



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 22.09.2000
COM(2000) 591 final

**INFORME PRESENTADO POR LA COMISIÓN AL CONSEJO, PARLAMENTO
EUROPEO, COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL Y COMITÉ DE LAS REGIONES**

**REDES TRANSEUROPEAS
INFORME ANUAL 1999**

**de conformidad con el artículo 16 del Reglamento (CE) n° 2236/95
por el que se determinan las normas generales para la concesión
de ayudas financieras comunitarias
en el ámbito
de las redes transeuropeas**

ÍNDICE DE MATERIAS

1.	Resumen: síntesis de las RTE en 1999	5
2.	Avances registrados en los proyectos específicos	7
2.1.	Energía	7
2.2.	Telecomunicaciones.....	7
2.3.	Transporte.....	7
3.	Legislación relacionada con las RTE y comités correspondientes.....	9
3.1.	Las "Orientaciones" y la legislación relacionada	9
3.1.1.	Revisión de las orientaciones y del programa de trabajo para las RTE-Energía	9
3.1.2.	Modificación de las orientaciones para las RTE-Telecom.....	9
3.1.3.	Adopción de IDA-2	9
3.1.4.	Modificación de las orientaciones para las RTE-Transporte.....	10
3.1.5.	Interoperatividad de las redes ferroviarias transeuropeas convencionales	10
3.1.6.	Red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías (TERFN)	10
3.2.	Los comités sectoriales.....	10
3.2.1.	Energía.....	10
3.2.2.	Telecomunicaciones	10
3.2.3.	Transporte	11
3.3.	Comité de ayudas financieras a las RTE.....	11
3.4.	Control financiero	11
4.	Financiación de las RTE	14

4.1.	Comité de ayudas financieras a las RTE.....	14
4.1.1.	Energía.....	14
4.1.2.	Telecomunicaciones	14
4.1.3.	Transporte	15
4.2.	IDA Y EDICOM.....	17
4.3.	Fondos Estructurales	17
4.3.1.	FEDER.....	17
4.3.2.	Fondo de Cohesión.....	19
4.4.	Préstamos del BEI (Banco Europeo de Inversiones)	22
4.5.	Garantías del FEI (Fondo Europeo de Inversiones).....	24
4.6.	La financiación por los Estados miembros.....	25
4.7.	La financiación de infraestructuras en terceros países	25
4.7.1.	ISPA	25
4.7.2.	PHARE	26
4.7.3.	TACIS.....	27
4.7.4.	MEDA.....	27
5.	Financiación de las RTE: otros aspectos	28
5.1.	Modificación del Reglamento relativo a la financiación de las RTE	28
5.2.	Promoción de las asociaciones público-privadas (APP).....	29
5.2.1.	Seguimiento del Grupo Kinnock de Alto Nivel.....	29
5.2.2.	Contratación pública.....	29
6.	Informes, comunicaciones y evaluación	31

6.1.	Informes y comunicaciones.....	31
6.1.1.	Primer informe sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad.....	31
6.1.2.	Galileo	31
6.1.3.	Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de la EURO-RDSI.....	31
6.2.	Evaluación.....	31
6.2.1.	Energía.....	31
6.2.2.	Telecomunicaciones	31
6.2.3.	Transporte	33
7.	Relaciones exteriores	34
7.1.	Energía	34
7.2.	Telecomunicaciones.....	34
7.3.	Transporte.....	35
8.	Investigación y desarrollo	37
	LISTA DE ANEXOS.....	39

1. RESUMEN: SÍNTESIS DE LAS RTE EN 1999

La Comisión presenta este "Informe anual sobre redes transeuropeas (RTE) correspondiente a 1999" al Parlamento Europeo, Consejo, Comité Económico y Social y Comité de las Regiones de conformidad con el artículo 16 del Reglamento nº 2236/95 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

1999 ha sido un año crucial para las RTE, marcado ante todo por la modificación del Reglamento relativo a la financiación de estas redes efectuada por el Parlamento Europeo y el Consejo, así como por la adopción, por estas mismas instituciones, de un marco financiero de 4 600 millones de euros para el período 2000 - 2006, y por la creación del ISPA, dotado de un presupuesto anual de 520 millones de euros para la realización de grandes obras de infraestructuras de transporte entre 2000 y 2006 en los países de Europa Central y Oriental candidatos a la adhesión. Además, en 1999 también se ha mantenido un avance constante en todo el sector de las redes transeuropeas, lo cual ha redundado en el fomento de actuaciones en el sector de los ferrocarriles y el surgimiento de Galileo como uno de los proyectos de RTE más importantes.

- **Avances concretos registrados en los proyectos de interés común**

La mayoría de los proyectos de interés común siguieron avanzando a buen ritmo. Algunos fueron llevados a buen término, mientras que otros entraron en su fase operativa.

- **Orientaciones y otros aspectos legales:**

El 12 de julio de 1999 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la segunda fase del programa IDA de intercambio de datos entre administraciones (véase el Anexo I, en el que figura una lista de las abreviaturas utilizadas).

El 29 de julio el Parlamento Europeo y el Consejo actualizaron la lista de proyectos de RTE de interés común en el sector energético, con la inclusión de 15 nuevos proyectos y la modificación de 4 proyectos ya existentes.

El 10 de diciembre el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre un paquete de propuestas relativas a las infraestructuras ferroviarias, entre las que figura una propuesta de red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril.

- **Financiación**

Como ya se ha indicado, el 19 de julio el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron un texto por el que se modificaba el Reglamento relativo a la financiación de las RTE y se creaba un marco financiero de 4 600 000 millones de euros para el período 2000 - 2006.

- **Informes y revisiones**

El 10 de febrero de 1999 la Comisión aprobó una comunicación titulada "Galileo - La participación de Europa en una nueva generación de servicios de navegación por satélite", en la que se extraían las conclusiones de las tareas llevadas a cabo en 1998.

La Comisión recibió un informe de evaluación de su ayuda financiera a los proyectos del sector de los transportes, realizado por expertos exteriores independientes.

En el transcurso del año, la Comisión encargó a expertos independientes una evaluación intermedia del programa RTE en el sector energético.

El 10 de septiembre la Comisión hizo público su primer informe sobre la aplicación y las repercusiones de la Directiva de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

- **Ampliación y relaciones exteriores**

En el marco de la "Agenda 2000", el Parlamento Europeo y el Consejo crearon el instrumento de política estructural de preadhesión (ISPA), reforzándolo con un presupuesto de 7 000 millones de euros para el período 2000-2006. Cerca del 50% de dicha cantidad será destinada a contribuir en la financiación de las infraestructuras de transporte de los países candidatos a la adhesión.

En mayo de 1999 los Ministros de Transportes de los países participantes firmaron un memorándum de acuerdo relativo al desarrollo del Corredor IV.

El informe final del ejercicio de evaluación de las necesidades en infraestructuras de transporte (TINA) fue hecho público en octubre de 1999, con lo que se puso fin a la investigación emprendida por la Comisión para determinar los componentes necesarios de la futura red transeuropea de transporte en el territorio de los 11 países candidatos a la adhesión.

2. AVANCES REGISTRADOS EN LOS PROYECTOS ESPECÍFICOS

2.1. Energía

Durante el período 1995 - 1999 se han producido avances decisivos en siete de los diez proyectos prioritarios designados por el Consejo Europeo de Essen en diciembre de 1994. En el Anexo II se enumeran los proyectos financiados durante dicho período con cargo a la línea presupuestaria reservada a las RTE.

Las secciones principales de los cinco proyectos del gas entraron en fase de explotación durante este período. Se trata de los gasoductos principales Argelia-Marruecos-España y Rusia-Belarus-Polonia-HAVE (fase 1), así como de las nuevas redes de Grecia, Portugal y España meridional y occidental. La finalización de las últimas secciones está prevista para el primer semestre de 2000.

La situación es menos favorable por lo que respecta a los cinco proyectos del sector eléctrico. Uno de ellos ha llegado a la fase de entrada en servicio (conexión entre el norte de Portugal y España), mientras que otro se encuentra en fase de construcción (interconexión entre Italia y Grecia). En el caso de los tres proyectos restantes, no se ha conseguido superar las dificultades existentes en materia de autorizaciones administrativas (proyectos Francia-Italia y Francia-España) o de viabilidad y financiación (conexión entre las zonas oriental y occidental de Dinamarca).

2.2. Telecomunicaciones

De los 80 proyectos RTE-Telecom-RDSI para 1999, 35 fueron finalizados al terminar el año. Además, otros 28 proyectos fueron cofinanciados con cargo a RTE-Telecom, en el marco de convocatorias conjuntas destinadas a las PYME de los sectores de los multimedia y el turismo, con resultados por lo general satisfactorios. Se efectuó una evaluación técnica de gran número de proyectos, con la ayuda de expertos independientes.

Los dos proyectos sobre medidas de apoyo y de coordinación han sido decisivos para dotar a la acción RTE-Telecom de mayor visibilidad y transparencia, así como para incrementar el número de participantes en el programa, y favorecer la presentación de mejores propuestas de proyectos.

En el Anexo III se presenta el estado actual de los proyectos, junto con su evaluación técnica. Para más información sobre los proyectos y las medidas de apoyo y acompañamiento, puede consultarse la página Web: www.ispo.cec.be/tentelecom cuyo contenido se actualiza de forma periódica.

