
Redes Transeuropeas

Una política comunitaria en marcha

[The Trans-European Network. A Community Policy in Progress]

Alfonso González Finat*

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Jefe de División. Comisión Europea/Head of Division. European Commission

RESUMEN

La política comunitaria sobre las Redes Transeuropeas (RTE) se puso en marcha a partir del Tratado de Maastricht y cuenta ya en su haber una serie de resultados muy positivos. Parte de dichos resultados se ponen de manifiesto por los grandes proyectos de infraestructura de transporte que se encuentran en plena fase de desarrollo. Una selección de los mismos será presentada de manera sucesiva, comenzando por el tren de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres en su sección belga. La presentación se hace a través de una entrevista con el responsable del proyecto el ingeniero Sr. Demuyck.

ABSTRACT

The European Community policy on Trans-European Networks (TEN) was set up as of the Maastricht Treaty and has a series of very positive results. Part of these results are illustrated by the large transport infrastructure projects currently in full development. A selection of the above will be successively presented in this article, starting with the Belgian section of the high-speed train Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London. The presentation is made through an interview with the engineer in charge of the project, Mr. Demuyck.

Las Redes Transeuropeas (RTE), como política comunitaria, llevan recorridos ya unos pocos años desde la entrada en vigor del Tratado de la Unión (Maastricht) el primero de noviembre de 1993.

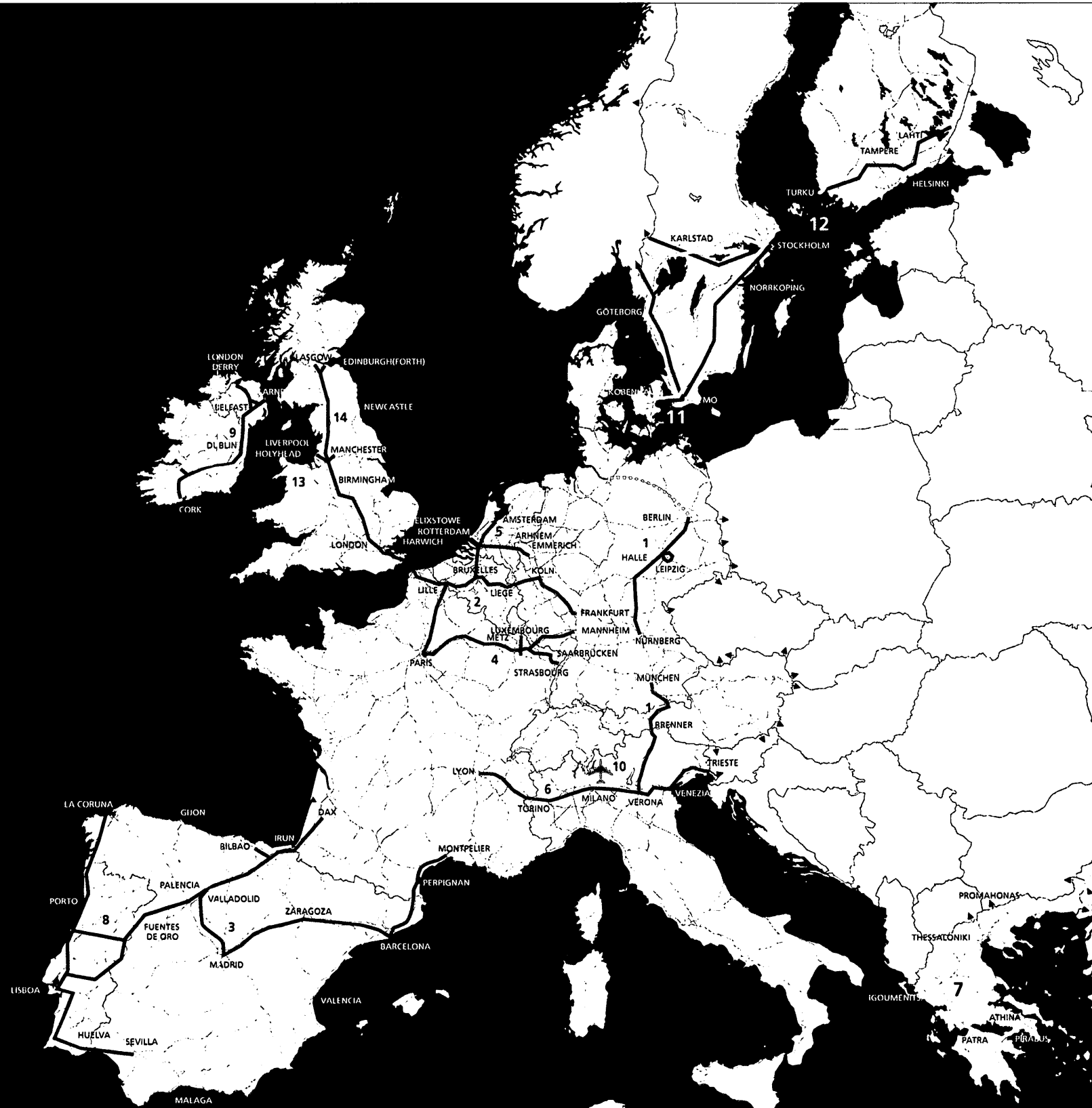
El sector transporte (junto con los de la energía y las telecomunicaciones) es un integrante de dicha política y se ha visto beneficiado del nuevo puesto que las infraestructuras han ocupado en la agenda comunitaria. No en vano y desde hace varios años, en especial a raíz del libro blanco de la Comisión "Crecimiento, competitividad y empleo" de 1993, los jefes de Estado y de Gobierno (el Consejo Europeo), en sus

