



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 01.07.2002
COM(2002) 344 final

**INFORME DE LA COMISION
AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL COMITE ECONOMICO Y SOCIAL Y AL COMITE DE LAS REGIONES**

**LAS REDES TRANSEUROPEAS EN 2000
INFORME ANNUAL**

{SEC(2002) 732}

ÍNDICE

1.	Resumen: visión de conjunto de las RTE en 2000.....	5
2.	Progresos registrados en proyectos específicos	6
2.1.	Energía	6
2.2.	Telecomunicaciones	6
2.3.	Transporte	7
3.	Nuevas orientaciones y avances, normativa, comités de las RTE y control financiero	8
3.1.	Nuevas orientaciones y avances.....	8
3.1.1.	Interoperabilidad de las redes ferroviarias transeuropeas	8
3.1.2.	Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (RTTFM)	8
3.1.3.	Infraestructura energética.....	9
3.2.	Normativa.....	9
3.2.1.	Modificación del programa de trabajo y de las orientaciones de la RTE-Telecom	9
3.2.2.	Modificación de las orientaciones en materia de transporte	10
3.3.	Comités de orientaciones y de ayuda financiera de las RTE, control financiero.....	10
3.3.1.	Energía	10
3.3.2.	Telecomunicaciones	10
3.3.3.	Transporte	11
3.3.4.	Comité de ayuda financiera a las RTE.....	12
3.3.5.	Control financiero	12
4.	Financiación de las RTE	14
4.1.	Comité de ayuda financiera a las RTE.....	14
4.1.1.	Energía	14
4.1.2.	Telecomunicaciones	14
4.1.3.	Transporte	14
4.2.	IDA.....	17
4.3.	Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión.....	17
4.3.1.	FEDER	17
4.3.2.	Fondo de Cohesión.....	17
4.4.	Préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI)	19
4.5.	Garantías del Fondo Europeo de Inversiones (FEI).....	21

4.6.	Financiación por parte de los Estados miembros.....	22
4.7.	Financiación de infraestructuras en terceros países	22
4.7.1.	PHARE.....	22
4.7.2.	CARDS	22
4.7.3.	TACIS	23
4.7.4.	MEDA.....	23
4.7.5.	ISPA	23
5.	Financiación de las RTE: otros aspectos.....	26
5.1.	Reglamento Financiero de las RTE - Elaboración de un Programa Indicativo Plurianual para la RTE-T (2001-2006)	26
6.	Comunicaciones, evaluación y control financiero	27
6.1.	Comunicaciones	27
6.1.1.	Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo de la EURO-RDSI.....	27
6.2.	Evaluación.....	28
6.2.1.	Telecomunicaciones	28
6.2.2.	Transporte	29
7.	Relaciones exteriores	29
7.1.	Energía	29
7.2.	Telecomunicaciones.....	30
7.3.	Transporte	31
8.	Otras políticas de la Unión relacionadas con las RTE.....	32
8.1.	Medio ambiente.....	32
8.2.	Investigación y desarrollo	32
8.2.1.	Sistemas y servicios para el ciudadano (Acción Clave I)	34
8.2.2.	Nuevos métodos de trabajo y comercio electrónico (Acción Clave II)	35
8.2.3.	Contenidos y herramientas multimedios (Acción Clave III)	35
8.2.4.	Tecnologías e infraestructuras esenciales (Acción Clave IV).....	36
8.2.5.	Redes de investigación.....	36
9.	Consideraciones finales.....	39

ANEXO: SEC(2002) 732

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1: Financiación comunitaria de las RTE en 2000.....	13
Cuadro 2: RTE-Energía - Compromisos.....	14
Cuadro 3: Transporte - Categorías de proyectos.....	15
Cuadro 4: Transporte - Formas de intervención.....	16
Cuadro 5: Modos de transporte.....	16
Cuadro 6: Financiación de la RTE-T por el Fondo de Cohesión (desglose por países)	18
Cuadro 7: Financiación de las RTE por el Fondo de Cohesión en 2000 (desglose por modos y países, en términos porcentuales).....	18
Cuadro 8: Préstamos del BEI a las RTE	21
Cuadro 9: Garantías de crédito del FEI para proyectos de RTE	22
Cuadro 10: Ayudas del ISPA al sector de los transportes en 2000	25

1. RESUMEN: VISIÓN DE CONJUNTO DE LAS RTE EN 2000

La Comisión presenta aquí el informe anual de 2000 sobre las redes transeuropeas (RTE) al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones de conformidad con lo dispuesto en 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, modificado por el Reglamento (CE) n° 1655/99 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En 2000 inició su andadura el primer Programa Indicativo Plurianual (PIP) para la RTE-T (red transeuropea de transporte) en virtud del Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, que regula la financiación de las RTE.

El PIP incluye los proyectos decididos en Essen, en curso de ejecución, así como las nuevas prioridades; a saber: el proyecto Galileo, la eliminación de estrangulamientos en la red ferroviaria de la RTE-T, determinados proyectos transfronterizos y sistemas inteligentes de transporte para el tráfico rodado y aéreo.

Progresos concretos registrados en proyectos de interés común

En la Sección 2 y en los Anexos se ofrece más información al respecto.

La mayor parte de los proyectos de interés común siguieron avanzando de forma satisfactoria. En los Anexos III y IV se recogen las listas de proyectos específicos.

Orientaciones y otros aspectos jurídicos

El 16 de noviembre de 2000 la Comisión adoptó una decisión por la que se determinaban las especificaciones de los proyectos de interés común en el sector de las redes transeuropeas de energía (transmisión de electricidad, gasoductos y almacenamiento) establecidos en la Decisión n° 1254/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Informes y revisiones

El Tribunal de Cuentas publicó el informe especial n° 9/2000, relativo a la RTE de telecomunicaciones (RTE-Telecom), al que se adjuntaban las respuestas de la Comisión.¹

La Comisión adoptó la estrategia *e-Europe*, a cuya aplicación habrá de contribuir la RTE-Telecom.

Financiación

En el Cuadro 1 se ofrece una visión de conjunto de la financiación comunitaria de las RTE en 2000.

¹DO C 166 de 15.6.2000.

2. PROGRESOS REGISTRADOS EN PROYECTOS ESPECÍFICOS

2.1. Energía

Durante el período 1995-2000 se produjeron avances decisivos en siete de los diez proyectos prioritarios decididos por el Consejo Europeo de Essen en diciembre de 1994.

Los tramos principales de los cinco proyectos en el sector del gas entraron en fase de explotación durante este período. Concluyeron las obras del gasoducto Argelia-Marruecos-España, así como las de las nuevas redes de gas de Grecia, Portugal y España meridional y occidental. También concluyó la primera fase del gasoducto Yamal-UE, que conecta las redes rusas con la UE a través de Bielorrusia y Polonia.

Por lo que respecta a los cinco proyectos del sector eléctrico, uno entró en funcionamiento (conexión entre el norte de Portugal y España), mientras que otro se encuentra en fase de construcción (conexión entre Italia y Grecia). Los tres proyectos restantes todavía no han superado las dificultades existentes en materia de autorizaciones administrativas (proyectos Francia-Italia y Francia-España) o de decisiones estratégicas en el nuevo entorno liberalizado (conexión entre las zonas oriental y occidental de Dinamarca).

Otros proyectos de interés común también avanzaron a buen ritmo. En el Anexo II figura una lista de todos los proyectos de la red de energía financiados durante este período con cargo a la línea presupuestaria de las RTE.

2.2. Telecomunicaciones

Por lo general, los proyectos registraron notables avances. Todos los proyectos de RTE-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) seleccionados en las convocatorias de 1996 y 1997, menos uno correspondiente a ésta última, concluyeron desde el punto de vista técnico, al igual que todos los proyectos sobre teleturismo (1997) y la mayoría de proyectos multimedios (1997). Asimismo, se completó en el plano técnico un gran número de proyectos de las convocatorias de 1998 y 1999.

Se efectuaron evaluaciones técnicas de la mayor parte de los proyectos con la ayuda de expertos independientes. En las actividades que quedaban por realizar se tuvieron debidamente en cuenta las recomendaciones formuladas en las evaluaciones. En varios foros de inversión y exposiciones se realizaron presentaciones públicas de algunos proyectos modélicos que suscitaron el interés de los sectores público y privado.

Los dos proyectos sobre medidas de apoyo y de coordinación siguieron siendo decisivos para dar a conocer la RTE-Telecom, aumentar su transparencia, incrementar el número de participantes en el programa, favorecer la presentación de propuestas más pertinentes y divulgar los resultados de los proyectos.

En el Anexo III se presentan el estado actual de los proyectos y las evaluaciones correspondientes. Para más información sobre los proyectos y las medidas complementarias y de apoyo, puede consultarse el sitio *web* www.europa.eu.int/tentelecom, cuyo contenido se actualiza de forma periódica.

2.3. Transporte

Siguieron avanzando los 11 proyectos que quedaban por finalizar de los 14 proyectos "específicos" de transporte designados por el Consejo Europeo de Essen. La conexión fija entre Suecia y Dinamarca a través del estrecho del Øresund empezó a explotarse en el verano de 2000. En el Anexo IV se ofrece información detallada sobre los 14 proyectos.

También progresaron otros proyectos de interés común subvencionados en el marco de la RTE-T. Además, de conformidad con las disposiciones del Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se modifica 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, en el año 2000 la Comisión y los Estados miembros dieron los primeros pasos para la creación del Programa Indicativo Plurianual (PIP) para la red transeuropea de transporte, que abarca el período 2001-2006.

El PIP reviste especial importancia para el sector de los transportes, al que se han asignado 4 170 millones de euros de la dotación total de 4 600 millones de euros prevista para los tres sectores de las RTE en el marco de la Agenda 2000. La programación plurianual de la ayuda financiera comunitaria responde a las necesidades concretas de los grandes proyectos de infraestructuras de transporte y garantiza una gestión más eficaz de la línea presupuestaria dedicada a la RTE-T.

Con miras a la elaboración del PIP para el período 2001-2006, la Comisión colaboró estrechamente con los Estados miembros y convocó varias reuniones del Comité de ayuda financiera de la RTE-T a lo largo del año 2000. El Comité emitió un dictamen favorable sobre el programa en su reunión de 18 de diciembre de 2000.

A raíz de este procedimiento, el PIP para el período 2001-2006 proponía un importe de 2 781 millones de euros. Además de seguir subvencionando los proyectos de Essen todavía en curso, que en estos momentos necesitan una inyección de fondos para poder concluir en los plazos previstos, el PIP se centra en las nuevas prioridades siguientes: el proyecto Galileo, la eliminación de estrangulamientos en la red ferroviaria transeuropea, la construcción de conexiones transfronterizas tanto dentro de la Comunidad como con terceros países (en particular los países candidatos a la adhesión) y sistemas inteligentes de transporte para el tráfico rodado y aéreo. El programa hace especial hincapié en los objetivos de movilidad sostenible, lo cual se refleja en el hecho de que casi el 64% de la ayuda total se destine al ferrocarril y el 95% de los fondos se dediquen al ferrocarril, a las vías navegables interiores y a los sistemas inteligentes de transporte.

Prosiguió la fase de elaboración del proyecto GALILEO de radionavegación por satélite. El Consejo Europeo de Niza insistió en la importancia estratégica de dicho proyecto y en la necesidad de emprender la fase de desarrollo y validación subsiguiente. El coste de esta fase, que asciende aproximadamente a 1 100 millones de euros, se sufragará completamente con fondos públicos (presupuesto comunitario y Agencia Espacial Europea). En vista de ello, el Comité de ayuda financiera de la RTE-T autorizó en su reunión de 18 de diciembre la participación del programa GALILEO en el Programa Indicativo Plurianual, asignándole una dotación indicativa máxima de 550 millones de euros.