2.3. Transporte

Se ha mantenido el avance en los 14 proyectos "específicos" en el ámbito de los transportes designados por el Consejo Europeo de Essen. Cabe destacar, en concreto, la terminación, el 14 de agosto, de la fase final de la conexión fija entre Suecia y

Dinamarca a través del estrecho del Øresund, cuya explotación comercial no comenzará hasta el año 2000. Para más información sobre los 14 proyectos, consúltese el Anexo IV.

El proyecto "Galileo" de navegación por satélite ha demostrado ser en 1999 un elemento clave de la iniciativa de redes transeuropeas, al que se han destinado importantes recursos procedentes del sector espacial y de las actividades comunitarias en el ámbito de la investigación y el desarrollo (Cuarto y Quinto Programas Marco). La Comunidad confirmó su apoyo a la fase inicial de actividades con ocasión de un encuentro informal de Ministros de transportes y de finanzas celebrado en el mes de mayo. Asimismo, se han iniciado contactos con los Estados Unidos, Rusia y otros países, a fin de establecer una cooperación en este ámbito.

3. LEGISLACIÓN RELACIONADA CON LAS RTE Y COMITÉS CORRESPONDIENTES

3.1. Las "Orientaciones" y la legislación relacionada

3.1.1. Revisión de las orientaciones y del programa de trabajo para las RTE-Energía

El 29 de julio el Parlamento Europeo y el Consejo actualizaron la lista de proyectos de interés común en el sector energético establecida por la Decisión 1254/96/CE, añadiendo 15 nuevos proyectos (11 en el sector del gas natural y 4 en el sector eléctrico).

3.1.2. Modificación de las orientaciones para las RTE-Telecom

De conformidad con la Decisión relativa a un conjunto de orientaciones para las redes transeuropeas de telecomunicaciones¹, la Comisión inició la preparación de un programa de trabajo revisado para el período 2000-2002. El actual programa de trabajo para las RTE del sector de las telecomunicaciones, adoptado en 1998, consiste en un plan de actuación móvil de tres años de duración. En su revisión se tendrá en cuenta la evolución de las necesidades y el rápido desarrollo de la sociedad de la información, así como la experiencia adquirida en la gestión del programa durante los tres años transcurridos. La Comisión ha puesto en marcha un procedimiento de consulta de las empresas del sector y procederá a una actualización del programa que servirá de base a las convocatorias abiertas de propuestas que se publiquen en el futuro.

En cumplimiento de la Decisión relativa a las orientaciones², al finalizar 1999 la Comisión inició el procedimiento de revisión del Anexo I del texto en cuestión. A tal efecto, la Comisión efectuará un estudio para evaluar el contenido actual, el alcance y las modalidades de las orientaciones destinadas a las redes transeuropeas de telecomunicaciones y presentará las propuestas de revisión pertinentes, previa consulta tanto de los poderes públicos nacionales como de las empresas del sector. El estudio será llevado a cabo por expertos independientes. Los correspondientes anuncios de información previa y de contrato fueron posteriormente publicados en el Diario Oficial³. Este estudio se realizará durante el período de abril a septiembre de 2000.

3.1.3. Adopción de IDA-2

El 12 de julio de 1999 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la segunda fase del programa de intercambio de datos entre administraciones (IDA). Este programa establece una serie de orientaciones y proyectos de interés común para las redes transeuropeas de intercambio de datos entre administraciones y vela por garantizar la interoperatividad de dichas redes y el acceso a las mismas.

¹ Decisión n° 1396/97/CE de 17.6.1997 (D O n° L 183 de 11.7.97, p.12).

² En cuyo artículo 14 se establece que la Comisión presentará cada tres años un informe sobre la aplicación de la Decisión y que, junto con dicho informe, también presentará las propuestas apropiadas para la revisión del Anexo I de la Decisión, sobre la base del progreso técnico y de la experiencia adquirida.

³ DO serie S n° 227 de 23 de noviembre de 1999 y DO serie S n° 13 de 20 de enero de 2000.

3.1.4. *Modificación de las orientaciones para las RTE-Transporte*

En respuesta al dictamen emitido por el Parlamento Europeo en primera lectura, la Comisión presentó una modificación de su propuesta relativa a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto n° 8 del Anexo III⁴. El Consejo alcanzó un acuerdo político sobre su posición común en este asunto.

3.1.5. *Interoperatividad de las redes ferroviarias transeuropeas convencionales*

A raíz de las conclusiones aprobadas por el Consejo en su reunión de 6 de octubre de 1999, la Comisión adoptó el 25 de noviembre de 1999 una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la integración de los sistemas convencionales ferroviarios, así como una Propuesta de Directiva relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

3.1.6. *Red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías (TERFN)*

En el marco de los debates mantenidos en el Consejo durante el segundo semestre de 1999 en relación con el denominado "paquete de infraestructuras", se apreció la necesidad de definir una red para el transporte internacional de mercancías. Este objetivo quedó materializado en una red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías (TERFN), incluida por el Consejo dentro del "paquete" al alcanzar un acuerdo político sobre la propuesta en su reunión de los días 9 y 10 de diciembre. La Comisión considera que la red creada (es decir, los mapas, la lista de puertos y las demás disposiciones) establece un planteamiento coherente para conseguir un servicio de transporte de mercancías ininterrumpido y mejor. La Comisión está muy satisfecha con la densidad de la red.

Conviene recordar que el "paquete de infraestructuras" consta de una Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, de otra Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/18/CE sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y de una Propuesta de Directiva del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

3.2. Los comités sectoriales

3.2.1. *Energía*

Este Comité no celebró reuniones en el curso de 1999.

3.2.2. *Telecomunicaciones*

Este Comité se reunió tres veces en 1999. En su primera reunión, celebrada el 15 de enero, formuló un dictamen sobre el Proyecto de Decisión de la Comisión por la que se establecía el contenido de una convocatoria de propuestas para estudios de validación de

⁴ COM(99) 277 final de 17.6.1999.

las redes transeuropeas de telecomunicaciones y proyectos de implantación en el sector de los servicios genéricos, así como para aplicaciones en los ámbitos de la educación y la formación, la cultura, el transporte y la movilidad, el medio ambiente y la gestión de emergencias, la asistencia sanitaria y las redes urbanas y regionales, y en el sector de las aplicaciones y servicios para las PYME.

En su segunda reunión, celebrada los días 15 y 16 de julio, el Comité trató los puntos que a continuación se indican: informe al Parlamento Europeo sobre el ejercicio 1998 (conforme a lo previsto en el apartado 4 del Anexo I de las orientaciones) ; alcance y calendario del ejercicio de revisión del programa de trabajo correspondiente a las RTE-Telecom; evaluación de las orientaciones dirigidas a las RTE-RDSI (en aplicación del artículo 10 de dichas orientaciones); evaluación y revisión de las orientaciones para las RTE-Telecom y dictamen sobre el esbozo del mandato relativo a la evaluación de la acción RTE-Telecom (de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Decisión relativa a dichas orientaciones).

La última reunión del Comité, de carácter informal, se celebró el 25 de noviembre de 1999 en Helsinki. y estuvo dedicada principalmente al debate tanto del proyecto de revisión del programa de trabajo relativo a la acción RTE-Telecom, como de los resultados obtenidos en la revisión de proyectos y de los progresos realizados en relación con los procedimientos relativos a la evaluación intermedia de dicha acción.

3.2.3. *Transporte*

El Comité encargado de asistir a la Comisión en la revisión de las orientaciones para las redes transeuropeas de transportes se reunió el 5 de noviembre de 1999. El principal punto del orden del día era la preparación del informe sobre la revisión de las orientaciones de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 21.

3.3. **Comité de ayudas financieras a las RTE**

Este Comité celebró siete reuniones durante el año ("horizontal" 1, "energía" 1, "telecomunicaciones" 3, "transportes" 3) y formuló un dictamen favorable en relación con el compromiso de 5 467 millones de euros. En el punto 4.1 del presente informe se ofrecen datos más pormenorizados en cuanto a las decisiones tomadas en materia de financiación.

3.4. **Control financiero**

En el transcurso de 1999 la Comisión mantuvo un intercambio de opiniones con el Comité de ayuda financiera a las RTE en su configuración "horizontal" y en sus tres configuraciones sectoriales, en relación con las modalidades prácticas de cooperación entre la Comisión y los Estados miembros en materia de control financiero. Los artículos 8, 9 y 12 del Reglamento por el que se determinan las normas de financiación de las redes transeuropeas fueron objeto de un debate centrado en aspectos como el acuerdo de los Estados miembros a los que afectan las solicitudes de ayuda financiera, las medidas que los Estados miembros deberán aplicar para controlar la utilización de los fondos solicitados y su obligación de notificar a la Comisión los sistemas de control y gestión creados para garantizar la realización eficaz de los proyectos y los estudios, así como la

transmisión a la Comisión cualquier informe pertinente elaborado a nivel nacional que guarde relación con el control de los proyectos en cuestión.