*Los puntos de vista expresados en este texto incumben exclusivamente a su autor y no representan necesariamente los de la Comisión Europea.

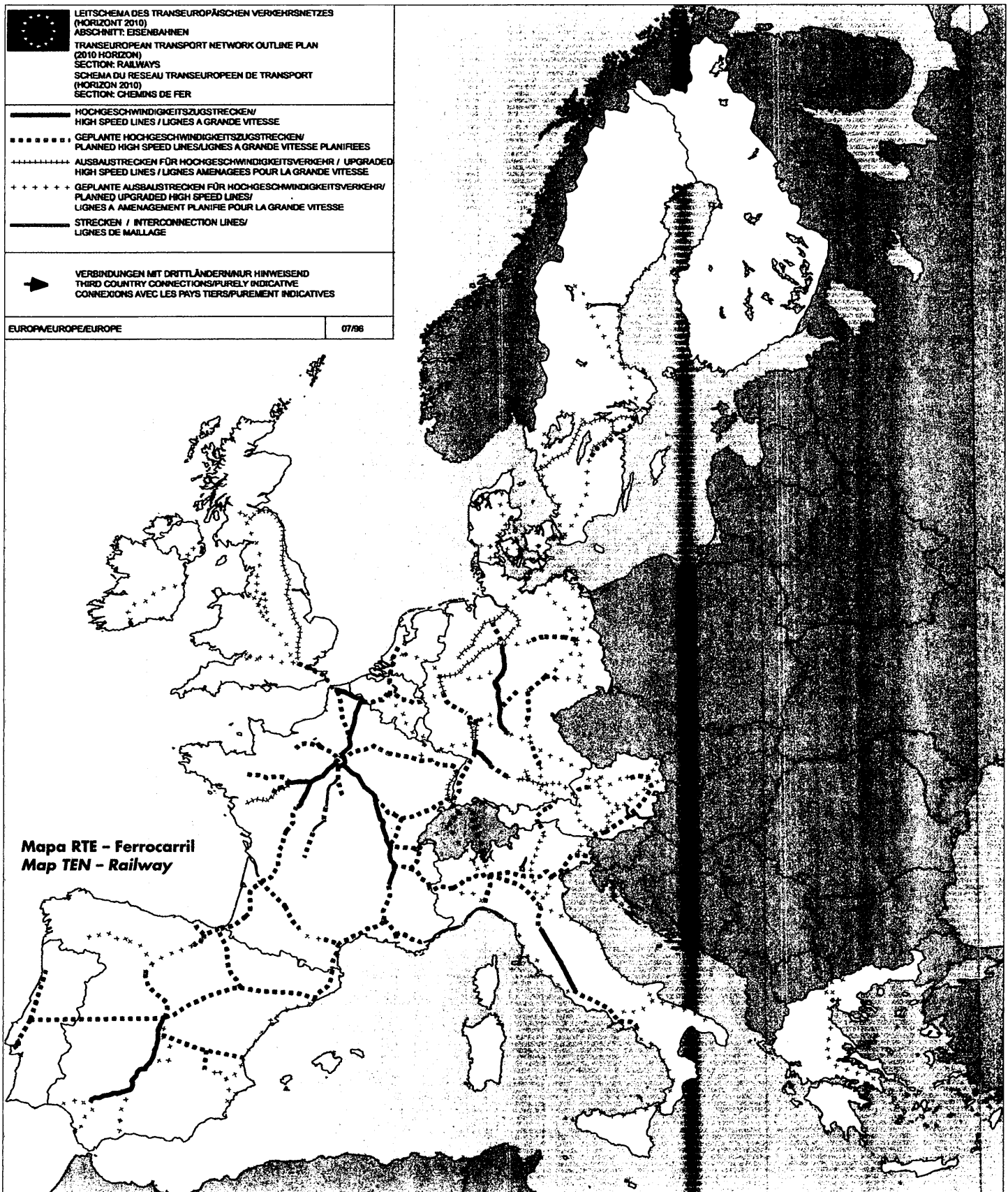
The Trans-European Network (TEN) has been community policy for several years now, ever since the Maastricht Treaty came into force on the First of November 1993.