El sistema EGNOS (*European Geostationary Navigation Overlay System* - Sistema Europeo de Navegación Geoestacionaria), que supervisa el funcionamiento de los sistemas GPS y GLONASS y ofrece la información pertinente a los usuarios, siguió recibiendo ayuda de la RTE-T en su fase crítica de concepción, mientras que el ESTB (*EGNOS System Test Bed* - plataforma de ensayo del sistema EGNOS) emite una señal espacial EGNOS real desde febrero de 2000.

Se obtuvieron resultados concretos en las 5 iniciativas eurorregionales en pro de la utilización de sistemas inteligentes de transporte en la red transeuropea de carreteras. Los servicios de intercambio de datos, gestión del tráfico e información están tomando realidad en todas las fronteras europeas. Así, por ejemplo, se procedió al intercambio de datos entre Suecia y Dinamarca a través de la conexión del Øresund, y se ofrecieron servicios de información en tránsito sobre el tráfico en tiempo real (mediante el RDS-TMC, *Radio Data System-Traffic Message Channel* - sistema de datos por radio-canal de mensajes de tráfico) en Alemania, Suecia, Dinamarca, el sur de Finlandia, Francia, España, Italia y los Países Bajos.

3. NUEVAS ORIENTACIONES Y AVANCES, NORMATIVA, COMITÉS DE LAS RTE Y CONTROL FINANCIERO

3.1. Nuevas orientaciones y avances

3.1.1. Interoperabilidad de las redes ferroviarias transeuropeas

En el ámbito de la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad se lograron notables avances en la elaboración de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) con arreglo a la Directiva 96/48/CE. Más concretamente, en noviembre de 2000 la Comisión presentó al Comité de Reglamentación dos propuestas que obtuvieron un dictamen favorable: una decisión de la Comisión sobre las especificaciones del sistema europeo de gestión de tráfico de ferrocarriles y una recomendación de la Comisión relativa a los parámetros básicos del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Sobre la base 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 ferroviarios convencionales, así como una propuesta de directiva relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. En mayo de 2000 el Parlamento Europeo adoptó en primera lectura una postura sobre la directiva propuesta. El Consejo adoptó el 10 de noviembre de 2000 una posición común, que incorporaba la mayoría de las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo, despejando por tanto el camino hacia una rápida adopción de la directiva.

3.1.2. Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (RTTFM)

Tras el acuerdo político alcanzado por el Consejo los días 9 y 10 de diciembre de 1999 sobre el conjunto de medidas en el sector de las infraestructuras, el procedimiento de codecisión prosiguió a lo largo de 2000, culminando en un acuerdo entre el Consejo y el Parlamento. El principal objetivo de dicho acuerdo consiste en introducir derechos de acceso para prestar servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril. En una primera fase (año 2003), se establecerán derechos

de acceso a una red determinada (Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías), que englobará las principales líneas de transporte de mercancías. En una segunda fase (año 2008), se establecerán derechos de acceso al resto de la red. Conviene recordar que el conjunto de medidas en materia de infraestructuras consta de una propuesta de directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, de una 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.

3.1.3. *Infraestructura energética*

En su Libro Verde sobre la seguridad del abastecimiento energético (COM (2000) 769 de 29 de noviembre de 2000), la Comisión achaca la lenta integración de los mercados nacionales y la limitada seguridad de abastecimiento energético al insuficiente desarrollo de la infraestructura de transmisión. Es preciso aumentar la capacidad disponible en el tendido eléctrico existente y, en caso necesario, ampliar dicho tendido, procurando elaborar planes para superar los obstáculos que entorpecen la ejecución de "proyectos de interés europeo". En el sector del gas también deben eliminarse los estrangulamientos reales o potenciales, para lo cual habrá que determinar las nuevas interconexiones necesarias. Este proceso de interconexión y otras mejoras de las infraestructuras deberán abarcar los países candidatos a la adhesión.

En 2001 la Comisión elaboró, en respuesta a la petición que se le había hecho en el Consejo Europeo de Estocolmo, una Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las infraestructuras energéticas europeas. La Comunicación tenía por objeto evaluar más a fondo la situación actual de las infraestructuras energéticas, proponer medidas destinadas a garantizar un uso eficaz de las mismas, y crear un marco reglamentario estable que fomente la construcción de nuevas infraestructuras para satisfacer la creciente demanda, mantener el interés de los responsables políticos por las cuestiones relacionadas con las infraestructuras energéticas y potenciar las ventajas del mercado interior de la energía.

Al mismo tiempo que presentaba dicha Comunicación, la Comisión propuso una revisión de las orientaciones de la RTE-Energía, dentro de la cual habían de designarse proyectos de interés europeo.

3.2. **Normativa**

3.2.1. *Modificación del programa de trabajo y de las orientaciones de la RTE-Telecom*

De conformidad con la Decisión relativa a un conjunto de orientaciones para las redes transeuropeas de telecomunicaciones², la Comisión aprobó el programa de trabajo revisado de RTE-Telecom para el período 2000-2002. En la revisión se tuvo 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

²Decisión 1336/97/CE de 17.7.1997 (DO L 183 de 11.6.1997, p. 12).

los tres años transcurridos. El nuevo programa servirá de base a las convocatorias abiertas de propuestas que se publiquen en el futuro.

En cumplimiento de la Decisión relativa a las orientaciones³, la Comisión inició el procedimiento de revisión del Anexo I del texto en cuestión. A tal efecto, la Comisión efectuó un estudio para evaluar el contenido actual, el alcance y las modalidades de las orientaciones sobre RTE-Telecom y presentar las propuestas de revisión pertinentes, previa consulta de las partes interesadas en el ámbito nacional y de las empresas del sector. El estudio corrió a cargo de expertos externos⁴ y el informe final se publicó en abril de 2001 (*TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report*, abril de 2001).

3.2.2. *Modificación de las orientaciones en materia de transporte*

El 5 de junio el Consejo adoptó una posición común sobre la propuesta de modificación de la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T), con el fin de incluir los puertos marítimos y fluviales y modificar un proyecto en el Anexo III (Cuadro I).

3.3. **Comités de orientaciones y de ayuda financiera de las RTE, control financiero**

3.3.1. *Energía*

El Comité de orientaciones de la RTE-Energía se reunió el 7 de abril para examinar las actividades de intercambio de información sobre los avances de los proyectos de interés común (Doc. nº 2000/1 del Comité de RTE-Energía), el proyecto de decisión de la Comisión por la que se determinan las especificaciones de los proyectos de interés común (Doc. nº 2000/2 del Comité de RTE-Energía), y un proyecto de informe de la Comisión sobre la aplicación de las orientaciones de la RTE-Energía (Doc. nº 2000/3 del Comité de RTE-Energía), sobre posibles modificaciones futuras de dichas orientaciones y sobre nuevos proyectos que pueden incluirse en la lista de proyectos de interés común.

3.3.2. *Telecomunicaciones*

El Comité de orientaciones de RTE-Telecom se reunió en tres ocasiones durante 2000. En su primera reunión, celebrada el 28 de enero, emitió un dictamen sobre el proyecto de programa de trabajo de la RTE-Telecom y sobre el borrador del texto por el que se determina el contenido de la convocatoria de propuestas nº 2000/1 en el ámbito de las redes transeuropeas de telecomunicaciones: estudios de validación y proyectos de implantación en los sectores de los servicios genéricos y de las 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, las redes urbanas y regionales, y las aplicaciones y servicios destinados a las PYME.

En su segunda reunión, celebrada el 25 de julio, el Comité emitió su dictamen sobre el borrador de la convocatoria de propuestas nº 2000/2 para servicios genéricos y

³En cuyo artículo 14 se establece que la Comisión debe presentar cada tres años un informe sobre la aplicación de la Decisión, al que ha de adjuntar las propuestas apropiadas para la revisión del Anexo I de la Decisión, sobre la base del progreso técnico y de la experiencia adquirida..

⁴ DO serie S nº 227 de 23 de noviembre de 1999 y DO serie S nº 13 de 20 de enero de 2000.

aplicaciones en los mismos campos que en la convocatoria nº 2000/1. Además, examinó de qué forma se podía a) encontrar proyectos nacionales con potencial transeuropeo, b) intercambiar buenas prácticas, c) conocer la situación actual en los diversos Estados miembros a fin de determinar los ámbitos en que la intervención comunitaria puede resultar decisiva, es decir, aquéllos en que el mercado no satisface las necesidades existentes. El Comité señaló que, a la hora de determinar los proyectos, habían de tomarse en consideración las posibles sinergias con la evaluación comparativa llevada a cabo en el marco de *e-Europe*. También se intercambiaron puntos de vista sobre el curso de la evaluación intermedia de la iniciativa RTE-Telecom, ofreciéndose constructivas orientaciones sobre el planteamiento metodológico del estudio, así como consejos prácticos acerca de la consulta de las partes interesadas.

La última reunión de este Comité, celebrada el 12 de diciembre de 2000, se dedicó ante todo al informe final de la evaluación intermedia de la iniciativa RTE-Telecom, presentado por un asesor independiente. El Comité acogió favorablemente las conclusiones y recomendaciones generales del informe, entre las que cabe destacar las siguientes: a) el programa RTE-Telecom debería vincularse a la iniciativa *e-Europe* y coordinar sus actividades con otros programas como IST, INFO2000 y *e-Content*; b) se debería aclarar e intensificar la dimensión transeuropea de los proyectos; c) habría que hacer mayor hincapié en el proceso de planificación de las actividades; d) debería concederse prioridad al carácter innovador de los servicios; e) habría que llevar a cabo actividades centradas en la confianza en la tecnología y en la confidencialidad; f) se debería mantener y reforzar la neutralidad ante la tecnología; g) habría que agilizar la negociación de contratos; h) convendría intensificar las relaciones con los puntos de contacto nacionales.

3.3.3. *Transporte*

El Comité a que hace referencia el artículo 18 de las orientaciones se reunió tres veces en 2000. Las reuniones se celebraron el 14 de febrero, el 23 de marzo y el 18 de mayo. En ellas se examinaron las actividades realizadas por los grupos de trabajo especiales del Comité, que se reunieron en varias ocasiones para abordar los siguientes temas:

- Evaluación medioambiental estratégica (una reunión)
- Estrangulamientos en el tráfico rodado (dos reuniones)
- Estrangulamientos en el transporte ferroviario (dos reuniones)
- Informes de ejecución (una reunión)
- SIT en las carreteras (véase apartado 2.3)

Las reuniones ayudaron a la Comisión a preparar la revisión de las orientaciones y a determinar los principales estrangulamientos ferroviarios y viarios de la red transeuropea. En ellas se intercambió información sobre la realización de la evaluación medioambiental estratégica. Las reuniones también ayudaron a la Comisión a redactar un cuestionario con miras a la elaboración de un informe sobre la aplicación de las orientaciones.

3.3.4. *Comité de ayuda financiera a las RTE*

Este Comité celebró siete reuniones durante el año (una reunión de carácter horizontal, una reunión sobre energía, dos sobre telecomunicaciones y tres sobre transporte) y formuló un dictamen favorable en relación con el compromiso de 643,3 millones de euros. En el apartado 4.1 del presente informe se ofrecen datos más pormenorizados acerca de las decisiones de financiación del Comité.

3.3.5. *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. Se alcanzó 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 a las telecomunicaciones, al tratarse de un sector en gran parte privatizado.

Como continuación de los debates iniciados en 1999, el Comité, en su configuración RTE-Telecom, abordó este asunto el 12 de diciembre de 2000, llegando a la conclusión de que un Estado miembro no contrae obligación financiera alguna al aprobar la presentación de una propuesta a una convocatoria de RTE-Telecom, exceptuando los casos en que deposita explícitamente una garantía financiera o interviene como socio en el proyecto.