Se produjo un consenso en cuanto a la diversidad de situaciones que presentan los distintos sectores, la necesidad de que las medidas que se adopten sean rentables y la conveniencia de dar un tratamiento especial al sector de las telecomunicaciones, habida cuenta de la importante privatización de la que ha sido objeto. El Comité concluyó que sería útil organizar encuentros interministeriales en las capitales de los Estados miembros, a fin de perfilar posturas que reflejen el punto de vista de las autoridades responsables de los tres sectores de las RTE. El Comité volverá a estudiar estas cuestiones en 2000.

CUADRO 1
Financiación comunitaria de las RTE en 1999

(millones de ecus/euros)

Sector	Clase de ayuda	Instrumento	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	
Transporte	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	
	Garantías de crédito	EIF ⁶⁻⁷	161	303	55	71	266	
	Subvenciones	ERDF ⁷⁻⁸	999	2 639	527	n.d.	n.d.	
		Fondo de cohesión		2 995	1 221	1 251	1 337	444
	Subvenciones, bonificaciones de interés, garantías de crédito y cofinanciación de estudios	Línea presupuestaria RTE B5-700		625	280	352	474	497
(entre ellos los 14 proyectos específicos)			362	211	211	305	266	
Energía	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	
	Garantías	FEI ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	
	Subvenciones y cofinanciación de estudios	Fondos Estructurales		764	1 265	277	n.d.	355
		Línea presupuestaria RTE B5-71		12	9	24	19	29
Telecomunicaciones	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	
	Garantías	FEI ⁶⁻⁷	175	9	276	230	123	
	Aportaciones financieras	Fondos Estructurales	295	173	n.d.	n.d.	387 ⁹	
	Cofinanciación de estudios de viabilidad y validación	Línea presupuestaria RTE B5-720	45	16	27	28	21	
Redes telemáticas	Subvenciones	Línea presupuestaria RTE B5-721	119	44	47	24	31	

Nota: n.d. = no disponible

⁵ Pagos comprometidos.

⁶ Contratos firmados.

⁷ Proyectos RTE y relacionados con las RTE.

⁸ En general incluye los créditos comprometidos para el período 1996-1999.

⁹ Sólo para proyectos relacionados con las RTE.

4. FINANCIACIÓN DE LAS RTE

El cuadro 1 presenta una visión de síntesis de la financiación de las RTE por la UE.

4.1. Comité de ayudas financieras a las RTE

4.1.1. Energía

El Comité de ayudas financieras a las RTE se reunió el 10 de septiembre y aprobó 28 estudios (de viabilidad y de otros tipos), para los cuales la Comisión propuso la concesión de una ayuda financiera de 28,8 millones de euros. La Comisión adoptó su decisión a este respecto el 5 de noviembre. En el Anexo IV figuran más detalles al respecto.

Cuadro 2: RTE de energía - compromisos

	1995		1996		1997		1998		1999	
	millones de ecus	%	millones de ecus	%	millones de ecus	%	millones de ecus	%	Millones de €	%
Electricidad	6,5	53	3,7	42	9,2	38	10,8	58	7,9	27,4
Gas	5,7	47	5,2	58	15	62	7,8	42	20,9	72,6
TOTAL	12,2	100	8,9	100	24,2	100	18,6	100	28,8	100

4.1.2. Telecomunicaciones

El Comité de ayudas financieras a las RTE se reunió en su composición de telecomunicaciones en dos ocasiones, los días 15 de enero y 15-16 de julio.

En su reunión de enero el Comité emitió un dictamen sobre el Proyecto de Decisión de la Comisión relativa a la concesión de ayudas a una nueva serie de proyectos de interés común seleccionados a través de la segunda convocatoria de 1998, con cargo a la línea presupuestaria RTE-Telecom para 1999.

En su reunión de julio el Comité aprobó un dictamen favorable a la concesión de ayuda financiera comunitaria para los proyectos elegidos a través de la primera convocatoria de 1999¹⁰ y destinados a la promoción de servicios genéricos y de aplicaciones. De un total de 53 propuestas de estudios de validación y proyectos de implantación recibidas y evaluadas, se seleccionaron 28 que pueden optar a ayuda financiera comunitaria por un importe de 20 526 millones de euros. Entre las propuestas seleccionadas figuran dos

¹⁰ DO n° C 56 de 26.2.1999 , p. 28.

proyectos de implantación. No obstante, por razones presupuestarias, solamente pueden acceder a ayuda financiera comunitaria por un importe de 14 042 millones de euros los 17 mejores proyectos. Sólo podrá tenerse en consideración la financiación de un número reducido de los 11 proyectos restantes en caso de disponibilidad de fondos, una vez agotados los créditos de compromiso para los 17 proyectos seleccionados (por ejemplo, en caso de abandono de proyectos, de establecimiento de importes menos elevados en la fase de negociación de los contratos o de adjudicación de créditos suplementarios por parte de la autoridad presupuestaria). La lista de los proyectos con los que se ha celebrado un contrato tras la correspondiente negociación figura en el Anexo VI.

4.1.3. *Transporte*

En cuanto al sector del transporte, el Comité de ayudas financieras a las RTE se reunió tres veces durante 1999 y se pronunció favorablemente sobre 106 proyectos y estudios para los que la Comisión proponía una ayuda financiera total por un valor de 497,65 millones de euros (más 1,85 millón de euros adicional en concepto de soporte técnico, de conformidad con las observaciones al presupuesto). Algunas de las acciones seleccionadas eran la continuación (o el complemento) de acciones previamente subvencionadas. En el Anexo VII figuran más detalles al respecto.

La Comisión recibió 226 solicitudes de ayuda financiera, algunas de ellas por sumas relativamente pequeñas. Las medidas destinadas a limitar las ayudas financieras a los proyectos de transporte a un mínimo de 500.000 euro fueron aplicadas extensamente en 1999, contribuyendo a reducir a un total de 106 el número de decisiones.

Como se desprende del cuadro 3, la Comisión ha seguido concentrando la mayor parte de sus recursos disponibles (58%) en los 14 proyectos específicos de Essen (incluida la gestión del tráfico ferroviario). La parte concedida a los proyectos de gestión del tráfico ajenos al sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (9%) disminuyó en relación con los años anteriores.

Cuadro 3: Transporte - categorías de proyectos

	Ayuda 1999	%	
	(millones de €)	1999	1998
14 proyectos específicos confirmados por el Consejo Europeo de Essen (incluye 22,8 millones de euros para la gestión del tráfico ferroviario)	288	58	64
Gestión del tráfico (todos los modos salvo ferrocarril)	45	9	11
Otros proyectos de interés común importantes (distintos de los 14 proyectos específicos)	164	33	25
TOTAL	497	100	100

Desde el punto de vista de las formas de intervención, el cuadro 4 refleja que en 1999 la cuota de las ayudas en concepto de bonificaciones de interés aumentó ligeramente en comparación con 1998, mientras que la correspondiente a estudios de viabilidad/medidas técnicas de apoyo siguió disminuyendo. Ello se debe al hecho de que la mayoría de los 14 proyectos específicos se encuentran ya en su fase de construcción, una vez finalizada la de estudio.

Cuadro 4: Transporte - formas de intervención

	Ayuda 1999	%	
	(millones de €)	1999	1998
Estudios de viabilidad/medidas técnicas de apoyo	139	28	47
Subvenciones directas	288	58	40
Bonificaciones	70	14	13
TOTAL	497	100	100

Cuadro 5: Modos de transporte

Tal y como se desprende del cuadro 5, en 1999 más del 60% del gasto comunitario en ayudas al transporte con arreglo al Reglamento 2236/95 siguió destinándose a los proyectos ferroviarios (64%). Los proyectos de transporte por carretera y los proyectos relativos a la gestión del tráfico recibieron, respectivamente, 17% y 9% del presupuesto destinado a las redes transeuropeas de transporte en 1999.

	Ayuda 1999	%	
	(millones de €)	1999	1998
Ferrocarril (incluida la gestión del tráfico)	318	64	66
Carretera	86	17	13
Vías navegables interiores	18	4	2
Mar/puertos	3	1	2
Aeropuertos	29	5	6
Gestión del tráfico (todos los modos salvo ferrocarril)	43	9	11
TOTAL	497	100	100

4.2. IDA Y EDICOM

Los proyectos del Programa IDA (acciones sectoriales y horizontales) y los de EDICOM obtienen financiación independiente del Reglamento de ayudas financieras a las RTE, pero conviene citarlos aquí en aras de la exhaustividad. En 1999, la Comisión aprobó aportaciones financieras del orden de 24 y 7 millones de euros, respectivamente, para las acciones de IDA y EDICOM.

4.3. Fondos Estructurales

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión constituyen con diferencia las principales fuentes comunitarias de subvención de los proyectos de RTE.

4.3.1. FEDER

En 1999 la mayor parte de los créditos restantes programados para el período 1994-1999 fue destinada a los programas nacionales y regionales del FEDER (con todo, todavía no se dispone de las cifras completas al respecto). Las decisiones de financiación más importantes correspondieron a los programas griegos, tanto por lo que respecta a las redes de autopistas PATHE y EGNATIA, como al puente Rio Anthirio. El cuadro 6

recoge toda la financiación concedida por el FEDER en el ámbito de los transportes entre 1994 y 1999. Los cuadros del Anexo VIII contienen información más pormenorizada, desglosada por modo de transporte.