The transport sector (together with the energy and telecommunications sectors) forms an integral part of this policy and has benefited from the new emphasis that has been placed on infrastructure in the community agenda. For several years, and particularly as a result of the Commission's 1993 White Paper "Growth, Competition and Employment", Heads of State and Government (European

* "The points of view expressed in this article are those of the author and do not necessarily represent the opinions of the European Commission"



Mapa 14 proyectos prioritarios ESSEN. (línea verde: ferrocarril, línea amarilla: carretera)
Map of 14 ESSEN priority projects. (green line: rail, yellow line: road)



cumbres periódicas, se han referido a la cuestión de la RTE en múltiples ocasiones. Las acciones sobre infraestructuras de transporte complementan así la política común de transporte establecida en el Tratado de Roma de 1957 y que se dirigía básicamente al sector de los servicios.

El significado concreto del lanzamiento de esta política de RTE en el transcurso de estos años queda, entre otras cosas, plasmado en lo siguiente:

▼ La Comunidad Europea cuenta con unas orientaciones en materia de RTE adoptadas conjuntamente (codecisión) por el Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo. Dichas orientaciones contienen los elementos necesarios para definir los "proyectos de interés común", que pueden ser objeto de cofinanciación comunitaria (entre otros mediante el Fondo de Cohesión en países como España por ejemplo). El aspecto más visible de las orientaciones lo constituyen los mapas de las diversas redes.

▼ Las cuestiones de armonización técnica (llamadas también de interoperabilidad) han comenzado a ser objeto de legislación comunitaria (tráfico aéreo, ferrocarril de alta velocidad).

▼ La contribución comunitaria a la financiación de proyectos que viene establecida mediante el presupuesto específico para las RTE, además del Fondo de Cohesión mencionado o el Fondo de Desarrollo Regional (FEDER), sin contar con las importantes contribuciones en forma de préstamos por parte del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

▼ El desarrollo de la red de infraestructuras de transporte en los países de nueva adhesión ha sido asimismo objeto de análisis y evaluación mediante el informe TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) como preparación de la incorporación de aquéllas a la RTE (y servir al mismo tiempo de criterio para la financiación comunitaria actual como ayuda de pre-adhesión).

Todos los elementos enumerados que constituyen esta "nueva" política tienen como tela de fondo los principales objetivos de un espacio sin fronteras, es decir un mercado único del que puedan beneficiarse todos los ciudadanos de la Unión (370 millones de habitantes), y de la cohesión económica y social.