Cuadro 1 : Financiación comunitaria de las RTE en 2000(millones de ecus/euros)

Sector	Clase de ayuda	Instrumento	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵
<i>Transporte</i>	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989
	Garantías de crédito	FEI ⁶⁻⁷	161	303	55	71	256	55
	Subvenciones	FEDER ⁷⁻⁸	999	2 639	527	n.d.	n.d.	n.d.
		Fondo de Cohesión	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287
	Subvenciones, bonificaciones de interés, garantías de crédito y cofinanciación de estudios	Línea presupuestaria RTE B5-700	625	280	352	474	497	581
		(entre ellos los 14 proyectos específicos)	362	211	211	305	266	288 ⁹
<i>Energía</i>	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	392
	Garantías	FEI ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	0
	Subvenciones y cofinanciación de estudios	Fondos Estructurales	764	1 265	277	n.d.	355	n.d.
		Línea presupuestaria RTE B5-710	12	9	24	19	29	14
<i>Telecomunicaciones</i>	Préstamos	BEI ⁶⁻⁷⁻¹⁰	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726
	Garantías	FEI ⁶⁻⁷⁻⁹	175	9	276	230	44	165
	Aportaciones financieras	Fondos Estructurales	295	173	n.d.	n.d.	387 ¹¹	n.d.
	Cofinanciación de estudios de viabilidad y validación y proyectos de implantación	Línea presupuestaria RTE B5-720	45	16	27	28	22	35
<i>Redes telemáticas</i>	Subvenciones	Línea presupuestaria RTE B5-721	119	44	47	15	21	22

NB: n. d. = no disponible

⁵Pagos comprometidos.

⁶Contratos firmados.

⁷Proyectos RTE y relacionados con las RTE.

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

⁹Incluida la gestión del tráfico ferroviario.

¹⁰Estimación.

¹¹Sólo 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 ayuda financiera a las RTE

4.1.1. Energía

El Comité de ayuda financiera a las RTE se reunió el 8 de junio, aprobando posteriormente mediante consulta escrita 13 estudios de viabilidad y de otros tipos, para los que la Comisión propuso una ayuda financiera de 13,6 millones de euros. La Comisión adoptó la decisión correspondiente el 16 de octubre. En el Anexo V figuran más detalles al respecto.

Cuadro 2 : RTE-Energía - Compromisos (en millones de ECU/EUR)

	1995-97		1998		1999		2000	
	Importe	%	Importe	%	Importe	%	Importe	%
Electricidad	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
TOTAL	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2. Telecomunicaciones

El Comité de ayuda financiera a las RTE se reunió en su composición de telecomunicaciones en dos ocasiones, los días 25 de julio y 12 de diciembre.

En su reunión de julio, el Comité emitió un dictamen sobre el proyecto de decisión de la Comisión relativa a la concesión de ayuda comunitaria a 35 proyectos de interés común seleccionados a través de la convocatoria nº 2000/1 por un importe total máximo de 35 millones de euros. De estos proyectos, 31 se referían a estudios de validación de mercado y 4, a proyectos de implantación. Asimismo, el Comité emitió un dictamen sobre el proyecto de decisión relativa a la selección de una actividad de apoyo y coordinación en el ámbito de la RTE-Telecom entre las propuestas presentadas a la convocatoria permanente nº 1998/3, por un importe máximo de ayuda comunitaria de 0,9 millones de euros. En la reunión de diciembre el Comité intercambió opiniones sobre el informe de la Comisión relativo a las evaluaciones técnicas del programa RTE-Telecom para 2000 (véase el apartado 6.2.1). El Comité también abordó la interpretación de los artículos 8 - presentación de solicitudes de ayuda financiera - y 12 - control financiero - del Reglamento relativo a la financiación de las RTE (véase asimismo el apartado 3.3.5).

4.1.3. Transporte

En cuanto al sector del transporte, la Comisión recibió 288 solicitudes de ayuda financiera, algunas de ellas por sumas relativamente pequeñas. La medida consistente en limitar la ayuda financiera a los proyectos de transporte a un importe

mínimo de 1 millón de euros se aplicó profusamente en 2000, contribuyendo a reducir el número de decisiones. La ayuda total solicitada superaba los 1 700 millones de euros. El Comité de ayuda financiera a las RTE se reunió tres veces durante el año 2000 y se pronunció favorablemente sobre 102 proyectos y estudios para los que la Comisión proponía una ayuda financiera total por valor de 591,659 millones de euros. Algunos de los proyectos seleccionados eran la continuación (o el complemento) de proyectos previamente subvencionados. En el Anexo VII figuran más detalles al respecto.

Por último, debe señalarse que en 2000 se subvencionó un total de 99 proyectos por un importe de sólo 580,659 millones de euros. Como se desprende del Cuadro 5, la Comisión siguió concentrando la mayor parte de los recursos de que dispone (49,54%) en los 14 proyectos específicos de Essen. No obstante, los proyectos prioritarios absorbieron una proporción de los créditos de compromiso inferior a la de años anteriores por cuanto tres de ellos – aeropuerto de Malpensa, línea ferroviaria Cork-Dublín-Belfast-Larne y conexión fija del Øresund – ya han concluido, mientras que algunos proyectos referentes a trenes de alta velocidad no han iniciado todavía la fase de construcción. Este porcentaje es inferior al porcentaje máximo mencionado en los comentarios presupuestarios del Parlamento Europeo sobre el presupuesto de 2000.

Cuadro 3: Transporte - Categorías de proyectos

	Ayuda 2000	%	
	(millones de euros)	2000	1999
14 proyectos específicos confirmados por el Consejo Europeo de Essen (incluye gestión del tráfico ferroviario)	287,69	49,54	58
Gestión del tráfico (todos los modos salvo el ferrocarril)	58,33	10,05	9
Otros proyectos de interés común importantes (distintos de los 14 proyectos específicos)	234,63	40,41	33
TOTAL	580,65	100	100

Cuadro 4: Transporte - Formas de intervención

	Ayuda 2000	%	
	Millones de euros	2000	1999
Estudios de viabilidad/medidas técnicas de apoyo	188,70	33	28
Subvenciones directas	337,95	58	58
Bonificaciones	54,00	9	14
TOTAL	580,65	100	100

Cuadro 5: Modos de transporte

MODO	Número de proyectos/estudios por modo	Ayuda 2000	
		Millones de euros	%
Gestión del tráfico aéreo	7	14,700	2,53%
Aeropuertos	7	11,104	1,91%
Transporte combinado	1	5,000	0,86%
Sistemas globales de navegación por satélite	1	12,000	2,07%
Vías navegables interiores	4	15,800	2,72%
Transporte multimodal	1	34,000	5,85%
Puertos	2	2,500	0,43%
Ferrocarril	45	346,122	59,60%
Gestión del tráfico ferroviario	1	35,000	6,02%
Carreteras	17	71,400	12,30%
Gestión del tráfico rodado	12	32,133	5,53%
Gestión del tráfico de buques	1	0,900	0,15%
TOTAL GENERAL:	99	580,659	100%

La considerable cuantía de las ayudas destinadas a otros proyectos importantes refleja el número de solicitudes recibidas de los Estados miembros y posteriormente seleccionadas. También se atiende a las observaciones incluidas en el presupuesto de 2000 acerca del reparto porcentual entre modos y de la ayuda máxima que puede

concederse a los proyectos prioritarios. Las ayudas destinadas a estudios se limitaron al 33% del total por cuanto muchos proyectos ya habían llegado a la fase de construcción. En general, los comentarios presupuestarios del Parlamento Europeo sobre el presupuesto de 2000 también se respetaron en lo tocante al reparto modal.

4.2. IDA

Los proyectos del programa IDA (actividades sectoriales y horizontales) obtienen financiación independiente del Reglamento de ayuda financiera a las RTE, pero conviene citarlos aquí en aras de la exhaustividad. En 2000 se destinaron 22,3 millones de euros a proyectos IDA.

4.3. Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión

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. No obstante, los gastos del Fondo Regional no se desglosan por proyectos de RTE subvencionados, razón por la cual no es posible ofrecer datos sobre las ayudas a las RTE procedentes de esa fuente.

4.3.1. FEDER

En 2000 se efectuaron los preparativos para el nuevo período de programación de los Fondos Estructurales (2000-2006). Los Estados miembros presentaron los documentos de programación requeridos. La Comisión negoció los documentos con los Estados miembros y la gran mayoría de ellos quedaron ultimados a finales de 2000, gracias a lo cual los proyectos correspondientes al nuevo período pudieron comenzar a financiarse en 2001.

Las infraestructuras recuperaron su importancia relativa en las asignaciones de los Fondos Estructurales por grandes sectores de intervención al amparo del Objetivo nº 1. El porcentaje dedicado a infraestructuras, que fue ligeramente inferior al 30% en el último período de programación (1994-1999), se situará en torno al 34% durante el período actual. Aproximadamente la mitad de las subvenciones destinadas a infraestructuras se dedicará a las redes de transporte, fundamentalmente en los países de cohesión.

4.3.2. Fondo de Cohesión

(Véase el Anexo VIII para más información)

Los compromisos contraídos en 2000 por el Fondo de Cohesión con miras a la financiación de proyectos de RTE-T ascendieron a 1 287 millones de euros. Ese importe, casi tres veces superior al comprometido en 1999, pone de manifiesto que las actividades del Fondo de Cohesión volvieron a agilizarse en 2000.

Cuadro 6 : Financiación de la RTE-T por el Fondo de Cohesión (desglose por países)

	Compromisos hasta 1999 (millones de EUR)	Compromisos durante 2000 (millones de EUR)
Grecia	1535	155
España	4606	852
Irlanda	748	34
Portugal	1446	246
TOTAL	8334	1287

De las 28 subvenciones comprometidas en 2000 (véase el cuadro detallado del Anexo VIII), 15 correspondían a proyectos de la red de carreteras, 12 a proyectos de la red ferroviaria (incluido un proyecto de ferrocarril metropolitano) y 1 a un proyecto de infraestructuras portuarias. No obstante, así como en el período 1993-1999 se dedicó a la construcción de carreteras más de la mitad de las subvenciones del Fondo de Cohesión al sector de los transportes (para más información, véase el informe sobre RTE de 1999), en 2000 predominó claramente el ferrocarril, al que se destinaron las tres cuartas partes de los compromisos totales.

Cuadro 7: Financiación de las RTE por el Fondo de Cohesión en 2000 (desglose por modos y países, en términos porcentuales)

	Carreteras	Ferrocarril	Aeropuertos	Puertos
Grecia	74	26	0	0
España	15	85	0	0
Irlanda	52	48	0	0
Portugal	20	75	0	5
TOTAL	24	75	0	1

En Grecia las subvenciones del Fondo de Cohesión se destinaron sobre todo (115 millones de euros) a la conclusión de las obras de la red de autopistas del proyecto nº 7 de Essen "Pathe-Via Egnatia". No obstante, la subvención para la construcción de la nueva línea de ferrocarril Corinto-Kiato ascendió a 40 millones de euros, lo cual significa que más de una cuarta parte del total de las subvenciones se destinó al ferrocarril.

En España el 85% de las subvenciones con cargo al año 2000 se dedicó a la red ferroviaria y, más concretamente, a la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. El importe total de la ayuda ascendió a 728 millones de euros, lo que representa el 57% del total de las subvenciones asignadas por el Fondo de Cohesión a la RTE-T. Con los 124 millones de euros destinados a la red viaria se

financiaron tres proyectos, entre los que cabe destacar el correspondiente a la *Autovía de Levante a Francia por Aragón*, que obtuvo con diferencia el mayor porcentaje de ayuda (un 60%).

En Irlanda las subvenciones se destinaron a las redes viaria y ferroviaria en proporciones prácticamente iguales. Se dedicaron unos 17 millones de euros a la construcción de la 2ª fase del tramo Cloghren-Lissenhall de la M1 y 16 millones de euros a la ampliación del corredor ferroviario sudoccidental.