No es fácil determinar con precisión los importes invertidos en proyectos de RTE a través del FEDER, debido a diversas razones. Una primera explicación reside en el hecho de que el FEDER tiene un enfoque plurianual en la gestión de sus programas, a diferencia de lo que ocurre con el Comité de ayudas financieras a las RTE y el Fondo de Cohesión, en los que se sigue una norma de financiación anual de proyectos concretos. Otro obstáculo importante se debe al carácter descentralizado del FEDER. El gasto de buena parte de los créditos se efectúa a través de las autoridades nacionales o regionales, con lo que el desglose de los gastos tarda un cierto tiempo en conocerse. Además, la financiación de las infraestructuras de las RTE por parte del FEDER suele inscribirse en el marco de programas más amplios en el ámbito de los transportes, situación en la cual las autoridades nacionales no siempre especifican con precisión lo que corresponde exactamente a las RTE. Por último, no debe olvidarse que, debido al enfoque plurianual de los programas, la mayor parte de la financiación se otorga en los primeros años, lo que limita la disponibilidad de fondos hacia el final del período de duración del programa. Por todas estas razones, no es posible dar en la actualidad cifras detalladas y precisas sobre los importes concedidos por el FEDER a las RTE.

**Cuadro 6: Financiación total FEDER para RTE-Transporte 1994-99
(datos provisionales)**

	Contribución FEDER programada 1994-99 (millones de €)	Compromisos hasta 1999 (millones de €)	Compromisos durante 1999 (millones de €)	Ref./Obs.
	período 1994 - 99		1999	
ESPAÑA	6 045,1 ⁽¹⁾	3614,0	-	⁽¹⁾ esta cifra engloba toda la financiación concedida al transporte
GRECIA	1 163,2	1 623,5	749,3	
IRLANDA	364,5	366,0	99,0	
ITALIA	1 095,0	1 095,0	312,3	
PORTUGAL	708,2	629,8	11,3	
REINO UNIDO	123,8	-	0,0	
ALEMANIA	129,0	-	0,0	
FRANCIA		-	-	no se dispone de datos
Objetivo n° 1	287,0	21,0	21,0	
Objetivo n° 2	21,0			
BÉLGICA	79,3	-	-	no se dispone de datos
FINLANDIA	7,4	3,7	-	
TOTAL	-	7 353,0	1 192,9	

4.3.2. Fondo de Cohesión

El cuadro que figura a continuación refleja los compromisos realizados por el Fondo de Cohesión para los proyectos de RTE en cada uno de los Estados miembros beneficiarios desde 1993. Las cifras indican los compromisos para los nuevos proyectos aprobados durante 1999, así como los tramos anuales para los proyectos aprobados en los años anteriores.

Cuadro 7: Financiación de RTE por el Fondo de Cohesión en 1999

	Compromisos hasta 1999 (millones de €)	Compromisos durante 1999 (millones de €)
ESPAÑA	4 605,5	188,1
GRECIA	1 534,5	160,4
IRLANDA	748,3	96,2
PORTUGAL	1 446,0	0,0
TOTAL	8 334,3	444,7

En términos generales, la estrategia del Fondo de Cohesión se ha visto guiada por el deseo de garantizar una adecuada conexión con las redes transeuropeas de transporte y reforzar la eficacia global de los sistemas de transporte en los países beneficiarios de la ayuda del Fondo. Entre 1993 y 1999 el Fondo concentró sus recursos en la realización de una contribución importante a las infraestructuras nacionales de transporte, con arreglo a los objetivos de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las redes transeuropeas.

El cuadro que figura a continuación refleja los compromisos totales realizados por el Fondo de Cohesión para los proyectos de RTE durante el período 1993-1999. Los cuatro países beneficiarios recibieron en su conjunto compromisos por un valor de 8 300 millones de euros para proyectos de RTE. Algo más de la mitad de la financiación (56%) fue destinada a proyectos de carreteras; por su parte, los proyectos ferroviarios recibieron un 34%. Habida cuenta de que el primer período de funcionamiento del Fondo expiró en 1999, se ofrece a continuación una breve descripción de los trabajos efectuados en cada uno de los países beneficiarios.

Cuadro 8: Financiación de RTE por el Fondo de Cohesión 1993-1999
(desglose por modos y por país)

	Carreteras		Ferrocarril		aeropuertos		puertos		otros		TOTAL	
	MECU	%	MECU	%	MECU	%	MECU	%	MECU	%	MECU	%
España	2608,0	56,8	1858,0	40,5	73,0	1,6	28,0	0,6	25,0	0,5	4592,0	55,2
Portugal	856,3	59,2	334,0	23,1	159,9	11,1	95,8	6,6	0,0	0,0	1446,0	17,4
Grecia	680,3	44,3	484,4	31,6	259,8	16,9	77,6	5,1	32,4	2,1	1534,5	18,4
Irlanda	559,5	74,8	141,7	18,9	3,2	0,4	38,5	5,1	5,4	0,7	748,3	9,0
TOTAL	4704,1	56,5	2818,1	33,9	495,9	6,0	239,9	2,9	62,8	0,8	8320,8	

En España las ayudas contratadas ascendieron a 4 600 millones de euros, lo que representa el 55% del total destinado a los cuatro países beneficiarios.

Las inversiones realizadas en las carreteras y las autopistas son reflejo de la necesidad de completar y mejorar la red vial principal del país, a fin de dar respuesta al rápido incremento del tráfico por carretera. Todos los proyectos financiados por el Fondo de Cohesión tenían por objeto alcanzar los objetivos de la red transeuropea de carreteras, entre los que cabe destacar la realización de tramos de las autopistas más utilizadas, la conexión de las regiones periféricas con los grandes centros de actividad económica, la compensación de la estructura excesivamente radial de la red española de carreteras, la descongestión del tráfico urbano y la integración de la red española de carreteras con la de sus vecinos inmediatos. De acuerdo con estos objetivos, los principales proyectos de carreteras financiados en España fueron los siguientes: autopista Rías Bajas, circunvalación M40 de Madrid, autopista Madrid-Granada, autopista Zaragoza - Huesca - Somport - Francia, autopista Madrid-Valencia, autopista de la costa Cantábrica y autopista de Cataluña.

En el sector ferroviario el Fondo de Cohesión contribuyó a la financiación de las principales prioridades del "Plan director de infraestructuras 1993-2007" que correspondían al desarrollo de la red transeuropea en el sector de los transportes. Cabe mencionar como proyectos principales los siguientes: modernización del corredor mediterráneo (Valencia-Tarragona-Barcelona) y del corredor Madrid-Valencia para permitir velocidades de 200/220 km/h, modernización de la red ferroviaria convencional y construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

En Portugal, el importe total de las ayudas del Fondo de Cohesión ascendió a 1 400 millones de euros. La mayor parte de la ayuda fue destinada a proyectos viales que tenían por objeto finalizar la realización de los corredores Lisboa/La Coruña y Lisboa/Madrid, y acelerar la construcción del eje viario Lisboa/Valladolid. Se concedió asimismo la máxima prioridad a la eliminación de los puntos de congestión de las zonas urbanas de Lisboa y Oporto, mediante la financiación tanto de obras de ampliación de

las autopistas, como de otras construcciones (circunvalación interior y exterior de Lisboa, el puente sobre el Tajo y puente "Freixo").

En el sector del ferrocarril se otorgaron diversas ayudas para sustentar el esfuerzo realizado por las autoridades portuguesas para modernizar dos líneas ferroviarias (líneas norte y Beira Alta) que, además de ser de importancia estratégica para Portugal, están plenamente integradas en la red transeuropea.

En el ámbito del transporte marítimo, la ayuda del Fondo de Cohesión se concentró en inversiones destinadas a mejorar las conexiones entre los puertos y los demás modos de transporte y a promover los servicios y las infraestructuras portuarios en los principales puertos portugueses (Leixões, Lisboa, Setúbal y Sines).

Por lo que respecta a los aeropuertos, cabe señalar que sólo un proyecto recibió ayuda del Fondo (aeropuerto de Funchal en Madeira), a fin de mejorar la accesibilidad de esta región ultraperiférica.

En Grecia las cantidades comprometidas en concepto de ayudas ascendieron a 1 500 millones de euros, lo que representa un 18,4 a % del total destinado a los cuatro países beneficiarios.

Los créditos asignados al proyecto n° 7 de la lista de Essen (eje PATHE y Via Egnatia) totalizaron en 1999 la cantidad de 82 610 000 de euros, a la que hay que sumar 10 millones de euros adicionales destinados a otras autopistas de la red transeuropea. Los fondos comprometidos para este proyecto estaban destinados a las siguientes obras:

Eje PATHE: construcción de un nuevo tramo del túnel que atraviesa la zona urbana de la ciudad de Katerini y distintos contratos complementarios para la variante de Patras y los tramos Skotina-Katerini y Rahes-Pelasgia.

Via Egnatia: construcción del tramo Asprovalta-Strimonas, con una longitud aproximada de 22 km.

La actuación en el sector ferroviario estuvo principalmente centrada en los siguientes proyectos: Evangelismos-Leptokarya, Tesalónica-Alexandroupolis, Atenas-Corinto, río Axios, línea Pireo-Atenas-Tesalónica, Paleopharsalos-Kalambaka, complejo de Thriassio y otras vías de enlace a la red y al puerto del Pireo.