La apuesta comunitaria, en lo que a desarrollo de infraestructuras de transporte se refiere, va en la línea de un sistema multimodal, donde los diversos modos deben desempe-

Council) have debated the question of the Trans-European Network on numerous occasions in their regular summits. The work on transport infrastructure thereby supplements the common transport policy established in the Treaty of Rome in 1957 and is essentially directed towards the service sector.

The specific meaning of the launching of this TEN policy over the years can be interpreted as follows:

▼ *The European Community has guidelines regarding TEN which have been approved by the Council of Ministers and the European Parliament. The said guidelines establish the elements necessary to define "projects of common interest", which may receive community funding (through the Cohesion Fund in countries such as Spain, among other sources). The most visible and immediate aspect of these guidelines lies in the layout of the different networks.*

▼ *The questions regarding technical harmonization (also referred to as inter-operability) are now becoming subject to community legislation (air traffic, high speed railways).*

▼ *Projects within the specific TEN budget receive community funding from the said Cohesion Fund or the European Regional Development Fund (ERDF) as well as receiving important contributions in the form of loans from the European Investment Bank (EIB).*

▼ *The development of the network of transport infrastructure in countries of recent accession to the Community has been the subject of analysis and evaluation of the TINA report (Transport Infrastructure Needs Assessment) in order to incorporate these within the TEN (and at the same time to serve as a criteria for current community funding for pre-accession assistance)*

All these aspects of this "new" policy have the main objective of creating an area without borders, that is to say, a single market which will benefit all the citizens of the Union (370 million inhabitants) and help social and economic cohesion.

In terms of the development of transport infrastructure, the community line is to establish a multimodal system in which each mode carries out a

(1) http://europa.eu.int/en/comm/dg07/tentpp9807/foreword1_en.pdf

ñar su papel específico de manera eficaz, y donde al mismo tiempo se asegure la conexión entre ellos. Los sistemas de gestión del tráfico forman en este sentido parte integrante de las RTE.

La preocupación medioambiental está presente de manera notoria en las RTE, con el potenciamiento de modos tales como el ferroviario o el marítimo y con la incorporación de la idea de los análisis estratégicos de corredor de cara a la toma de decisiones para proyectos concretos.

Dentro del proceso de desarrollo de la política de RTE tienen una importancia relevante los llamados proyectos prioritarios de ESSEN (decidido así por la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobiernos en 1994), y que vienen siendo objeto de atención por su envergadura e impacto en la geografía económica europea.

En España la conexión en alta velocidad entre Madrid y la frontera francesa vía Barcelona y Vitoria, junto con el enlace multimodal entre Portugal, España y el centro de Europa, constituyen parte de esos 14 proyectos prioritarios.¹

Los proyectos prioritarios de Essen se encuentran en fases diversas en su realización y algunos de ellos ya están en explotación o bien próximos a su puesta en operación.

En general estos proyectos tienen, más allá de su significación en el ámbito del transporte, el carácter de obras de ingeniería singulares por su naturaleza o por la necesidad de recurrir e incorporar las mejores tecnologías para su concepción y desarrollo. Todo ello implica, por otro lado, unos costes que exceden con mucho los de un proyecto tipo, suscitándose en ocasiones la necesidad de recurrir a esquemas de financiación ad hoc, dado que el volumen de inversiones necesario pudiera ser considerado un riesgo capaz de perturbar algún presupuesto nacional en la senda de la estabilidad requerida por los principios de la Unión Económica y Monetaria.

Ha sido en esta última cuestión donde la Comisión ha estado muy activa en los últimos años tratando de promover las Asociaciones Público-Privadas (APP) para el desarrollo de estos proyectos.

En algunos casos los gobiernos de ciertos Estados han tomado iniciativas, tanto legislativas como de otra índole, para apoyar las APP. Ello es importante sobre todo en sectores donde la incorporación del sector privado ha sido más limitada, tal es el caso del sector ferroviario.