En Portugal las tres cuartas partes de las subvenciones de 2000 se dedicaron a proyectos ferroviarios. Recibieron financiación cinco proyectos. Se destinaron 68 millones de euros a la modernización de las líneas II y III del Algarve. Con 64 millones de euros, el desarrollo de la línea ferroviaria septentrional recibió una ayuda comparable. La subvención más elevada para un solo proyecto (52 millones de euros) en Portugal fue la concedida para conectar el metro de Lisboa con la RTE-T. En lo tocante a la red viaria, se subvencionaron las carreteras (Itinerarios Principales) IP 2, IP 3 e IP 6, dedicándose el importe más elevado (20 millones de euros) a la conexión del IP 3 con el IP 5. A fin de seguir mejorando el transporte marítimo en Portugal, se concedió una subvención de 12 millones de euros al puerto de Setúbal con vistas a la instalación de una terminal multimodal.

4.4. Préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI)

(Véase el Anexo IX para más información)

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 2000, el Consejo de Administración del BEI aprobó préstamos por un importe total de 8 597 millones de euros en favor de las redes transeuropeas y proyectos relacionados en la Unión. Los contratos financieros firmados ascienden a un importe de 6 613 millones de euros, que representa el 22% de la actividad del Banco en los Estados miembros. Estas cifras deben compararse con los 7 341 millones de euros correspondientes a los préstamos aprobados y con los 8 277 millones de euros correspondientes a los contratos firmados en 1999. En otras palabras, se han aprobado bastantes más proyectos (+17%) y han disminuido las firmas de contratos (-20%), lo cual hace patente una relativa ralentización de las actividades de las RTE, pero un significativo compromiso para con nuevas inversiones.

Desde 1993¹², el BEI ha aprobado préstamos en favor de las RTE por un importe total de 64 057 millones de euros y ha firmado contratos financieros por una suma acumulada de 47 082 millones de euros. El coste total de inversión de los proyectos correspondientes asciende a unos 215 000 millones de euros.

El BEI ha desempeñado un papel dinámico en la organización financiera de los proyectos de RTE, especialmente cuando éstos 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 estructuras para la concepción, construcción, financiación y explotación de carreteras que se han aplicado a proyectos realizados en el Reino Unido, Finlandia y Portugal.

¹² 1995 para proyectos de RTE-T.

El Banco también ha puesto a punto varios instrumentos financieros innovadores como 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 el intercambio de ideas, compartiendo con nuevos promotores su experiencia en la financiación de infraestructuras mediante las asociaciones público-privadas.

Los préstamos aprobados por el BEI en 2000 para RTE del sector de los transportes ascienden a 6 718 millones de euros en la Unión (frente a 4 807 millones de euros en 1999, lo que supone un aumento de un 40%), con lo cual los préstamos aprobados para este sector hasta la fecha se elevan a un total de 41 252 millones de euros¹³. En 2000 se firmaron contratos de financiación por un valor de 4 010 millones de euros (frente a 4 977 millones de euros en 1999, lo que supone una disminución de un 19%), con lo que el importe total correspondiente a los contratos firmados hasta el momento asciende a 26 666 millones de euros. El número de contratos firmados disminuyó especialmente en el caso de los grandes proyectos (Essen), con un descenso de un 25% respecto de las cifras de 1999. Así, por ejemplo, en 2000 se aprobaron préstamos destinados a los tramos belga y neerlandés del tren de alta velocidad PBKAL, el TGV-Este francés y las autopistas griegas (carretera de circunvalación de Ática (E.S.S.I), Egnatia Central, carretera de circunvalación oriental de Tesalónica, PATHE (Katerini)).

En los países de Europa Central y Oriental, el BEI concedió 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 979 millones de euros.

En el año 2000 se aprobaron en el sector energético nuevos préstamos por un valor de 299 millones de euros para RTE de gas y electricidad, con un importe acumulado desde 1993 de 6 353 millones de euros. En 2000 se firmaron contratos por valor de 392 millones de euros relativos al proyecto de conexión eléctrica Italia-Grecia, al proyecto de transmisión de gas en Irlanda y al proyecto de la línea Verbund Burgenland en Austria. Las cifras correspondientes a 1999 ascendieron a 174 millones de euros.

En 2000 el BEI también concedió nuevos préstamos para las redes europeas de telecomunicaciones no incluidas en las orientaciones de la RTE-Telecom, con 1 580 millones de euros en nuevos préstamos aprobados y 2 211 millones de euros en préstamos firmados (2 126 millones de euros en 1999). Los contratos de financiación firmados desde 1993 hasta la fecha se elevan a un total de 15 196 millones de euros.

¹³ Desde 1995.

Cuadro 8 : Préstamos del BEI a las RTE (millones de EUR)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Total
UE	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	50933
Transporte	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	30516
Proyectos de Essen	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	11008
Energía	367	715	910	1415	854	393	174	392	5220
Proyectos de Essen	207	315	523	695	300	100	75	25	2240
Telecom	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	15197
PECO	579	777	400	668	784	1507	1456	1494	7665

4.5. Garantías del Fondo Europeo de Inversiones (FEI)

(Véase el Anexo X para más información)

En total, las operaciones firmadas por el FEI en 2000 ascienden a 1 102,4 millones de euros, de los que 807 millones se refieren a garantías y 295,4 millones a participaciones.

El FEI firmó en 2000 once operaciones de garantía en favor de proyectos infraestructurales por un importe total de 238,9 millones de euros. De los once nuevos contratos firmados durante este año, cinco se referían al sector de las telecomunicaciones, tres al del transporte y tres al de la energía.

Desde su creación, el FEI ha garantizado operaciones relacionadas con las RTE en once Estados miembros (Bélgica, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, España y Reino Unido) y fuera de la UE en Hungría, Polonia, Eslovaquia, la República Checa y la zona del Mar del Norte perteneciente a Noruega.

Cuadro 9 : Garantías de crédito del FEI para proyectos de RTE (operaciones firmadas en millones de EUR)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1994-2000
TRANSPORTE	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	265,8	117,5	973,7
ENERGÍA	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	83,75	581,9
TELECOM	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	123,1	37,7	858,4
TOTAL	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	388,9	238,9	2 414,0

Las actividades relacionadas con las RTE complementarias de las del BEI se traspasaron a éste último junto con el equipo de especialistas del FEI. El contrato correspondiente se firmó con el BEI el 7 de diciembre de 2000. El Banco disfrutará de las ventajas de la cartera traspasada, aunque también deberá asumir en último término el riesgo de las transacciones, quedando el FEI como mero avalista nominal.

4.6. Financiación por parte de 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 cohesión". La mayor parte de los fondos procede bien de las autoridades públicas de los Estados miembros, bien del sector privado, especialmente en los sectores de la energía y las telecomunicaciones. Es difícil proporcionar cifras exactas o significativas sobre la envergadura de las cantidades invertidas por los Estados miembros en las RTE.

4.7. Financiación de infraestructuras en terceros países

4.7.1. PHARE

A la luz de la revisión de la estrategia de inversión de PHARE para Europa Central, se creó un mecanismo de apoyo a las grandes infraestructuras (LSIF) para los años 1998 y 1999. De conformidad con la decisión de la Comisión (Agenda 2000), a partir del año 2000 todas las ayudas financieras comunitarias destinadas a las infraestructuras de transporte de los PECO se canalizarán a través del ISPA (véase *infra*).

4.7.2. CARDS

El 5 de diciembre de 2000 la Unión Europea aprobó el programa comunitario de asistencia CARDS, destinado a los países que participan en el proceso de estabilización y asociación; a saber: Albania, la antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Hercegovina, Croacia y la República Federal de Yugoslavia. El nuevo Reglamento abarca el período 2000-2006 y cuenta con una dotación global de 4 650 millones de euros. El programa secundará y apoyará las reformas democráticas, económicas e institucionales que han de llevar a cabo los cinco países citados.

Uno de los principales objetivos de CARDS es fomentar la cooperación regional. Dentro de este objetivo general figura el objetivo específico de reintegrar a los países que participan en el proceso de estabilización y asociación en las redes europeas de

infraestructuras, especialmente en los sectores de los transportes, la gestión de fronteras y la energía, así como en redes europeas más amplias, como son las de protección medioambiental y desarrollo sostenible (objetivo específico que deberá incluirse en el documento sobre estrategia regional de CARDS que la Comisión Europea tiene previsto elaborar en 2001).

4.7.3. *TACIS*

El nuevo Reglamento Tacis, que entró en vigor el 21 de enero de 2000, abarca el período 2000 - 2006 y cuenta con una dotación global de 3 318 millones de euros. En virtud de dicho Reglamento, el porcentaje del presupuesto anual que ha de destinarse a la financiación de inversiones pasa de un 10% a un 20% como máximo.

La financiación de inversiones tiene uno de sus sectores prioritarios en la cooperación transfronteriza, incluidas las infraestructuras fronterizas. A fin de facilitar los intercambios, el comercio y los sistemas de recaudación de impuestos en las fronteras, la Comisión sigue prestando especial atención al funcionamiento de los puestos fronterizos.

4.7.4. *MEDA*

El gasto del programa MEDA para mejorar los enlaces entre los países de la cuenca mediterránea y la Unión se limita hoy por hoy a unos pocos estudios de viabilidad.

4.7.5. *ISPA*

En 2000 se aplicó por primera vez el nuevo instrumento de preadhesión ISPA. El 50% de la dotación de este instrumento, creado según el modelo del Fondo de Cohesión, se destina a mejorar la red de transporte de interés transeuropeo en los diez países de Europa Central candidatos a la adhesión a la Unión Europea. Las subvenciones del ISPA dedicadas a las infraestructuras de transporte ascienden a 520 millones de euros anuales durante el período 2000-2006.

Dentro de la red ENIT (Evaluación de las Necesidades en Infraestructuras de Transporte), se prestará especial atención a los 10 corredores paneuropeos aprobados en las Conferencias Ministeriales de Creta (1994) y Helsinki (1997).

En el sector de los transportes, el ISPA utiliza como referencia el estudio de evaluación de las necesidades en infraestructuras de transporte (ENIT) efectuado por la Comisión en los países candidatos a la adhesión. No obstante, dada la diferencia existente entre el coste evaluado de la red ENIT (91 600 millones de euros hasta 2015) y los créditos disponibles con cargo a ISPA-Transporte (3 600 millones de euros hasta 2006), resulta esencial que ISPA se centre en una serie de prioridades.

El corredor paneuropeo de transporte IV fue en 2000 el principal beneficiario del proceso de selección con nueve proyectos seleccionados, entre ellos siete proyectos ferroviarios. La contribución del ISPA a la construcción de este corredor ascenderá a 518,3 millones de euros, de una suma total de 800 millones de euros.

Se logró un equilibrio satisfactorio entre proyectos viarios y ferroviarios, ya que el 53% de la dotación destinada a transporte en 2000 se dedicó al ferrocarril y el 42%, a las carreteras. Asimismo, en todos los modos de transporte subvencionados se comprobó el cumplimiento de las normas europeas, en particular las relativas a

interoperabilidad, señalización, seguridad y carga máxima por eje de 11,5 toneladas para los camiones.

Un aspecto que se tuvo muy en cuenta a la hora de seleccionar los proyectos ISPA en 2000 fue la adaptación de las infraestructuras a las necesidades y las previsiones de tráfico. Así, se concedió prioridad a los estrangulamientos. Otros aspectos esenciales fueron la preocupación por el impacto ambiental y la elaboración de planes de mantenimiento plurianuales.