En Irlanda el Fondo de Cohesión concentró sus inversiones en la red vial principal del país, dedicando especial atención a los trazados prioritarios para la red transeuropea. Las inversiones en carreteras representaron el 75% del total destinado al sector de los transportes (el porcentaje más elevado de todos los países beneficiarios), debido principalmente a la situación de insuficiencia que afectaba incluso a las carreteras principales. En 1996 Irlanda era, con mucho, el Estado miembro peor dotado en infraestructuras de autopistas. Por otra parte, las carreteras constituyen indiscutiblemente el principal modo de transporte interior del país (96% del tráfico de viajeros y 90% del tráfico de mercancías). Entre las carreteras principales que recibieron ayuda financiera cabe mencionar las siguientes: M1 (Dublín-frontera Belfast), M50 (circunvalación de Dublín), N7-8 (Dublín-Cork/Limerick) y N4 (Dublín-Sligo).

En el sector ferroviario se concedieron ayudas para la mejora de la señalización y la sustitución de las antiguas vías por carriles continuos soldados en las líneas Dublín-Belfast y Dublín-Cork (en el marco del proyecto prioritario nº 9 de la lista de Essen). Además, el Fondo financió la sustitución de vías y señales en las líneas de mayor densidad de circulación o con mayor potencial de tráfico. La prolongación de la red electrificada DART desde el norte y el sur de la ciudad de Dublín hacia los suburbios exteriores también recibió una ayuda, habida cuenta de que las líneas de cercanías de Dublín transportan más viajeros diariamente que el resto de la red.

En el ámbito portuario se concedió una ayuda para la mejora de infraestructuras en los cuatro puertos principales (Dublín, Cork, Rosslare y Waterford), con el objetivo de reducir los costes mediante un incremento del trasiego de mercancías que reforzara la competencia. Como consecuencia de esta política, en Dublín y Cork los gastos portuarios por contenedor han disminuido en más del 15% desde 1995. Gracias a la mejora de las condiciones económicas, las autoridades portuarias pudieron efectuar posteriormente otras inversiones de capital sin tener que recurrir a la ayuda del Fondo de Cohesión.

4.4. Préstamos del BEI (Banco Europeo de Inversiones)

El desarrollo de grandes proyectos infraestructurales de interés común, de los que las redes transeuropeas constituyen la parte del león, sigue siendo uno de los objetivos prioritarios del BEI. En 1999, el Consejo de Administración del BEI aprobó préstamos por un importe total de 7 341 millones de ecus en favor de las redes transeuropeas y proyectos relacionados en la Unión. Los contratos financieros firmados ascienden a un importe de 8 277 millones de euros, que representa más del 30% de la actividad del Banco en los Estados miembros. Desde 1993, el BEI ha aprobado préstamos en favor de las RTE por un importe total de 57 648 millones de euros y ha firmado contratos financieros por una suma acumulada de 44 319 millones de euros. El coste total de inversión de los proyectos correspondientes asciende a unos 183 000 millones de euros.

El BEI ha desempeñado un papel proactivo en la organización financiera de los proyectos de RTE, especialmente cuando estos se basan en la creación de asociaciones público-privadas. Entre los ejemplos más significativos en este sentido que pueden servir de modelo para proyectos futuros, cabe destacar el desarrollo de las estructuras financieras para la concepción, construcción, financiación y explotación de carreteras (DFBO) que se han aplicado en el Reino Unido, Finlandia y Portugal. El Banco también ha puesto a punto varios instrumentos financieros innovadores como la titulización para financiar el material rodante y el desarrollo de estructuras de refinanciación para que los inversores comerciales puedan abandonar la financiación a largo plazo en una fecha precisa.

El BEI facilita asimismo la fertilización cruzada de experiencias en los Estados miembros en la financiación de infraestructuras mediante las asociaciones público-privadas e impulsa también la capacidad de las grandes empresas del sector privado para invertir en las APP en distintos países de la UE (el túnel Engelberg en Alemania constituye un ejemplo de esta actuación). El objetivo de la fertilización cruzada es mejorar el rendimiento global del capital y reducir el coste de capital de los instrumentos de los mercados bancarios y de capitales utilizados para su financiación.

Los préstamos aprobados por el BEI en 1999 para RTE del sector del **transporte** ascienden a 4 807 millones de euros, lo que supone un total de 36 722 millones de euros en préstamos aprobados para tal sector hasta el momento. En 1999 se firmaron contratos de financiación por un valor de 5 977 millones de euros (4 415 millones de euros en 1998), con lo que el importe total de contratos firmados asciende a 26 506 millones de euros. Los nuevos préstamos aprobados se destinaron en su mayor parte a los proyectos DFBO para construcción de autopistas en Portugal (Beira y Algarve), así como al aeropuerto de Malpensa y a la variante de la ciudad griega de Patras.

En los países de Europa Central y Oriental, el BEI ha concedido préstamos a proyectos referidos a los 11 corredores de transporte aprobados en las Conferencias Paneuropeas de Transporte de Creta y Helsinki, por un importe total de 1 321 millones de euros.

En el sector **energético** se aprobaron en 1999 nuevos préstamos por un valor de 134 millones de euros para RTE de gas y electricidad, con un importe acumulado hasta la fecha desde 1993 de 6 054 millones de euros. En 1999 se firmaron contratos por 174 millones de euros para los proyectos de interconexión eléctrica España-Marruecos e Italia-Grecia, para el proyecto Portgas (Portugal) y para el proyecto Ruhrgas Netra (Alemania). Las cifras correspondientes a 1998 habían ascendido a 393 millones de euros.

En 1999, el BEI también facilitó nuevos préstamos para las redes europeas de **telecomunicaciones** no incluidas en las orientaciones para las RTE-Telecom, con 2 400 millones de euros en préstamos aprobados y 2 116 millones en préstamos firmados (3 434 millones de euros en 1998). Los contratos de financiación firmados desde 1993 hasta la fecha se elevan a un total de 12 985 millones de euros.

Con arreglo a lo establecido en el artículo 21 de sus Estatutos, el BEI ha de consultar a la Comisión en relación con los proyectos que desee financiar. Habida cuenta de que esa disposición es en la actualidad objeto de revisión, la Comisión aprovechará la oportunidad para tratar de incrementar la coherencia entre la ayuda financiera otorgada por el BEI y las políticas comunitarias en los ámbitos de las RTE y del medio ambiente.

En el Anexo IX se ofrecen cifras más detalladas sobre los préstamos concedidos por el BEI para proyectos de redes transeuropeas.

Cuadro 9: Préstamos del BEI a las RTE¹¹ en la Unión Europea

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	TOTAL
TRANSPORTE	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	26 506
<i>Proyectos Essen</i>	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	9784
ENERGÍA	367	715	910	1415	854	393	174	4828
<i>Proyectos Essen</i>	207	315	523	695	300	100	75	2215
TELECOM¹²	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	12 986
TOTAL	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	44 320

Cuadro 10 : Préstamos del BEI a los países de Europa Central y Oriental

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	TOTAL
TRANSPORTE	469	397	270	553	427	1357	1321	4794
ENERGÍA	0	80	0	0	0	0	0	80
TELECOM	110	300	130	115	357	150	135	1297
TOTAL	579	777	400	668	784	1507	1456	6171

4.5. Garantías del FEI (Fondo Europeo de Inversiones)

A finales de 1999, el total de operaciones aprobadas en cartera del FEI desde su creación ascendía a 2 784 millones de euros. De estos, los proyectos de RTE suponían 1 918 millones de euros, equivalentes al 69% del total (transporte 36%, energía 29% y telecomunicaciones 35%).

En total, las operaciones firmadas en 1999 ascienden a 456,1 millones de euros, de los que 406,6 millones se refieren a garantías y 49,5 millones a participaciones. Del total de las garantías, 388,8 millones de euros (95%) fueron para proyectos de RTE (265,8 millones de euros para proyectos de transporte de Alemania, Portugal y el reino Unido y 123,1 millones de euros para proyectos de telecomunicaciones de Bélgica, Hungría, Polonia e Irlanda). En el Anexo X figuran más detalles al respecto.

Desde su creación, el FEI ha garantizado operaciones relacionadas con las RTE en diez Estados miembros (Bélgica, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos,

¹¹ Los préstamos del BEI se refieren a los contratos de financiación firmados.

¹² Estos proyectos de infraestructura física de telecomunicaciones no están cubiertos por las orientaciones para las RTE-Telecom, pero pueden considerarse proyectos relacionados con las RTE.

Portugal, España, Reino Unido) y fuera de la UE en Hungría, Polonia, Eslovaquia y la zona del Mar del Norte perteneciente a Noruega.

Cuadro 11: Garantías de crédito del FEI para proyectos de RTE
(operaciones firmadas, en millones de €)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994-1999
TRANSPORTE	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	256,3	846,7
ENERGÍA	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	498,1
TELECOM	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	104,0	801,6
TOTAL	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	360,3	2146,4

4.6. La financiación por los Estados miembros

La financiación de las RTE por parte de la Unión representa por lo general una pequeña proporción del coste total, salvo en algunos proyectos de los países "de la cohesión". La mayor parte de la financiación procede o bien de los poderes públicos de los Estados miembros o bien, básicamente en los sectores de la energía y las telecomunicaciones, del sector privado. Es difícil proporcionar cifras exactas o significativas sobre la envergadura de las cantidades invertidas por los Estados miembros en las redes transeuropeas.