Como ya ha quedado dicho, los grandes proyectos prioritarios están en muchos casos en pleno desarrollo, y su puesta en explotación marcará hitos importantes en el transporte europeo.

Dada mi responsabilidad profesional he estado en contacto frecuente con los promotores para el seguimiento de dichos proyectos, que en la mayoría de casos reciben una contribución financiera de las arcas comunitarias.

Me ha parecido, por otro lado, oportuno y de interés el que una publicación como la Revista de Obras Públicas pudiera dar cabida a información sobre esas grandes obras si-

specific role in an efficient manner and with an effective connection between these modes. The traffic administration systems, thereby, form an integral part of the TEN.

Environmental issues remain at the forefront of TEN policy and, as such, particular emphasis is placed on modes of transport such as rail or sea and with the incorporation of corridor strategic analysis before decisions are taken regarding specific projects.

Within the policy development of the TEN, special emphasis is given to the so-called ESSEN projects which are of utmost priority (decided in the Summit of Heads of State and Government in 1994), and which are the subject of great interest given their scale and impact on the European economic landscape.

In Spain the high speed connection between Madrid and the French border, via Barcelona and Vitoria, together with the multimodal connection between Portugal, Spain and Central Europe, form part of the 14 priority projects.¹

The Essen projects are currently in various phases of development and some of these are already in service or very close to being so.

In addition to their significance in terms of transport, these projects may also be seen as outstanding engineering feats due to the very nature of the work involved and the need to resort to and incorporate the latest technology in their design and development. This, however, implies additional costs which far exceed those of the average project and on occasions requires recourse to special forms of funding as the amount of investment necessary may pose a risk to national budgets which have to conform to the guidelines established by European Union Economic and Monetary policy.

As a result, the Commission has been very active in recent years in attempting to promote Public-Private Partnershi (PPP's) in order to develop these projects.

In some cases the governments of certain member States have taken legislative and other measures to support the PPP's. This is particularly important in those sectors which have traditionally received little private participation, as is the case of the railway sector.

Many of the large priority projects are underway and when these are fully operational will serve as an important landmark in European transport.

In my professional capacity I have been in frequent contact with the promoters in order to monitor these projects, which in the majority of cases receive community funding.

As such, I find it opportune and of great interest that a publication such as the Revista de Obras Publicas should require information regarding the large Trans-



tuadas en la Red Transeuropea de Transporte, más allá de las fronteras españolas.

Es por ello por lo que he solicitado a los responsables directos de algunos proyectos que presentaran y explicaran los pormenores de los mismos. Así pues en éste y sucesivos números me propongo traer a la revista proyectos que se encuentran en plena fase de desarrollo constructivo y que espero sea del interés de los lectores.

Hoy quiero presentarles el proyecto PBKAL (París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres) de la Red Transeuropea de ferrocarril de alta velocidad, en su sección belga.

El proyecto constituye una pieza clave de la Red Transeuropea de Transporte y está ya cambiando la fisonomía del transporte de pasajeros en la zona. El tramo Bruselas-París o Bruselas-Túnel del Canal de la Mancha constituyen los primeros casos de ferrocarril transfronterizo sin barreras técnicas de ningún tipo. Es pues un hito histórico en la construcción europea.

Con este motivo he solicitado al Sr. Demuyck ingeniero jefe encargado de coordinar el proyecto que nos lo presente.

European Transport Network projects that go beyond the Spanish borders.

I have subsequently invited some of those directly responsible for these projects to explain the details of the same. As such, in this and successive editions I will include an article on projects which are in progress and which I hope will be of interest to the readers.

In this issue, I would like to present the Belgian section of the PBKAL project (Paris-Brussels-Cologne-Amsterdam-London) within the high speed rail Trans-European Network.

The project forms a key part of the Trans-European Transport Network and is already changing the face of passenger transport in the area. The Brussels-Paris line or the Brussels-Channel Tunnel line form the first cases of cross border rail which have no technical barriers of any kind. This is, therefore, a historic landmark in European construction.

I have, subsequently, asked Mr. Demuyck, the head engineer in charge of coordinating the project, to describe this section of the project to us.