Se ha observado que la mejora de las infraestructuras es condición necesaria, aunque no suficiente, para garantizar el funcionamiento de redes de transporte eficaces en los países beneficiarios. Así, se consideró esencial contar con servicios comerciales de buena calidad que respondieran a las expectativas de la clientela, especialmente en el transporte ferroviario. En este ámbito se reforzarán las sinergias entre los instrumentos ISPA y PHARE. Por otra parte, los estrangulamientos de carácter no infraestructural, como los lentos procedimientos de cruce de fronteras, han de abordarse en el marco de políticas de desarrollo infraestructural.

El ISPA contribuirá considerablemente a las iniciativas de los países de Europa Central y Oriental (PECO), especialmente teniendo en cuenta las actividades de los responsables políticos en el sector de los transportes y la necesidad de reforzar la conexión con la red transeuropea.

La Comisión resaltó en la Agenda 2000 la importancia del sector de los transportes dentro de la estrategia de preadhesión de la Unión Europea. Los PECO constituyen un vínculo esencial entre la UE, la CEI y los países del Mediterráneo. La infraestructura de transporte de la región es esencial para garantizar la competitividad, el crecimiento económico y el empleo en la UE del mañana.

Por consiguiente, la Comisión pidió a cada uno de los países candidatos que preparara un estrategia ISPA de transporte en la que se indicaran la manera en que se utilizarían los fondos del ISPA, el marco de análisis de los proyectos y las prioridades establecidas para la utilización de este instrumento.

Los 10 países ultimaron sus estrategias en mayo o junio de 2000 basándose en los siguientes criterios:

- Consolidación de la red transeuropea, y especialmente de los diez corredores paneuropeos de transporte multimodales, aprobados en la tercera Conferencia Paneuropea de Transporte de Helsinki en junio de 1997, concediendo prioridad a las conexiones que faltan y a la reducción de los estrangulamientos.
- Concentración de las inversiones en estos corredores como principal prioridad y, con el tiempo, en el acceso a dichos corredores.
- Respeto del equilibrio entre los diversos modos de transporte; hay que hacer un esfuerzo especial para frenar el declive continuado del transporte por ferrocarril.
- Empeño en garantizar la sostenibilidad financiera de las inversiones, especialmente en lo tocante al funcionamiento y mantenimiento de las infraestructuras, sin olvidar los aspectos medioambientales y sanitarios y el cumplimiento del acervo.

- Observancia de las disposiciones de la Directiva relativa a la evaluación de impacto ambiental (EIA), incluidas las referentes a la participación de los ciudadanos.
- Necesidad de recurrir a financiación externa para aumentar el impacto de los fondos del ISPA, en particular a través de préstamos de las instituciones financieras internacionales (IFI), especialmente el BEI y el BERD.

Se comprometió una suma total de 537 millones de euros del presupuesto de 2000 en favor de los proyectos de transporte, lo que supone más del 53% de la dotación total del ISPA (además, el 46% del presupuesto de 2000 se destinó a 39 proyectos medioambientales).

Cuadro 10 : Ayudas del ISPA al sector de los transportes en 2000

País beneficiario	Total EUR	Ferrocarril EUR	Carreteras EUR	Aeropuertos EUR	Otros EUR	Nº total
Bulgaria	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
República Checa	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Estonia	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Hungría	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Letonia	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Lituania	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Polonia	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Rumanía	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Eslovaquia	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Eslovenia	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
TOTAL	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

° Incluye sobre todo programas de asistencia técnica.

Cuadro 11: Sector de los transportes: proyectos por corredor ENIT (financiados en 2000)

Corredor	Nº de proyectos	Fondos ISPA EUR	Porcentaje del presupuesto total dedicado a transporte en 2000
Corredor 1	4	27 819 326	5,18
Corredor 2	2	72 282 461	13,47
Corredor 3	2	78 431 376	14,61
Corredor 4	9	163 193 570	30,41
Corredor 4-5	1	94 860	0,02
Corredor 5	1	12 331 000	2,30
Corredor 5 10	2	8 280 000	1,54
Corredor 5A	1	30 853 200	5,75
Corredor 6	1	10 051 734	1,87
Corredor 9	1	34 747 696	6,47
Corredor 9B	3	24 779 328	4,62
Corredor E-O	3	12 955 328	2,41
Corredor no asignado*	7	60 875 225	11,34
TOTAL	37	536 695 104	

* Por diversos motivos, un proyecto puede pertenecer a un ámbito no asignado a un corredor ENIT. Así, por ejemplo, si se trata de un proyecto de asistencia técnica a la gestión de proyectos, no estará incluido en un corredor ENIT específico.

5. FINANCIACIÓN DE LAS RTE: OTROS ASPECTOS

5.1. Reglamento Financiero de las RTE - Elaboración de un Programa Indicativo Plurianual para la RTE-T (2001-2006)

En el marco de la Agenda 2000, en junio de 1999 el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron modificar el Reglamento (CE) 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.

Como se indica en el informe anual correspondiente a 1999, se estableció un marco financiero para el período 2000-2006 de 4 600 millones de euros para los tres

sectores de las RTE. De este importe total, cerca de 4 170 millones de euros se destinarán a proyectos en el ámbito de los transportes, 155 millones a proyectos del sector energético y 275 millones a proyectos de telecomunicaciones.

Con la elaboración de un Programa Indicativo Plurianual (PIP) para la RTE-T que abarcara el período 2000-2006, con arreglo al Reglamento Financiero de las RTE en su versión modificada, se pretendía prestar especial atención a las necesidades financieras de los grandes proyectos de RTE-T. Además de seguir respaldando los proyectos prioritarios de Essen, dicho programa estaba destinado especialmente a subvencionar proyectos de desarrollo de la red encaminados a eliminar los estrangulamientos y proyectos de carácter transfronterizo, así como propuestas referentes a sistemas inteligentes de transporte (SIT) en los sectores viario, ferroviario y aéreo. El proyecto Galileo es uno de los principales componentes del PIP. Durante el proceso de revisión de las orientaciones de la RTE-T y de elaboración del Programa Indicativo Plurianual, el esfuerzo conjunto de la CE y del grupo de expertos nacionales de la RTE-T sobre SIT para la gestión de tráfico rodado permitió delimitar ocho ámbitos de aplicación para la implantación de SIT en la red transeuropea de carreteras que discurre por los quince Estados miembros.

Tras un diálogo en el que la Comisión y los Estados miembros determinaron los elementos básicos del PIP para la RTE-T - a saber: estructura, disposiciones flexibles y condiciones de gestión del programa -, en septiembre de 2000 se publicó una convocatoria de propuestas a la que respondieron más de 200 proponentes, que solicitaban una ayuda total por un valor superior a 7 000 millones de euros.

Tras la evaluación de las propuestas presentadas, en el marco del PIP para 2001-2006 se propuso a los Comités de ayuda financiera a la RTE-T un importe total de 2 781 millones de euros, que representaba aproximadamente dos tercios del importe total disponible durante el citado período y ponía de manifiesto el interés de los Comités en mantener un margen suficiente para asignaciones presupuestarias anuales fuera del PIP, así como en incluir nuevas prioridades de transporte dentro de la revisión del programa prevista para 2003.

6. COMUNICACIONES, EVALUACIÓN Y CONTROL FINANCIERO

6.1. Comunicaciones

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

De conformidad con el artículo 10 de la Decisión nº 2717/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de noviembre de 1995, el 8 de mayo de 2000 la Comisión publicó una Comunicación y la presentó al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.¹⁴ En ella se efectuaba una evaluación global de un conjunto de orientaciones para el desarrollo de la Euro-RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) como red transeuropea (RTE-RDSI).

¹⁴ COM (2000) 267 final de 8.5.2000.

6.2. Evaluación

En el contexto de su programa para la mejora de la gestión financiera SEM 2000 (*Sound and Efficient Management*), la Comisión concede la más alta prioridad a la evaluación de sus iniciativas.

6.2.1. Telecomunicaciones

En total se evaluaron 33 proyectos el 7 de mayo y el 26 de octubre de 2000 (véase el Anexo III). En general, los evaluadores recomendaron que se respaldaran proyectos con miras a la elaboración de programas de actividades y se organizaran, en caso necesario, más evaluaciones *in situ* (recomendación que también formula el Tribunal de Cuentas en su informe especial).

Evaluación de los proyectos de teleturismo

Se trata de 15 proyectos cofinanciados con cargo al presupuesto de RTE-Telecom gracias a una iniciativa conjunta tomada en 1997 por la Dirección General de Sociedad de la Información y la Dirección General de Política Regional. Su objetivo es mejorar la calidad de la información local sobre turismo y PYME a través de una masa crítica de datos interoperables y fidedignos.

En abril de 2000 se llevó a cabo, con la ayuda de expertos externos, una evaluación técnica de 13¹⁵ de estos proyectos (véase el Anexo III). En términos generales, se llegó a la conclusión de que estos proyectos contribuían decisivamente a una innovadora iniciativa con miras a *e-Europe*, integrando actividades locales y europeas sin menoscabo del principio de subsidiariedad.

Evaluación intermedia del programa RTE-Telecom

De conformidad con las disposiciones del artículo 14 de la Decisión relativa a las orientaciones y de la iniciativa SEM 2000 sobre la necesidad de proceder a una evaluación sistemática de los programas de la UE, la Comisión efectuó una evaluación intermedia del programa RTE-Telecom. Una vez obtenido un dictamen favorable del Comité de orientaciones en su reunión de los días 15 y 16 de julio de 1999 en lo relativo a las condiciones generales, la Comisión publicó un anuncio de información previa en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas¹⁶. A principios de 2000 la Comisión contrató a expertos externos a través de los procedimientos habituales de licitación. Creó, además, un grupo director con representantes de las partes interesadas a fin de orientar las actividades de los expertos y garantizar su independencia.

El contratista presentó sus conclusiones y recomendaciones a los Comités de ayuda financiera y de orientaciones de la RTE-Telecom en su reunión de 12 de diciembre de 2000 (véase el apartado 3.2.2). Puede consultarse el informe completo en el sitio

¹⁵El número total de proyectos financiados por la RTE-Telecom al amparo de esta iniciativa ascendía inicialmente a 15, pero el proyecto BRANDEMBURGO-D se interrumpió antes de la evaluación debido a problemas internos que impidieron cumplir las obligaciones contractuales, mientras que el proyecto CÓRCEGA EN LÍNEA fue evaluado en mayo de 1999.

¹⁶ DO serie S n° 230 de 26 de noviembre de 1999.

web de la RTE-Telecom www.ispo.cec.be/tentelecom. A continuación se resumen las principales conclusiones de esta evaluación independiente:

La evaluación intermedia del programa RTE-Telecom pone de manifiesto que está en marcha un programa importante que puede tener gran repercusión en este sector de actividad. Ocupa un lugar estratégico y su cometido consiste en impulsar el desarrollo de proyectos (comerciales) transeuropeos de alto riesgo y de los resultados de los proyectos de investigación, contando para ello con un alto nivel de participación de las PYME. Las dimensiones relativamente modestas del programa RTE-Telecom no constituyen un inconveniente, sino que, por el contrario, le confieren gran agilidad para desenvolverse en el mundo tan cambiante de las telecomunicaciones, así como la posibilidad de apoyar la estrategia de *e-Europe*. Habida cuenta de que se trata de proyectos de alto riesgo, los resultados preliminares y las expectativas de los participantes indican que muchos proyectos presentan un elevado potencial de implantación una vez haya concluido la fase financiada por la RTE-Telecom.

Para que el programa RTE-Telecom logre la repercusión prevista es preciso, sin embargo, concentrar las actividades. Los ámbitos de actuación son demasiado numerosos y se corre el riesgo de abarcar demasiadas actividades. Por añadidura, es necesario aumentar la eficacia de los proyectos, especialmente en lo que respecta a la elaboración de planes económicos y de inversión, a la asignación de recursos a partes concretas de un determinado proyecto o a la consolidación de la dimensión transeuropea de los proyectos.