4.7. La financiación de infraestructuras en terceros países

4.7.1. ISPA

El 21 de junio de 1999 el Consejo aprobó el Reglamento (CE) n° 1267/1999 por el que se crea un instrumento de política estructural de preadhesión (ISPA). Durante el período 2000-2006 este instrumento proporcionará una ayuda financiera de cerca de 520 millones de euros al año destinada a proyectos de infraestructuras de transporte de los diez países de Europa Central y Oriental candidatos a la adhesión. Podrán optar a dicha ayuda los proyectos que fomenten la movilidad sostenible y, en particular, los proyectos de interés común que permitan a los países beneficiarios cumplir los objetivos de las asociaciones para la adhesión. Se incluyen en esta categoría los proyectos de interconexión e interoperatividad (tanto de redes nacionales entre sí como de estas con las redes transeuropeas, incluido el acceso a dichas redes). El ISPA deberá ir dirigido a proyectos individuales de forma parecida al Fondo de Cohesión, dada la similitud de los objetivos. La ayuda concedida con arreglo a este nuevo instrumento debe limitarse a los proyectos que tengan un impacto significativo a escala suficiente. El coste total de cada medida ascenderá por lo general a un mínimo de 5 000 000 de euros. La ayuda comunitaria podrá concederse mediante una subvención o a través de una aportación reembolsable que podrá representar hasta el 75% de los fondos públicos invertidos

(85% en casos excepcionales). En el cuadro 12 se ofrece el reparto indicativo de las ayudas del ISPA entre los países candidatos, en función del número de habitantes, el PIB per cápita y la superficie del territorio (véase asimismo el punto 7.3).

Cuadro 12: Datos básicos sobre los países candidatos y reparto indicativo de las ayudas del ISPA

<i>País</i>		<i>Superficie (km²)</i>	<i>Población en 1997 (×1000)</i>	<i>Índice de PIB^(*) per cápita (media = 100)</i>	<i>Reparto indicativo en % del total</i>
BG	Bulgaria	111 062	8 312	67	8,0 – 12,0
CZ	República Checa	78 864	10 304	166	5,5 – 8,0
EE/	Estonia	43 431	1 458	90	2,0 – 3,5
HU	Hungría	93 030	10 155	124	7,0 – 10,0
LV	Letonia	64 589	2 469	67	3,5 – 5,5
LT	Lituania	65 300	3 706	76	4,0 – 6,0
PL	Polonia	312 685	38 660	91	30,0 – 37,0
RO	Rumania	238 391	22 546	84	20,0 – 26,0
SK	Eslovaquia	49 035	5 383	116	3,5 – 5,5
SI	Eslovenia	20 256	1 986	175	1,0 – 2,0
Total		1 076 643	104 979	100	

Fuente: Eurostat

() basado en la media correspondiente al período 1995-1997*

4.7.2. PHARE

A la luz de la revisión de la estrategia de inversión de PHARE para Europa Central, se ha creado un mecanismo para las grandes infraestructuras (LSIF) para los años 1998 y 1999 que facilita recursos de hasta el 25% del coste total de los proyectos de transporte y medio ambiente cuyo importe total no sobrepase los 250 millones de euros. Este mecanismo incluye un mecanismo de preparación de proyectos (PPF) que consagra 25 millones de euros a los estudios necesarios para preparar la construcción de los proyectos. Se trata de un mecanismo que se utilizará sobre todo para preparar los proyectos con vistas a una financiación por parte del ISPA. A partir del año 2000, toda

la ayuda financiera comunitaria para infraestructuras de transporte en los ejes principales de los PECO se vehiculará a través del ISPA (ver más arriba).

4.7.3. *TACIS*

La mejora de los enlaces infraestructurales entre la Unión Europea y los Nuevos Estados Independientes (NEI) es uno de los objetivos del Programa TACIS, que ya está autorizado a gastar hasta el 10% de su presupuesto anual en inversiones, incluidos los pequeños proyectos de infraestructura, en contexto de la cooperación transfronteriza.

4.7.4. *MEDA*

El gasto del Programa MEDA para mejorar los enlaces con los países de la cuenca mediterránea es hoy por hoy marginal —aunque muy útil—, pues se limita a unos pocos estudios de viabilidad (como, por ejemplo, el proyecto Eumedis al que se refiere el punto 7.2).

5. FINANCIACIÓN DE LAS RTE: OTROS ASPECTOS

5.1. Modificación del Reglamento relativo a la financiación de las RTE

En el marco de la Agenda 2000, el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron en junio de 1999 modificar el Reglamento (CE) n° 2236/95 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

El Reglamento modificado¹³ establece un marco financiero de 4 600 millones de euros para el período 2000-2006, destinado a los tres sectores de las RTE. De ese importe total, cerca de 4 170 millones se destinarán a proyectos en el ámbito de los transportes, 155 millones a proyectos del sector energético y 275 millones a proyectos de telecomunicaciones.

La cifra de 4 600 millones de euros representa el doble del presupuesto para el período 1995-1999 (2 300 millones de euros). Este aumento permitirá acelerar la realización de las redes transeuropeas. La Unión estará en condiciones de aportar una contribución importante a la realización de los catorce proyectos seleccionados en Essen, los cuales comienzan a entrar actualmente, en la mayoría de los casos, en la fase de construcción. Tanto el desarrollo de sistemas inteligentes europeos en el ámbito del transporte, entre los que cabe mencionar el sistema telemático europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) que incrementa la interoperatividad de las redes ferroviarias europeas, como la continuación del proyecto Galileo se llevarán a cabo con una ayuda sustancial con cargo a la línea presupuestaria RTE para el próximo período.

Por otra parte, el nuevo Reglamento financiero de las RTE proporciona a la Comisión la posibilidad de establecer programas orientativos plurianuales, lo que constituye un claro avance en la medida en que dicho instrumento permite realizar financiaciones a largo plazo para proyectos a largo plazo. Los programas orientativos plurianuales, que ofrecen a los promotores de los proyectos una indicación del nivel de ayuda que recibirán en el futuro, son especialmente útiles para los grandes proyectos de infraestructuras en el sector de los transportes, así como para los proyectos de asociación público-privada.

La nueva versión del Reglamento ofrece asimismo a la Comisión la posibilidad de invertir inicialmente hasta el 1 % de la línea presupuestaria de las RTE en fondos de capital riesgo, con el fin de favorecer el desarrollo de ese tipo de fondos y abrir con ello una vía de acceso a fuentes de financiación a largo plazo extremadamente importantes (como son los fondos de pensiones y las compañías de seguros) que permitirían financiar los proyectos de infraestructuras de las RTE. El capital riesgo resultará especialmente interesante para los proyectos de asociación público-privada.

Otra mejora del nuevo Reglamento financiero reside en la posibilidad de incrementar a partir de 2003 el nivel de ayuda a los proyectos de navegación por satélite (incluido el

¹³ Reglamento (CE) n° 1655/1999 de 19 de julio de 1999.

proyecto Galileo), que podría así pasar del 10% al 20%. Este elemento es esencial para demostrar que este proyecto vital, genuinamente europeo, puede financiarse.

5.2. Promoción de las asociaciones público-privadas (APP)

5.2.1. Seguimiento del Grupo Kinnock de Alto Nivel

Para dar curso a las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel sobre las asociaciones público-privadas relativas a proyectos de redes transeuropeas en el sector de los transportes, que presentó su informe en mayo de 1997, la Comisión efectuó, en cooperación con los Estados miembros, una proyección de los resultados del estudio que había encargado sobre el papel del accionariado en los proyectos de RTE. Asimismo, en diciembre de 1999 organizó un seminario para dar difusión a los resultados positivos alcanzados por diversas asociaciones público-privadas en distintos proyectos de RTE de envergadura, en particular por lo que respecta a las autoridades responsables de los proyectos.

5.2.2. Contratación pública

En abril de 1999, la Comisión aprobó un borrador de comunicación interpretativa en materia de concesiones y normativa aplicable a los contratos públicos e invitó a las partes interesadas a que presentaran sus observaciones al respecto. Dicho documento recoge las primeras reflexiones de la Comisión en relación con las concesiones y otras formas similares de asociación público-privada. En su parte introductoria, se hace referencia explícita a la Comunicación relativa a las asociaciones entre los sectores público y privado en los proyectos de la red transeuropea de transporte¹⁴ publicada por la Comisión en 1997, así como a la voluntad de esta de promover ese tipo de asociaciones.

Por lo que se refiere a las concesiones en el sector de los transportes, la Comisión indicó que las concesiones que emanen de entidades que no realicen actividades en el sector de los transportes habrán de estar sujetas a las normas y los principios del Tratado (no discriminación, igualdad de trato, transparencia, reconocimiento mutuo y proporcionalidad) cuando se trate de una concesión de servicios, mientras que deberán ser compatibles con las normas del Tratado y de la Directiva 93/37/CEE sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras cuando se trate de una concesión de obras. En los casos de concesiones otorgadas por entidades que realicen actividades en el sector de los transportes, habrán de aplicarse las normas del Tratado anteriormente mencionadas.

