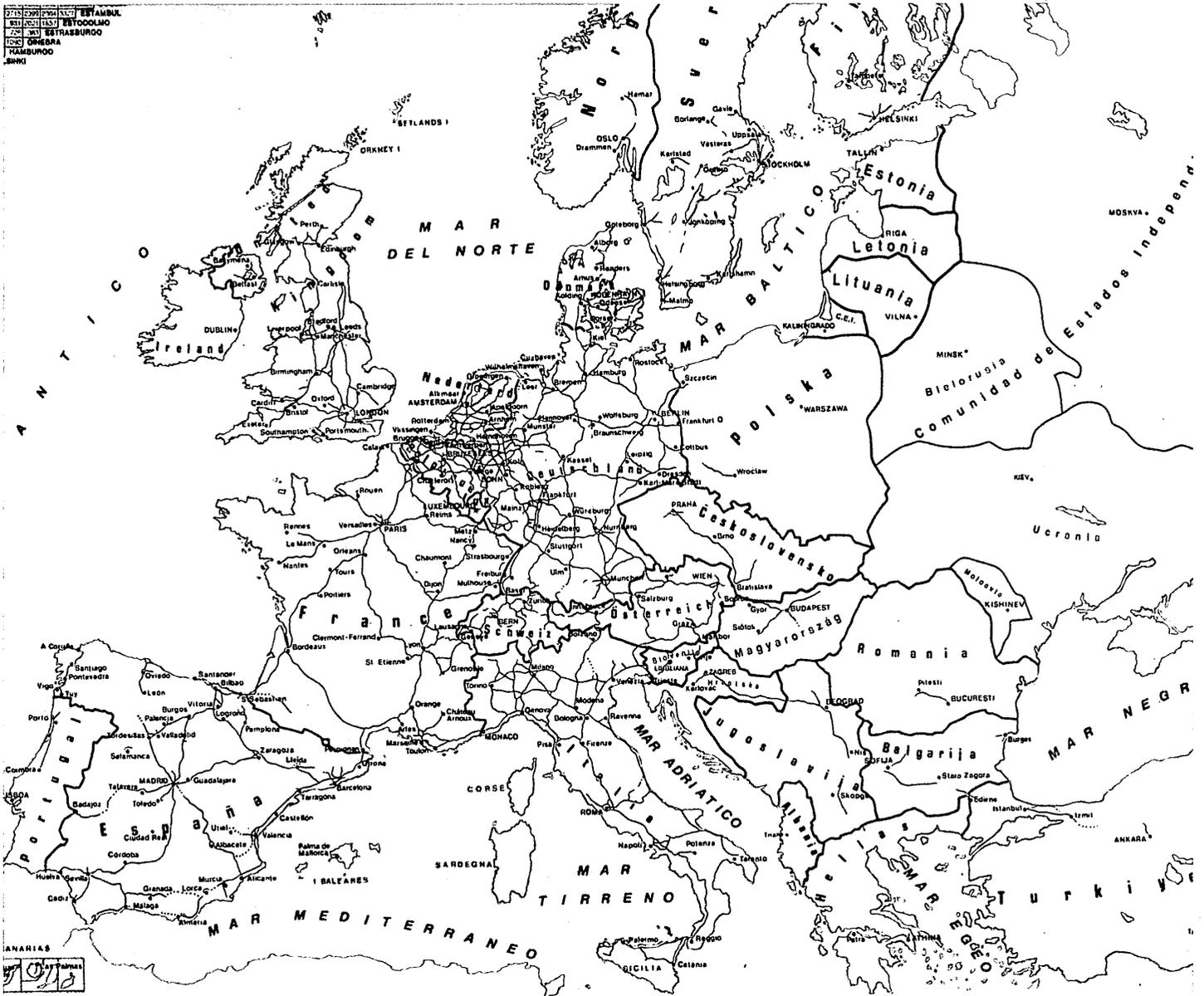
amplia el tipo de proyecto que puede ser considerado de interés europeo. Dentro de las RTE se han incorporado últimamente la red de información y de gestión del tráfico de buques y la red de gestión del tráfico aéreo, cuyo desarrollo a la escala europea y, por tanto, su interoperabilidad se quiere potenciar.