6.2.2. *Transporte*

La gestión de proyectos de RTE-T está integrada en las unidades responsables de las líneas de actuación en cada uno de los sectores, lo cual garantiza una adecuación y contribución apropiadas a las políticas y la normativa comunitarias. Estos factores tienen gran influencia en los procedimientos de selección y evaluación. Así, por ejemplo, todos los proyectos de SIT (gestión del tráfico rodado) financiados al amparo de la línea presupuestaria dedicada a la RTE-T, además de ser evaluados en la fase de aplicación según los criterios clásicos, son objeto de evaluaciones posteriores a fin de comprobar su conformidad con los objetivos iniciales. En 2000, la Comisión evaluó 7 proyectos con asistencia externa y dos proyectos (SERTI y VIKING) fueron objeto de pormenorizadas evaluaciones *in situ* (Francia y Finlandia).

7. **RELACIONES EXTERIORES**

7.1. **Energía**

En el ámbito de las relaciones exteriores el principal objetivo en materia de redes de energía consiste en la introducción de la competencia y en la reglamentación de los mercados de la electricidad y el gas natural de los terceros países interesados.

Este objetivo reviste especial importancia en los países candidatos, que se están preparando para adoptar y aplicar el acervo comunitario en este ámbito, aunque también otros terceros países habrán de adoptar medidas similares.

De hecho, se considera que la apertura y reglamentación de los mercados energéticos resulta indispensable para poder efectuar inversiones viables en las redes de energía en el nuevo contexto europeo de mercados energéticos competitivos.

La ampliación y el acondicionamiento de las redes de energía responden a una necesidad vital, no sólo para el abastecimiento de energía de la Unión Europea en su composición actual (que seguirá dependiendo en gran medida de los recursos externos, y en particular del petróleo y del gas natural), sino también para la futura Unión ampliada. A este respecto, el grado de dependencia de la Unión no variará demasiado tras la ampliación. También reviste importancia disponer de redes de energía adecuadamente interconectadas con miras a la participación de los países candidatos en el futuro mercado interior de la energía.

Las orientaciones sobre la RTE-Energía ya incluían proyectos de los sectores del gas y la electricidad realizados en cooperación con los países candidatos. Los proyectos de RTE-Energía referentes a dichos países siguieron recibiendo ayuda financiera comunitaria a través no sólo del programa de RTE-Energía, sino también del programa PHARE.

En lo que respecta a Europa sudoriental, y en particular los Balcanes occidentales, la Conferencia Regional sobre Financiación, celebrada en Bruselas los días 29 y 30 de marzo de 2000, aprobó una serie de medidas de puesta en marcha inmediata (*Quick Start Package*) que habían sido elaboradas por el BEI y se centraban en las infraestructuras, incluyendo varios proyectos del sector energético.

Dentro de la citada serie de medidas, la Comisión Europea aceptó el encargo de elaborar un programa de estudio sobre las infraestructuras regionales, que se dará a conocer en 2001. A la Comisión también se le pidió que preparara en 2001 un planteamiento estratégico para las infraestructuras de transporte y energía de Europa sudoriental, prestando especial atención a los cinco países del proceso de estabilización y asociación.

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 de la UE. Gracias a ellos, los países de Europa Central y Oriental (PECO) y los de la cuenca mediterránea pueden modernizar sus economías respectivas y aumentar su prosperidad.

A fin de garantizar que las telecomunicaciones puedan desarrollarse a partir de fuentes de financiación comerciales, ha de disponerse de un marco reglamentario equitativo, transparente y estable para el sector, de empresas de explotación perfectamente organizadas, de un entorno empresarial atrayente y de propuestas de inversión bien preparadas. 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 de liberalización y reglamentación adecuadas.

Por tanto, la primera medida que ha de adoptar la UE consiste en impulsar los cambios institucionales necesarios para poder supervisar el sector y aplicar el marco reglamentario. Hay además buenas perspectivas para preparar la implantación de nuevos servicios y aplicaciones de telecomunicaciones de elevado valor social y

empresarial, basados en la experiencia adquirida gracias al programa RTE-Telecom, a escala comunitaria, y a la iniciativa Eumedis del programa MEDA.

Por otra parte, la Comisión vela por que las inversiones efectuadas por el BEI y el BERD vayan acompañadas, en la medida de lo posible, de las oportunas reformas reglamentarias. A tal fin, la Comisión y el BERD elaboraron un memorando de acuerdo que garantiza la consulta previa sobre todas las inversiones en el sector de las telecomunicaciones. Se aplican las mismas normas a todas las inversiones del BEI, que han de ser aprobadas por los servicios de la Comisión. Ésta mantiene contactos con otras instituciones financieras internacionales (IFI), y en particular el Banco Mundial, a fin de alcanzar objetivos similares. Puede recurrirse a la asistencia técnica ofrecida por programas comunitarios tales como PHARE, Tacis y MEDA para obtener asesoramiento sobre las reformas reglamentarias.

7.3. Transporte

Además del trabajo dedicado a los aeropuertos en el marco de ENIT, PHARE, Tacis y CARDS, los fondos disponibles se dedicaron con gran provecho a detectar las insuficiencias de los sistemas de control de tránsito aéreo de los países interesados y ayudarles a planificar nuevas actividades. En el marco del programa CARDS se subvencionaron medidas para colmar lagunas en materia de control de tránsito aéreo, especialmente en Bosnia y Hercegovina. Estas actividades han suscitado el interés del BEI y del BERD, que han iniciado estudios para investigar las posibilidades existentes. Será preciso mantener el impulso logrado con estas medidas.

Para poder integrarse con éxito en la Unión ampliada, los países candidatos no sólo han de adoptar el acervo legislativo comunitario, sino que también deben adaptar sus infraestructuras de transporte a las necesidades socioeconómicas y medioambientales en el contexto de la necesaria ampliación de la red transeuropea de transporte. Aun cuando se mantuvieran y reforzaran la estrategia global y las prioridades políticas relativas al desarrollo de infraestructuras en esos países, en 2000 los instrumentos financieros de la UE sufrieron una profunda modificación por cuanto ISPA sucedió a PHARE, y en particular su mecanismo de apoyo a las grandes infraestructuras (LSIF), como principal fuente de financiación comunitaria de las inversiones en infraestructuras de transporte.

Como consecuencia de ello, en el sector de los transportes PHARE empezó a concentrarse el año pasado en actividades de asistencia técnica con miras a una incorporación eficaz del acervo y al correspondiente desarrollo institucional, prestando asimismo una ayuda limitada dentro de los programas nacionales y de cooperación transfronteriza en favor del desarrollo de infraestructuras regionales o locales de transporte que no pueden optar al ISPA.

Muchos países candidatos están adoptando progresivamente o ya han incorporado a sus legislaciones y aplican los principios y objetivos esenciales de las orientaciones de las RTE sobre decisiones de inversión en proyectos de transporte.

En el sudeste de Europa (Balcanes occidentales), la UE subvenciona la construcción de los corredores paneuropeos de transporte (por ferrocarril, carretera o vías navegables), establecidos en la Conferencia Paneuropea de Transporte celebrada en Helsinki en 1997, que conectan la red transeuropea de transporte con los países de Europa central, oriental y sudoriental, entre otros. Los corredores IV, V, VII, VIII y

X tienen especial importancia estratégica para los países de Europa sudoriental. La Unión Europea ayuda a los países interesados a ampliar sus infraestructuras de transporte para así mejorar los corredores y las redes que los conectan.

La serie de medidas de puesta en marcha inmediata (*Quick Start Package*) aprobada en la Conferencia Regional sobre Financiación para Europa sudoriental se centraba ante todo en las infraestructuras, y especialmente en la construcción de redes viarias, que representaban el 71% de la dotación total destinada a infraestructuras.

8. OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN RELACIONADAS CON LAS RTE

8.1. Medio ambiente

El planteamiento adoptado para la financiación de proyectos de RTE en 2000 se basaba en la premisa de que se dispondría de suficiente información para garantizar la conformidad de los proyectos de RTE con la normativa comunitaria. En consecuencia, en diciembre de 1999 se modificó el modelo de impreso para proyectos de RTE a fin de incluir una declaración específica de la autoridad responsable del seguimiento de los lugares pertenecientes a la red Natura 2000 en el Anexo sobre normativa medioambiental. Con esta modificación se pretendía facilitar los procedimientos internos de los Estados miembros y garantizar la conformidad de los proyectos de RTE con las normas de Natura 2000 y, en particular, con los requisitos en materia de protección de los parajes establecidos en el artículo 6 de la Directiva sobre hábitats.

8.2. Investigación y desarrollo

Dentro del cuarto programa marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración de la Comunidad Europea (1994-1998), varios programas específicos incluían actividades que han contribuido al desarrollo y a la aplicación de las políticas en materia de RTE-T. Estos proyectos abordaban temas tales como el apoyo al proceso de toma de decisiones sobre proyectos infraestructurales, las metodologías para la construcción de observatorios de transporte y la evaluación de las dimensiones socioeconómica y medioambiental de las políticas de RTE. Además, se recurrió a muchas actividades piloto para aplicar los resultados y recomendaciones de los proyectos de investigación. La mayoría de los proyectos ya ha llegado a término y sus resúmenes y resultados pueden consultarse bien en el sitio *web* suplementario <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>, bien en los sitios *web* dedicados a los proyectos, que tienen enlaces con el sitio suplementario. Dichos resultados también han contribuido a la revisión tanto de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red de transporte como de la nueva política común de transporte que se presenta en el Libro Blanco.

Dentro del quinto programa marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (1998-2002) ya se han emprendido numerosos proyectos en el marco de varias acciones clave sobre movilidad sostenible e intermodalidad, transporte terrestre y tecnologías marinas, transporte aéreo, sistemas y servicios energéticos eficaces para los ciudadanos o navegación por satélite (GALILEO). En el campo de la investigación socioeconómica se han seleccionado como objetivos prioritarios la evaluación de las políticas de RTE-T, la mejora de la infraestructuras, la elaboración y mejora de instrumentos cuantitativos para respaldar la formulación de políticas

(sistema de información sobre transporte, servicio de modelización, red de observatorios aeroportuarios, etc.), así como la creación de foros de debate para tratar temas relacionados con las políticas y proyectos de RTE-T (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE).

Dentro del proyecto SCENES se ha elaborado un modelo de previsión en el ámbito de los transportes. Dicho modelo está basado en redes y ofrece una detallada descripción de la RTE-T. Abarca no sólo los 15 Estados miembros de la UE, sino también los países candidatos a la adhesión. Si la tendencia actual se mantiene, las previsiones indican que, de aquí a 2010, el transporte de pasajeros crecerá anualmente un 1,3% en la UE ampliada, mientras que el de mercancías aumentará un 2,5%. Asimismo, se prevé que el transporte internacional de pasajeros entre la UE y los países candidatos a la adhesión experimentará un rápido aumento, estimado en un 3,6% anual. El transporte nacional de mercancías por carretera dentro de la UE sólo aumentará un 1,1% anual, mientras que el transporte internacional de mercancías seguirá incrementándose rápidamente, con un 2,9% anual en el caso del comercio intracomunitario y hasta un 3,9% anual en el del comercio entre los países candidatos a la adhesión y la UE. Actualmente se está ampliando el modelo SCENES para conectarlo con los modelos y previsiones nacionales de transporte (EXPEDITE y THINK-UP) y hacer posible la evaluación de la repercusión macroeconómica –PIB y empleo– de las RTE y otras políticas de transporte (TIPMAC).