En respuesta a las solicitudes formuladas en gran número de reacciones al borrador, la Comunicación definitiva se centrará en las asociaciones público-privadas que puedan considerarse como concesiones con arreglo al Derecho comunitario¹⁵. En ella se tratarán algunas de las cuestiones que se plantean en el marco de los proyectos de RTE.

¹⁴ COM(97) 453 final de 10.9.1997.

¹⁵ DO n° 121 de 19.4.2000, p.2.

Por lo que respecta a la necesidad de permitir un "diálogo técnico" durante la fase de concepción de los proyectos de RTE, en su Comunicación sobre la contratación pública¹⁶, publicada en marzo de 1998, la Comisión indica que propondrá una serie de enmiendas en distintas directivas, con el fin de que ampliar las posibilidades de diálogo en el marco de los procedimientos de adjudicación de contratos.

¹⁶ COM(98) 143 Comunicación de la Comisión - La contratación pública en la Unión Europea.

6. INFORMES, COMUNICACIONES Y EVALUACIÓN

6.1. Informes y comunicaciones

6.1.1. Primer informe sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad

La Comisión aprobó el 10 de septiembre de 1999 el primer Informe sobre la aplicación y los efectos de la Directiva 96/48 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo de alta velocidad¹⁷.

6.1.2. Galileo

El 10 de febrero de 1999, la Comisión adoptó una Comunicación titulada "Galileo - La participación de Europa en una nueva generación de servicios de navegación por satélite", en la que se extraían las conclusiones los trabajos del año anterior.

6.1.3. Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de la EURO-RDSI

A finales de 1999, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la Decisión 2717/95/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 9 de noviembre de 1995, la Comisión preparó una Comunicación en la que presentaba una evaluación global de las orientaciones para el desarrollo de la EURO-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) como red transeuropea. En cumplimiento de las exigencias de dicho artículo, la Comisión había efectuado previamente dos estudios con la ayuda de expertos exteriores, a saber:

- un estudio sobre el estado de la EURO-RDSI en la Unión Europea durante el período 1997-1998 (finalizado en junio de 1998)
- una evaluación intermedia de las acciones de desarrollo de las redes transeuropeas de telecomunicaciones llevadas a cabo durante el período 1993-1997 en el marco de las orientaciones relativas a la EURO-RDSI (terminada en noviembre de 1998).

6.2. Evaluación

En el contexto de su Programa "SEM (Sound and efficient management) 2000", la Comisión concede la más alta prioridad a la evaluación de las acciones que emprende.

6.2.1. Energía

En el curso del año se procedió a una evaluación intermedia del programa RTE en el sector energético, realizada por expertos independientes para la Comisión.

6.2.2. Telecomunicaciones

Revisión de los proyectos RTE-Telecom

¹⁷ COM(99) 414 final.

Del total de 39 proyectos examinados en 1999 (véase Anexo III), 28 lo fueron en noviembre. En dicho mes se evaluaron trabajos iniciados el 1 de enero de 1999, seleccionados en el marco de las convocatorias de propuestas publicadas en 1998.

El primer objetivo de este ejercicio consistía en proceder a una evaluación técnica del trabajo realizado, a fin de determinar si los proyectos avanzaban de acuerdo con los compromisos contraídos. La evaluación permitió concluir que, en general, los proyectos progresaban de manera satisfactoria hacia la consecución de sus objetivos.

El segundo objetivo que se perseguía era demostrar la contribución de los proyectos a la realización de los objetivos generales de la acción RTE-Telecom con arreglo a las orientaciones para las RTE en el ámbito de las telecomunicaciones y, posteriormente, en el programa de trabajo de las redes transeuropeas de telecomunicaciones. Se trataba, pues, de determinar las repercusiones de estos proyectos para la sociedad, así como sobre la competitividad, el refuerzo del mercado interior, la cohesión y el desarrollo de actividades en nuevas zonas de crecimiento (creación de empleo). En general, se constató que los proyectos habían alcanzado un elevado nivel de realización en relación con una serie de criterios. Además, la evaluación puso de manifiesto una correlación entre el estado actual de realización de los objetivos establecidos para las redes transeuropeas de telecomunicaciones y el nivel de resultado técnico de los proyectos.

Evaluación de los proyectos correspondientes a la convocatoria conjunta en el ámbito de los multimedia

En octubre de 1999 la Comisión procedió al examen de los 13 proyectos del Grupo operativo sobre programas didácticos multimedia¹⁸, cofinanciados con cargo a la acción RTE-Telecom.

El primer objetivo consistía en evaluar los progresos técnicos realizados por estos proyectos respecto a sus compromisos contractuales, así como determinar, por primera vez, en qué medida respondían a los objetivos de la acción RTE-Telecom. La conclusión general a la que se llegó es que se había realizado un trabajo considerable en los proyectos examinados, en ocasiones con resultados notables y otras veces con resultados prometedores que habrán de ser desarrollados.

El segundo objetivo consistía en establecer la contribución de estos proyectos a los objetivos de la acción RTE-RDSI/Telecom (véase más arriba). Más que de una reflexión sobre la calidad proyectos, se trataba en este caso de evaluar el impacto deseado y los resultados obtenidos.

¹⁸ En diciembre de 1996 el Grupo operativo sobre programas didácticos multimedia publicó una convocatoria conjunta de propuestas para seis programas europeos que presentan objetivos complementarios, pero cuyas modalidades concretas de aplicación son diferentes, dependientes de cuatro Direcciones Generales (a saber, el Programa de aplicaciones telemáticas y el Programa de investigación socioeconómica con fines propios, con los que se proporciona ayuda a proyectos de investigación, la acción RTE-Telecom, a través de la cual se financia el despliegue de aplicaciones y servicios de telecomunicaciones, y los programas SÓCRATES y LEONARDO en el ámbito de la educación y la formación).

El logro más importante de estos proyectos fue alcanzar su objetivo de impacto social, gracias en buena medida a una acertada selección de los grupos de usuarios y a una definición clara de las necesidades existentes

Evaluación intermedia de la acción RTE-Telecom

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión relativa a las orientaciones, la Comisión debe efectuar una evaluación intermedia de la acción RTE-Telecom. Además, la iniciativa SEM 2000 de la Comisión impone una evaluación sistemática de todos los programas de la Unión Europea. Tras haber recibido el dictamen favorable del Comité encargado de las orientaciones (véase el punto 3.2.2) en lo relativo a las líneas generales del mandato que deberá otorgarse, la Comisión publicó un anuncio de información previa en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas¹⁹ con vistas a la firma de un contrato con expertos exteriores de conformidad con los procedimientos habituales de convocatoria abierta.

6.2.3. Transporte

La Comisión organizó una evaluación por expertos exteriores independientes de su apoyo financiero a los proyectos en el sector de los transportes, cuyos resultados se dieron a conocer en 1999 y fueron comunicados a los Estados miembros y al Parlamento Europeo. La Comisión elaborará un plan para la aplicación de las recomendaciones que sean oportunas, basándose en los resultados de esta evaluación y de otras evaluaciones puntuales efectuadas en sectores específicos (en particular por lo que respecta al sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario y a la gestión del tráfico por carretera). Dichas recomendaciones harán referencia a la gestión de los proyectos, al establecimiento de objetivos e indicadores de resultados y a la mejora de la integración de los aspectos medioambientales durante todo el ciclo de realización de los proyectos, desde la apreciación previa hasta la evaluación a posteriori.

¹⁹ DO serie S n° 230 de 26.11.1999.

7. RELACIONES EXTERIORES

7.1. Energía

La ampliación de las redes del sector energético responde a una necesidad vital, no sólo para el suministro de energía de la Unión Europea (que seguirá dependiendo en gran medida de los recursos exteriores, y en particular del petróleo y el gas natural), sino también para la cooperación internacional y el desarrollo en general.

Las perspectivas de ampliación de la Unión Europea, confirmadas en 1999, ponen asimismo de relieve la creciente necesidad de establecer una conexión entre las redes de energía de los países candidatos y las de la Unión Europea.

Ya en las orientaciones para las RTE-Energía se designó un buen número de proyectos de conexión de las redes de gas o de electricidad que entrañarán la realización de obras en países candidatos o en otros países terceros. Tanto el estudio de estos proyectos, como los esfuerzos de cooperación energética a nivel regional en zonas como el Báltico, los Balcanes y el Mar Negro han seguido recibiendo en 1999 una ayuda financiera comunitaria, en el marco del programa RTE-Energía (véase la lista de proyectos financiados que figura en el Anexo V), así como del programa Sinergia y de los programas de ayuda horizontales (PHARE, TACIS y MEDA).

7.2. Telecomunicaciones

La infraestructura de telecomunicaciones y sus nuevos servicios y aplicaciones son factores decisivos para el desarrollo socioeconómico y la integración de los países vecinos con los de la UE. Concretamente, pueden permitir a los países de Europa central y oriental (PECO) y a los de la cuenca mediterránea modernizar sus economías respectivas y mejorar su prosperidad.