Como derivada del ejercicio de definición de las diversas RTE y obedeciendo principalmente a la demanda del Parlamento, que impulsa una política de transportes que favorezca a los modos menos agresivos con el medio ambiente, se está llevando a cabo un ejercicio de definición de una red transeuropea multimodal. El concepto de multimodalidad es todavía tan ambiguo que, a corto plazo, es difícil imaginar que se pueda alcanzar un consenso sobre una hipotética red multimodal que integrara las RTE existentes bajo criterios de eficacia (económicos, operativos, ambientales, etc) aceptados por los quince. La reflexión puede brindar la oportunidad, sin embargo, de introducir una visión mucho más coherente, desde una óptica europea, que la que ha presidido los trabajos anteriores. En todo el proceso de configuración de las RTE de transporte ha jugado un papel clave el ingeniero de Caminos Alfonso González Finat a quien, como Jefe de la Unidad Infraestructuras de la DG VII, le corresponderá también impulsar esta nueva fase, que se iniciará con la aprobación formal, probablemente a mediados de 1995, por parte del Consejo y del Parlamento, de las RTE propuestas por la Comisión en abril de 1994 y deberá culminar, a medio plazo, con una red transeuropea multimodal capaz de enmarcar la futura política infraestructural de la Unión.

Detrás de estos ejercicios, que podrían etiquetarse como de "macroplanificación del transporte", existen intereses políticos y financieros más inmediatos, que es preciso tener en cuenta para comprender su evolución. En otra

ocasión se comentarán con más detalle estos aspectos, pero conviene clarificar aquí cuál ha sido el papel desempeñado por el llamado Grupo Christopher-Hersen con relación a las RTE. Este grupo de trabajo, integrado por representantes personales de los líderes políticos comunitarios (D. José Alberto Zaragoza, Secretario de Estado del MOPTMA ha sido el miembro español del Grupo), tenía como misión ver analizar el modo de poner en práctica las ideas contenidas en el Libro Blanco sobre "Crecimiento, competitividad, empleo" presentado por Jacques Delors a finales de 1993, que preconiza la construcción de grandes infraestructuras de interés europeo como medio para contribuir a salir de la crisis económica y a generar empleo. Delors propone la incorporación de capitales privados en la financiación de estas grandes infraestructuras y presenta una lista de proyectos de transporte que, en principio, cumplen las condiciones para ello. El Grupo reunido bajo el Vicepresidente de la Comisión Henning Christopher-Hersen debía analizar las posibilidades de lanzar estos proyectos, las posibles fuentes de financiación y los mecanismos que podrían favorecer su rápida ejecución.

El informe del Grupo, que ha tenido un impacto considerable, fue presentado a la cumbre de Essen en diciembre de 1994. En él se incluye una lista de proyectos prioritarios (una adaptación de la que figura en el informe Delors), que fue aceptada por el Consejo. La forma en que esta lista ha sido presentada por los medios de comunicación ha creado una cierta confusión. Es evidente que, a pesar de que casi todos los proyectos de la lista forman parte de las RTE, las redes de interés europeo son algo conceptualmente bien distinto: las RTE son el marco en el que los proyectos estudiados por el Grupo y otros muchísimos más van a desarrollarse en el futuro. La importancia práctica de la definición de las RTE estriba fundamentalmente en que las in-



versiones en ellas gozarán de una cierta prioridad a la hora de asignar fondos europeos a infraestructuras de transporte, especialmente cuando éstas fomenten la cooperación internacional y la participación de capitales privados.

Los recientes cambios en la Comisión Europea, con la marcha del Vicepresidente Christopherson y la incorporación de Neil Kinnock en sustitución de Marcelino Oreja al frente de los transportes, han paralizado momentáneamente el desarrollo de las decisiones de Essen entre las que se cuenta la

creación de agencias para la realización de los grandes proyectos multinacionales incluidos entre los prioritarios. Los proyectos de líneas ferroviarias de alta velocidad Madrid-Barcelona-Montpellier y Madrid-Vitoria-Dax son claros candidatos a una intervención comunitaria importante. Volveremos a ocuparnos del tema en cuanto se clarifique la posición de la nueva Comisión al respecto.

Tras años de desinterés hacia las infraestructuras de transporte, parece que finalmente se han establecido las

bases para una cierta planificación a la escala europea, a través de las RTE, y que se va a disponer de fondos que, aunque modestos frente a las necesidades globales, pueden ser capaces de hacer prosperar esta planificación. Las implicaciones de todo ello en los sectores económicos vinculados al transporte no se harán sentir de inmediato pero parece indudable que, a medio plazo, serán importantes y exigirán un cambio del enfoque actual tanto en el sector público como en el privado.