Con objeto de comprobar la viabilidad de un sistema de información sobre el transporte que apoye la formulación de políticas, se decidió proceder, dentro del cuarto programa marco, a la aplicación experimental de un programa piloto con miras a la creación de un sistema de información sobre transporte alpino (ATIS). Aunque este estudio se limitara a las regiones alpinas, en él se abordaron temas de gran actualidad e interés para la Comunidad. El principal logro del estudio fue conseguir una combinación adecuada de datos sobre comercio y transporte procedentes de diversas fuentes para el proyecto piloto alpino, para lo cual se siguieron las siguientes etapas: a) *regionalización (nivel NUTS2) de las corrientes comerciales entre países, desglosadas por modos de transporte y grupos de productos*; b) *aplicación de las principales estructuras de organización de la cadena de transporte a las corrientes comerciales*; c) *aplicación de la organización específica de la cadena alpina de transporte a las corrientes comerciales a través de los Alpes*; d) *distribución de las corrientes comerciales de los pasos alpinos entre todas las estructuras de organización de la cadena de transporte*; e) *evaluación de los efectos en relación con cuestiones de política de transporte alpino (por ejemplo, tarificación o transporte combinado)*.

La labor realizada gracias a este estudio piloto se plasmó en un instrumento que puede resultar útil para las políticas en este sector y que contribuyó a apoyar una serie de decisiones sobre desarrollo de infraestructuras (como, en el caso de la RTE-T, el corredor Brenner). El potencial de ampliación y mejora del sistema ATIS se examinará en la red temática ALP-NET del quinto programa marco.

La principal aportación del proyecto MAESTRO son sus orientaciones, cuyo objetivo esencial es facilitar el proceso de toma de decisiones con miras a la selección, concepción y evaluación de proyectos piloto y de demostración en el sector de los transportes en Europa. Las orientaciones de MAESTRO salvan las distancias entre distintos puntos de decisión y fases de evaluación de un proyecto piloto o de demostración y se considera que constituyen la primera serie de

orientaciones que puede aplicarse fácilmente a lo largo de todo el ciclo de vida de un proyecto. Han sido concebidas para una amplia gama de usuarios finales. En ellas se establecen cuatro grupos clave, que reflejan el papel que desempeña el usuario en el proceso de realización del proyecto piloto y de demostración, así como el tipo de información que necesita para llevar a cabo su tarea con mayor eficacia. Además de estar dirigidas a un determinado tipo de usuario, las orientaciones también pueden consultarse con una perspectiva más general.

Las orientaciones dividen el proceso de realización de los proyectos piloto y de demostración en tres partes:

1. **Período anterior al inicio del proyecto**, durante el cual los usuarios determinan su problema concreto de transporte y deciden si un proyecto piloto o de demostración es el medio más adecuado para tratar de resolver el problema.
2. **Período de ejecución del proyecto**, durante el cual los usuarios aplican la metodología propuesta por MAESTRO para abordar cuestiones relacionadas con la elaboración y realización del proyecto.
3. **Período posterior a la conclusión del proyecto**, durante el cual los usuarios examinan cómo aprovechar al máximo los resultados del proyecto y si conviene aplicarlo a gran escala.

El programa de Tecnología de la Sociedad de la Información (IST) se desarrolló en el marco de los programas cuarto y quinto de I+D. En 2000 se produjeron grandes avances en la política europea gracias a la iniciativa *eEurope*, que será la fuerza motriz hacia la sociedad de la información, y al Espacio Europeo de Investigación, que ofrece una orientación para el marco futuro. Se ha comprobado que el programa IST está perfectamente adaptado a estas políticas. Una evaluación de la calidad del programa IST señala las contribuciones tangibles del mismo y el impacto que estas actividades de investigación ya han tenido en dichas políticas. A continuación se resumen los avances y logros conseguidos en los principales sectores:

8.2.1. *Sistemas y servicios para el ciudadano (Acción Clave I)*

Con el *programa de aplicaciones telemáticas* se siguen obteniendo fructíferos resultados:

- En el sector *sanitario*, se han fabricado terminales de trabajo transportables y plenamente funcionales para el ejercicio de la telemedicina, así como una base de datos europea normalizada en línea para los trasplantes de órganos (TELEINVIVO y RETRANSPLANT). En el ámbito de las personas con necesidades especiales se han creado interfaces especiales para fomentar una mayor participación de los ancianos y las personas con discapacidades en los mundos móvil y en red (Internet) (MORE y WAI), habiéndose logrado asimismo perfeccionar las sillas de ruedas automatizadas (TRANSWHEEL).
- Se han presentado en ciudades y regiones de toda Europa plataformas de cooperación digitales y plurilingües que ofrecen nuevos modelos de prestación de servicios a las *administraciones públicas* (CITIES, NET FOR NETS y otras).

- Se ha llevado a cabo con gran éxito una serie de proyectos en el sector del *medio ambiente* que han mostrado la manera de supervisar la calidad del agua con precisión, a gran escala y en tiempo real, o de facilitar datos medioambientales a escala europea a los ciudadanos y a los organismos responsables de la gestión de zonas costeras (INION, IRENIE y THESIS).

En el sector del *transporte y del turismo* ha concluido con éxito una serie de proyectos sobre información multimodal al viajero, gestión integrada del transporte por carretera, sistemas normalizados de cobro electrónico y productos comercializados para la emergente red de telecomunicaciones aeronáuticas, demostrándose asimismo las posibilidades que ofrecen los servicios turísticos integrados (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN y EU-SPIRIT).

8.2.2. *Nuevos métodos de trabajo y comercio electrónico (Acción Clave II)*

Las actividades de la Acción Clave II se basan en la idea de una economía mundial en red en la que los consumidores, los trabajadores y las empresas pueden reunirse y relacionarse de forma continuada y dinámica gracias a una infraestructura que les inspira confianza. El objetivo de esta Acción Clave es allanar el camino para que Europa saque partido de esta idea y logre, a lo largo del proceso, potenciar la competitividad de sus empresas, atribuir nuevas capacidades de decisión a los ciudadanos (en su calidad de consumidores, trabajadores y empresarios) e impulsar una economía más sostenible. En este contexto reviste suma importancia investigar y elaborar estrategias y soluciones basadas en la interoperabilidad.

8.2.3. *Contenidos y herramientas multimedia (Acción Clave III)*

Se lograron fructíferos resultados en proyectos dedicados a las bibliotecas digitales, la adquisición de competencias y conocimientos complejos, las comunidades virtuales de aprendizaje, el multilingüismo, la interactividad natural y multimodal, la gestión de conocimientos en varias lenguas o la presentación de información inteligente e interactiva. Se reforzó la cooperación internacional en la mayoría de los ámbitos de actividad de la Acción Clave III gracias a seminarios conjuntos en los que intervinieron personalidades reconocidas del sector procedentes de los Estados Unidos, Rusia y los países asociados. La Unidad de Aplicaciones del Patrimonio Cultural firmó un acuerdo de cooperación con la División de Bibliotecas Digitales de la Fundación Nacional de las Ciencias (EE.UU.) para incluir las actividades de cooperación en el campo de las bibliotecas digitales, tras una sincronización similar, efectuada en 1999, entre la División de Sistemas Inteligentes de esta División y la Unidad de Tecnologías del Lenguaje Humano. La Acción Clave III contribuye a la elaboración de las políticas comunitarias de educación y cultura (véanse *eLearning: concebir la educación del futuro*, SÓCRATES y LEONARDO, los programas MEDIA y Cultura 2000), al plan de acción *eEurope* (el 50% de los proyectos en curso de la Acción Clave III ya contribuyen a *eEurope*, en particular a las líneas de acción relacionadas con la economía basada en el conocimiento y con los contenidos digitales) y a al programa de seguimiento de INFO2000 y MLIS. Las actividades de concienciación y divulgación se han limitado hasta el momento a mantener una presencia sostenible en Internet y a una participación activa en los principales eventos internacionales (como, por ejemplo, la Feria del Libro de Francfort o Milia 2000), pero se espera que adquieran impulso a lo largo de 2001.

8.2.4. *Tecnologías e infraestructuras esenciales (Acción Clave IV)*

Dentro de esta acción se subvencionan proyectos en los siguientes sectores:

- Trabajos sobre las *redes*, sistemas y servicios terrestres inalámbricos e integrados *por satélite*, en los que se ha abordado a menudo el interfuncionamiento de las redes terrestres y la radiodifusión por satélite.
- En el ámbito de la informática, las comunicaciones **y las redes** se hizo hincapié en las redes privadas virtuales **programables**, las capacidades de comunicación en sistemas integrados (Internet), las pasarelas interactivas, la gestión de redes y la convergencia entre sistemas fijos y móviles, y los sistemas centrales.
- En lo que respecta a los programas, sistemas y servicios, los centros de interés fueron el desarrollo de programas distribuidos y los servicios al usuario final, prestándose especial atención a los programas de libre acceso y de fuente abierta.
- En el sector de la simulación los esfuerzos se centraron en la dimensión en tiempo real y a gran escala, y en el de la visualización y las interfaces se trató de colmar la distancia entre los mundos real y virtual, así como en la interoperabilidad entre servicios audiovisuales de distintas redes y entre diversos sistemas de metadatos.
- En el ámbito de las comunicaciones y sistemas móviles y personales, las actividades tenían como objetivo integrar diversas tecnologías de radio y acceso a redes, lo cual ha contribuido a la evolución a largo plazo de los sistemas inalámbricos de cuarta generación y al desarrollo necesario de los sistemas y redes reconfigurables.

8.2.5. *Redes de investigación*

Los dos objetivos de esta línea de acción son los siguientes:

- Aumentar la capacidad troncal europea de investigación hasta lograr una capacidad de gigabit/s. La red GEANT representa un importante hito dentro del plan de acción *e-Europe 2000*.
- Facilitar aplicaciones avanzadas basadas en redes por medio de los bancos de pruebas necesarios para probar, validar y demostrar nuevas tecnologías y servicios en situaciones reales. Este objetivo se persigue a través de 11 proyectos iniciados en 2000. Los principales ámbitos de estudio son las comunicaciones ópticas con capacidades de terabits (ATRIUM), las redes de próxima generación (NGN Lab), las tecnologías de acceso (TORRENT y MOICANE), la calidad del servicio (SEQUIN), la versión 6 del Protocolo Internet (LONG, 6WINIT), las tecnologías y aplicaciones de la trama (*grid*) (EUROGRID, DATGRID y DAMIEN) y las comunidades virtuales (SCHOLNET y MOICANE).

Puede obtenerse más información sobre los proyectos IST en el URL <http://www.cordis.lu/ist/>

9. CONSIDERACIONES FINALES

Consideraciones finales

El informe anual del año 2000 sobre las RTE describe pormenorizadamente el desarrollo de las redes transeuropeas, así como las correspondientes ayudas financieras procedentes de diversas fuentes comunitarias. A pesar de un panorama bastante positivo en términos presupuestarios, la Comisión ha detectado una serie de insuficiencias y lagunas - en particular en la ejecución de los proyectos de la RTE-Transporte -, a las que habrá que prestar gran atención en los próximos años.

En lo tocante a la RTE-Transporte, uno de los aspectos más preocupantes que ha caracterizado al transporte en los últimos años es el significativo aumento del transporte de mercancías por carretera y la espectacular disminución de la cuota correspondiente a los demás modos - especialmente el ferrocarril -, lo cual ha contribuido a incrementar el desequilibrio entre modos. La presión que ejerce el tráfico de vehículos pesados y automóviles no sólo en la red principal transeuropea, sino también en las infraestructuras regionales y dentro de las ciudades, ha dado lugar a un elevado nivel de congestión y ha tenido graves consecuencias en el medio ambiente y en la vida cotidiana de millones de ciudadanos europeos.

Pese a las cuantiosas inversiones en la red ferroviaria efectuadas por los Estados miembros - a menudo combinadas con subvenciones europeas -, la ejecución de los proyectos ha registrado importantes retrasos, especialmente en el caso de los principales proyectos transfronterizos. Sobre la base del actual porcentaje de ejecución, se estima que algunos de los grandes proyectos que figuran en las orientaciones de la RTE-T para 1996 no finalizarán en 2010, como estaba previsto. Serán probablemente necesarios al menos 15 años para poder concluir todos los proyectos específicos mencionados en el anexo III de dichas orientaciones. Entre tales proyectos, los correspondientes a los pasos alpinos (Lyon -Turín y el Brenner) son los que sufren más retrasos debido a las mayores dificultades de planificación, coordinación y financiación que presenta la creación de infraestructuras transeuropeas transfronterizas, así como al limitado interés que los responsables políticos muestran por estos proyectos, en comparación con los proyectos meramente nacionales.

La actual red ferroviaria dispone de una capacidad limitada para absorber cualquier incremento que registren los flujos de tráfico transeuropeos, lo cual reduce el atractivo que pueda tener el ferrocarril para el transporte de mercancías. Los estrangulamientos ferroviarios afectan aproximadamente a una décima parte de la longitud total de la RTE-T. La situación es difícil no sólo en los corredores de tránsito del norte al sur de Europa y en los Alpes, sino también en los Pirineos, zona en la que las redes francesa y española no son interoperables debido a la diferencia de ancho de vía. También los nudos ferroviarios, en los que convergen diversas categorías de tráfico, se ven gravemente afectados por los estrangulamientos y constituyen uno de los principales obstáculos para el desarrollo del transporte de mercancías por ferrocarril. Es probable que en un futuro próximo, de resultas del proceso de ampliación, los corredores ferroviarios este-oeste se vean también

saturados ante el aumento que se prevé experimentará el comercio entre la Comunidad y los países candidatos.

A fin de resolver estos problemas y hacer frente a los retos que plantea el transporte en la próxima década, la Comisión ha señalado claramente que el desarrollo del ferrocarril, y en particular la financiación de infraestructuras ferroviarias, constituye unas de sus máximas prioridades. Desde la adopción del Reglamento Financiero relativo a las RTE a mediados de la década de los noventa, se concede prioridad al ferrocarril en el presupuesto de la RTE-T. En 2000 unos dos tercios de los fondos disponibles se destinaron a proyectos ferroviarios, lo cual se atiene plenamente a las recomendaciones del Parlamento Europeo. Estas cifras también incluyen las ayudas en favor de los proyectos de gestión del tráfico, uno de los sectores en que es preciso introducir mejoras para lograr una red ferroviaria plenamente interoperable.

No obstante, otros fondos comunitarios, y en particular los Fondos Estructurales, no concedieron en el pasado el mismo grado de prioridad al ferrocarril, pese a la clara orientación política hacia una movilidad más sostenible adoptada por la Comunidad desde principios de la década de los noventa.

Las carreteras que forman parte de la RTE también están saturadas, si bien la construcción de carreteras transeuropeas de alta capacidad adicionales no mejorará notablemente la situación (independientemente de que contribuyan a conectar zonas periféricas, apartadas o sin litoral). Esta opción constituye únicamente un último recurso que pronto podría acarrear mayor congestión. El verdadero reto consiste en trasladar el crecimiento del tráfico de larga distancia de la carretera a otros modos de transporte más respetuosos para con el medio ambiente tales como el ferrocarril, las vías navegables interiores o el transporte marítimo de corta distancia. Este reequilibrio del cambio modal parece ser la única solución viable a largo plazo. Requerirá una utilización más adecuada de las capacidades existentes (que son abundantes en los casos de las vías navegables interiores y del transporte marítimo) y la construcción de las conexiones que faltan, así como una intermodalidad más eficaz.

Por consiguiente, en el futuro será preciso un planteamiento más coordinado en materia de planificación – aun cuando los responsables de la misma sigan siendo los Estados miembros - y de financiación. Las ayudas comunitarias se deberán destinar a los modos menos perjudiciales para el medio ambiente en los principales corredores de la RTE (teniendo presente la próxima ampliación) y centrarse en un número más limitado de proyectos, especialmente aquéllos con escasa rentabilidad económica pero elevado valor añadido transeuropeo.

Así pues, se llega a la conclusión de que tanto las orientaciones de la RTE-T que determinan los proyectos que pueden optar a la financiación comunitaria como las que regulan la gestión de los fondos comunitarios deben evolucionar. En la revisión de dichas orientaciones que actualmente llevan a cabo el Parlamento y el Consejo deberá optarse por la selección de un menor número de grandes proyectos, como los proyectos específicos (los llamados «14 proyectos de Essen» anejos a las orientaciones) o de prioridades temáticas elaboradas con miras a garantizar el desarrollo sostenible de los principales corredores de la RTE. También habrá que lograr un mayor compromiso por parte de las autoridades interesadas. Dentro de este proceso, está previsto adoptar una primera modificación de las orientaciones de la RTE-T hacia finales de 2002.

Por lo que se refiere a la financiación de las RTE a través del presupuesto de la RTE-T, el nuevo Reglamento Financiero entró en vigor en 1999. Dicho Reglamento introduce un nuevo instrumento de gestión financiera para prestar apoyo a los proyectos de RTE; a saber: el Programa Indicativo Plurianual (PIP), instrumento mediante el que se pretende concentrar hasta un máximo del 75% de la dotación total – 4 170 millones de euros - para el período 2000-2006 en determinadas prioridades. Se trata bien de los proyectos específicos (los "14 proyectos de Essen"), bien de otros proyectos que presentan un elevado nivel de prioridad y valor añadido comunitario, como los relativos a los estrangulamientos ferroviarios, las conexiones transfronterizas o los sistemas inteligentes de transporte.

En un futuro próximo podrían añadirse otros grupos de proyectos a esta lista. Los aspectos relacionados con la seguridad (en todos los modos) y la interoperabilidad deberán figurar entre las nuevas prioridades. Por otra parte, habrá que conceder mayor prioridad a la creación de una red ferroviaria «reservada» para el transporte de mercancías. Siempre se ha considerado que las infraestructuras ferroviarias de transporte de mercancías eran menos prioritarias que las de transporte de pasajeros. Como consecuencia de ello, el transporte de pasajeros por ferrocarril - y en particular el de alta velocidad - es muy competitivo respecto del transporte rodado o aéreo, mientras que el transporte de mercancías por ferrocarril se encuentra en una situación difícil y está perdiendo cuota de mercado. Por otra parte, el PIP garantiza a los promotores de proyectos la disponibilidad de fondos, a título orientativo, a lo largo de varios años, aunque de acuerdo con determinadas condiciones precisas. El 18 de diciembre de 2000 se adoptó una decisión marco que presentaba de forma más clara los fondos disponibles entre 2001 y 2006, y garantizaba además la continuidad de la cofinanciación durante un período prolongado (lo cual constituía una novedad, pues hasta entonces las decisiones de concesión de ayudas se adoptaban anualmente). Este instrumento de financiación es extremadamente importante, especialmente en el caso de los grandes proyectos de infraestructuras.

Es probable que en estos momentos se plantee la cuestión del nivel de financiación. El Reglamento (CE) nº 2236/95, modificado por el Reglamento (CE) nº 1655/99, autoriza ayudas hasta un máximo del 50% del coste total de los estudios y del 10% de las obras. A pesar de que el apoyo de la Comisión haya actuado como catalizador, la experiencia ha demostrado que, en el caso de algunos proyectos, en particular los proyectos ferroviarios transfronterizos, el actual nivel de las ayudas no es lo suficientemente atractivo como para tener un efecto multiplicador y atraer capital privado - en particular en el caso de las asociaciones público-privadas -, a pesar de las prometedoras previsiones sobre el tráfico. La cuestión del aumento del porcentaje máximo de ayuda comunitaria, que no se tiene en cuenta en el nuevo Reglamento Financiero, reviste por tanto especial importancia y es preciso abordarla en un futuro próximo.

La financiación sigue siendo el aspecto más importante para lograr que la red ferroviaria sea más competitiva. No obstante, no debe subestimarse la utilización de otros modos – como las vías navegables interiores o el transporte marítimo de corta distancia – que cuentan con amplias capacidades disponibles pero requieren inversiones para mejorar las interconexiones con los modos terrestres. Estos modos merecen probablemente más atención por parte de los Estados miembros y de la Comisión.

No obstante, los fondos comunitarios (subvenciones o préstamos) son a todas luces insuficientes para financiar todas las infraestructuras que necesitan las RTE. El coste de dichas infraestructuras oscila entre 400 000 y 450 000 millones de euros solamente dentro de la Comunidad, a los cuales hay que añadir 100 000 millones de euros destinados a las conexiones tanto con los países candidatos como dentro de ellos. Cada vez es más difícil financiar las grandes infraestructuras con fondos totalmente públicos (incluidos los fondos comunitarios), al tiempo que las inversiones de carácter exclusivamente privado tienen sus límites y no atraen inversores potenciales. Convendría encontrar fórmulas alternativas que combinen fondos públicos y privados, en las que se compartan los riesgos y, al mismo tiempo, se garantice cierto nivel de protección a los inversores privados. La Comisión comenzó a plantearse las asociaciones público-privadas en 1997 por iniciativa del Comisario Kinnock. No obstante, la forma que revisten actualmente dichas asociaciones no parece ser lo suficientemente atractiva, especialmente en el caso de los proyectos de transporte. La creación de un marco comunitario para la tarificación gradual de las infraestructuras parece un instrumento prometedor para superar el déficit de fondos públicos y atraer a un mayor número de inversores privados. Por tanto, es necesario disponer de un marco de este tipo, combinado con métodos innovadores de financiación de proyectos de transporte, y la Comisión tiene previsto presentar próximamente nuevas propuestas al respecto. Un excelente ejemplo de este nuevo sistema de financiación es el del puente del Øresund – que conecta Suecia con Dinamarca –, que se subvencionó a través del presupuesto de la RTE-T y se inauguró en agosto de 2000.

Pese a los notables progresos que ha registrado la RTE-T, queda todavía mucho por hacer. El desarrollo de esta red es, y seguirá siendo en los próximos años, uno de los principales retos a los que tendrá que hacer frente la Comunidad. Es probable que las infraestructuras de transporte sean uno de los pilares para tender puentes de unión entre la Comunidad y los países candidatos a la adhesión que permitan la circulación de ciudadanos, mercancías e ideas a través de las antiguas fronteras. Pese a ello, el desarrollo de las infraestructuras es una de las principales condiciones – aunque no la única – para garantizar el correcto funcionamiento de la red. Se requieren un uso adecuado de las infraestructuras y servicios de alta calidad, objetivos que sólo pueden alcanzarse a través de un mercado del transporte abierto e integrado. Ésta es la condición necesaria para obtener elevados rendimientos socioeconómicos de las cuantiosas inversiones que exigen algunos modos, especialmente el ferrocarril. También es precisa una clara definición de la estrategia de transporte y de redes, así como una estrecha cooperación y coordinación con la Comunidad.

Por último, debe citarse el proyecto GALILEO, que tendrá una importantísima repercusión en el sector de los transportes. Se trata de un proyecto de carácter marcadamente transnacional que constituye el primer sistema de navegación y posicionamiento por satélite concebido para fines civiles. Las conclusiones de los Consejos Europeos de Colonia, Feira y Niza destacan la importancia estratégica de este proyecto desde los puntos de vista político, económico y tecnológico. De hecho, en el plano político, la Unión Europea tiene la intención de crear un sistema que satisfaga los requisitos de precisión, fiabilidad y seguridad, así como de garantizar su independencia respecto del monopolio estadounidense; en el plano económico, el desarrollo del mercado de los servicios de aplicaciones que ofrece el sistema GALILEO generará beneficios considerables; por último, en el plano tecnológico,

GALILEO ayudará a la industria europea a lograr su independencia en los campos pertinentes.