A fin de garantizar que las telecomunicaciones puedan desarrollarse a partir de fuentes de financiación comercial, ha de crearse un marco regulador equitativo y estable para el sector, han de organizarse bien las empresas operativas y han de prepararse bien las propuestas de inversión. En todos los casos, la condición previa para que el sector de las telecomunicaciones se desarrolle con éxito es que los gobiernos adopten las políticas desreguladoras o reguladoras adecuadas.

Por tanto, la primera medida que habrá de adoptar la UE es impulsar los cambios institucionales que conduzcan a la liberalización de los servicios de telecomunicaciones y a la regulación y supervisión de las operaciones, así como apoyar la reforma de los marcos reguladores. Hay además buenas perspectivas para preparar el despliegue de las nuevas aplicaciones y servicios de telecomunicaciones de elevado valor social y empresarial, basadas en la experiencia reunida con la acción RTE-Telecom a escala comunitaria, así como con la reciente iniciativa Eumedis y el subprograma Telecom del Programa MEDA.

Por otro lado, la Comisión está examinando la posibilidad de mejorar la coordinación entre las actividades apoyadas en el marco de los instrumentos comunitarios, a fin de preparar el terreno para las aportaciones del BEI y del FEI.

En 1999, la Comisión Europea firmó un acuerdo de coordinación con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. El acuerdo entre ambas instituciones aspira a proporcionar ayuda financiera a los proyectos del sector de las telecomunicaciones en los PECO y los NEI (Nuevos Estados Independientes) en circunstancias específicas. En concreto, estos países han de establecer un marco regulador mínimo. En el caso de los países aspirantes a la adhesión, el requisito que habrán de cumplir es el de asumir plenamente el acervo comunitario en el campo de las telecomunicaciones.

7.3. Transporte

La publicación, en octubre de 1999, del informe final relativo a la evaluación de las necesidades en infraestructuras de transporte puso fin a la misión de estudio de la Comisión que tenía por objeto determinar los componentes necesarios de la futura red transeuropea de transporte en el territorio de los 11 países candidatos a la adhesión (a saber, Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia, República Checa y Rumania).

La red de transporte posteriormente establecida incluye las carreteras que componen los diez corredores paneuropeos de transporte multimodal (confirmados en la 3ª Conferencia Paneuropea sobre el Transporte celebrada en Helsinki en junio de 1997) en el territorio de los países candidatos, junto con otros elementos complementarios elegidos sobre la base de los criterios de la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. En su informe final, el grupo de altos funcionarios encargados de esta evaluación de necesidades en infraestructuras manifestó la conveniencia de considerar los elementos constitutivos de esta red como componentes necesarios de una futura red de transporte transeuropea, en particular en el territorio de los diez países candidatos de Europa Central. En sus recomendaciones, el grupo de altos funcionarios propuso asimismo que se concediera prioridad a las inversiones en los componentes que permitirán completar los corredores de transporte paneuropeos.

El informe mencionado utiliza para describir la red propuesta una serie de mapas basados en la información pormenorizada que se almacena en la base de datos creada a efectos de esta evaluación. El documento incluye igualmente análisis específicos de las previsiones de tráfico, el desarrollo cronológico de la red y la evolución de sus características técnicas, los desequilibrios actuales y futuros en materia de capacidad, etc.

En su configuración actual, la red en el territorio de los países candidatos incluye 18 683 km de carreteras, 20 924 km de líneas férreas, 4 052 km de vías de navegación interiores, 40 aeropuertos, 20 puertos marítimos, 58 puertos fluviales y 86 terminales. La relación entre la longitud de la red y la superficie territorial es, por lo general, claramente inferior a la existente en los 15 Estados miembros, mientras que la

relación entre la longitud de la red y la población se sitúa, globalmente, en un orden de magnitud similar.

El coste estimado de construcción de la red asciende a 92 000 millones de euros, desglosados de la siguiente manera: 37 000 millones para la red ferroviaria, 44 000 millones para la red de carreteras, 1 500 millones para la red de navegación interior y 9 500 millones para los nodos de la red (aeropuertos, puertos fluviales, puertos marítimos y demás terminales).

Cerca de las tres cuartas partes de los costes correspondientes a la construcción de los componentes ferroviarios y viales guardan relación con los corredores paneuropeos establecidos en Helsinki, los cuales recibirán un trato prioritario en la concesión de fondos comunitarios a través del ISPA y el BEI.

8. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Dentro del IV Programa Marco de Investigación y Desarrollo (1994-1998) de la Comunidad Europea, varios programas de investigación específicos incluían actividades que han contribuido al desarrollo y a la aplicación de la política de las RTE. Nos referimos, en concreto, al programa de investigación en el ámbito de los transportes, al programa relativo a la energía no nuclear y a los programas en materia de tecnologías de la información y de las comunicaciones. Los proyectos dedicados a la evaluación de las dimensiones socioeconómicas y medioambientales de la política de las RTE contribuyen a la preparación de la revisión de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Además, tras una primera fase de desarrollo financiada por los programas de investigación, el presupuesto de las RTE permitirá seguir avanzando en la concepción, validación y establecimiento de sistemas como GALILEO (navegación por satélite) y ERTMS (gestión del tráfico ferroviario).

Por su parte, el Quinto Programa Marco de Investigación, Desarrollo tecnológico y Demostración (1998-2002) ha permitido el inicio de acciones en ámbitos como la movilidad sostenible, la intermodalidad, las tecnologías de transporte terrestres y marinas o los sistemas y servicios energéticos económicos y eficientes para los ciudadanos. Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte incluyen las actividades de investigación y desarrollo entre las grandes líneas de acción. Por consiguiente, la acción clave Movilidad sostenible e intermodalidad comportará la realización de nuevas actividades en ámbitos como la investigación socioeconómica (a fin de prever la evolución del tráfico y sus repercusiones socioeconómicas y medioambientales) o el desarrollo tecnológico (con fines de mejora de las infraestructuras y de las interfaces que las conectan con los medios de transporte y los sistemas de gestión del tráfico). Además, los proyectos de investigación realizados en el ámbito de la tecnología de la sociedad de la información que logren los resultados previstos podrán pasar a la fase de validación por el mercado y desarrollo empresarial en el marco de la acción RTE-Telecom.

Un estudio piloto realizado por una agrupación de proyectos ha permitido establecer previsiones cuantificadas de los efectos de la realización de las infraestructuras y las políticas relativas a las RTE del sector del transporte, en relación con la demanda de desplazamientos y las emisiones en Europa en 2010. Los resultados ponen de manifiesto que un conjunto de medidas en materia de interoperatividad, intermodalidad e internalización de los costes externos será el más adecuado para lograr los objetivos medioambientales de la UE. El estudio también demuestra que es posible hacer una evaluación estratégica más detallada de las repercusiones para el medio ambiente,

El proyecto CODE-TEN ha evaluado la posibilidad de ampliar las redes de transporte transeuropeas a los países de Europa Central y Oriental y a la CEI, a través de los 14 corredores establecidos en Helsinki. Aplicando un método de construcción de escenarios, el proyecto ha producido una serie de "imágenes" coherentes del futuro (en la que se combinan diversas hipótesis sobre el crecimiento del PIB, la integración europea y la planificación de las infraestructuras), acompañadas de diversas proyecciones sobre evolución y asignación del tráfico.

De los resultados obtenidos se desprende que el desarrollo de una red multimodal

utilizable en el marco del desarrollo futuro de la política de las RTE del sector del transporte.

constituye la opción más ventajosa en todos los supuestos. El ferrocarril permite incrementar la seguridad y la calidad del aire, mientras que la carretera ofrece más de ventajas en materia de accesibilidad

LISTA DE ANEXOS

**Por razones técnicas,
Los anexos se encuentran en el documento
SEC(2000)1113**

Anexo I:	Índice de abreviaturas
Anexo II:	Ayudas financieras comunitarias a proyectos de redes transeuropeas en el sector de la energía durante el período 1995-1999
Anexo III:	Avances registrados en proyectos de la acción RTE-RDSI/Telecom
Anexo IV:	Resumen de los avances registrados en los 14 proyectos específicos de transporte seleccionados en el Consejo Europeo de Essen
Anexo V	Redes transeuropeas: concesión de ayudas financieras a proyectos energéticos de interés común en 1999
Anexo VI:	Proyectos RTE-Telecom financiados en 1999 a resultas de la convocatoria de propuestas de ese mismo año
Anexo VII:	Proyectos y estudios RTE-Transporte financiados en 1999 con arreglo al Reglamento 2236/95
Anexo VIII:	Principales proyectos RTE financiados por el FEDER y por el Fondo de Cohesión hasta finales de 1999
Anexo IX:	Préstamos del BEI A : RTE-Energía B : RTE-Transporte C : RTE-Telecom
Anexo X	Garantías del FEI en favor de las redes transeuropeas firmadas en 1999

Índice de abreviaturas

PECO	Países de Europa Central y Oriental
DBFO	Concepción, construcción, financiación y explotación (design, build, finance and operate)
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
BEI	Banco Europeo de Inversiones
FEI	Fondo Europeo de Inversiones
GNSS	sistema mundial de navegación por satélite
GPS	sistema europeo de navegación
IDA	Intercambio de datos entre administraciones
RDSI:	red digital de servicios integrados
ISPA	Instrumento de política estructural de preadhesión
APP	Asociaciones público-privadas
RTE	redes transeuropeas
TERFN	red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías