



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 7.8.2003
COM(2003) 442 final

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

**REDES TRANSEUROPEAS
INFORME ANUAL 2001**

{SEC(2003) 849}

INDICE

Resumen: Visión de conjunto de las RTE en 2001	5
1. Evolución de los proyectos	11
1.1. Energía	11
1.2. Telecomunicaciones	11
1.3. Transportes	11
2. Nuevas tendencias y evolución; legislación; grupo de trabajo conjunto y comités RTE	13
2.1. Nuevas tendencias y evolución	13
2.1.1. Energía	13
2.1.2. Telecomunicaciones	14
2.1.3. Transportes	15
a) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes	15
b) Interoperabilidad de la redes ferroviarias de la RTE-Transporte	16
c) El sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS).....	17
d) El “paquete de infraestructuras ferroviarias”	18
e) Gestión del tráfico aéreo (ATM).....	19
f) Aeropuertos	20
2.2. Legislación	20
2.2.1. Revisión del Reglamento Financiero de las RTE	21
2.2.2. Revisión de las orientaciones RTE-E.....	22
2.2.3. Revisión de las orientaciones RTE-Telecomunicaciones	23
2.2.4. Revisión de las orientaciones de la RTE-T	23
2.3. Comités de energía, telecomunicación y transporte; el Grupo de Trabajo Conjunto	23
2.3.1. Energía	24
2.3.2. Telecomunicaciones	24
2.3.3. Transporte	24
2.3.4. Grupo de Trabajo Conjunto (Transportes/Medio Ambiente).....	25
3. Financiación de las RTE	25
3.1. Energía	25
3.2. Telecomunicaciones	25

3.3.	Transportes.....	26
3.4.	IDA.....	28
3.5.	Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión.....	28
3.5.1.	FEDER.....	29
3.5.2.	Fondo de Cohesión.....	29
3.6.	Préstamo del Banco Europeo de Inversiones (BEI).....	30
3.7.	Financiación de los Estados miembros	32
3.8.	Financiación de las infraestructuras en terceros países.....	32
3.8.1.	PHARE.....	33
3.8.2.	CARDS	34
3.8.3.	TACIS	34
3.8.4.	MEDA.....	35
3.8.5.	ISPA	35
4.	Financiación de las RTE: otros aspectos.....	38
4.1.	Programa Plurianual Indicativo de las RTE-T (2001-2006).....	38
4.2.	Presupuesto de la RTE-T al margen del PIP	40
4.3.	El Mecanismo de capital de riesgo RTE	40
5.	Evaluación.....	42
5.1.	Energía	42
5.2.	Telecomunicaciones.....	42
5.3.	Transportes.....	43
6.	Relaciones exteriores	43
6.1.	Energía	43
6.2.	Transportes.....	44
7.	Otras políticas de la Unión relacionadas con las RTE	48
7.1.	Medio ambiente.....	48
7.2.	Investigación y desarrollo	49
7.3.	Competencia.....	50

CUADROS

Cuadro 1: Financiación comunitaria de la RTE en 2001 (<i>millones de EUR</i>).....	10
Cuadro 2: Compromisos RTE-energía (<i>millones de EUR</i>)	25
Cuadro 3: RTE-T 2001 – Ayudas económicas y número de actuaciones propuestas por categoría	26
Cuadro 4: Actuaciones propuestas RTE 2001 y ayudas por tipo y forma	27
Cuadro 5: Modos de transporte	27
Cuadro 6: Cantidades comprometidas mediante el Fondo de Cohesión para la financiación de la RTE-Transporte, por países.....	29
Cuadro 7: Decisiones de financiación de la RTE adoptadas en 2001 en virtud del Fondo de Cohesión, por país y por modo, en porcentaje	29
Cuadro 8: Préstamos del BEI destinados a las RTE (millones de EUR)	32
Cuadro 9: Presupuesto ISPA 2001 – sector de transporte, por sub-sector	35
Cuadro 10: Presupuesto ISPA 2001: Compromisos por país.....	35
Cuadro 11: Financiación ISPA de proyectos de transporte decidida en 2000 y 2001	36
Cuadro 12: Programa Indicativo Plurianual RTE-T 2001-06 - Decisión marco.....	39

RESUMEN: VISIÓN DE CONJUNTO DE LAS RTE EN 2001

La Comisión presenta el documento “Redes transeuropeas (RTE). Informe anual 2001” al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento (CE) nº 2236/95, modificado por el Reglamento (CE) nº 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

En el año 2001 se empezó a aplicar el programa indicativo plurianual (PIP) 2001-2006, elaborado en virtud del Reglamento Financiero de las RTE (Reglamento del Consejo (CE) nº 2236/95). El PIP busca racionalizar y mejorar la gestión de la red de transporte transeuropea: comprende los proyectos prioritarios de Essen, actualmente en ejecución, y las nuevas prioridades políticas: el proyecto Galileo, la eliminación de estrangulamientos de la red ferroviaria RTE-T, proyectos transfronterizos y sistemas de transportes inteligentes para la carretera y el transporte aéreo. En la sección 4.1 y el Anexo X se ofrece más información sobre los PIP.

1. PROGRESOS CONCRETOS EN PROYECTOS ESPECÍFICOS

Energía: a fines de 2001 estaban en funcionamiento seis proyectos prioritarios, un séptimo se encontraba en construcción, y tres habían alcanzado las fases de redefinición/autorización.

Telecomunicaciones: se dedicó más atención a los programas de actividad a través del proyecto de apoyo BPS (Business Planning Service), que proporciona asesoramiento a los participantes en los proyectos para ayudarles a solventar eventuales deficiencias en este ámbito.

Transportes: el año 2001 puede considerarse un éxito en la ejecución de los 14 proyectos definidos en el Consejo Europeo de Essen. Se finalizaron dos, muchos avanzaron según el calendario previsto, y sólo unos pocos tropezaron con problemas o sufrieron retrasos.

Para más información, véanse la sección 1 y los anexos.

2. NUEVAS TENDENCIAS Y EVOLUCIÓN; LEGISLACIÓN; GRUPO DE TRABAJO CONJUNTO Y COMITÉS RTE

El 2 de octubre la Comisión presentó una propuesta de modificación del Reglamento financiero de las RTE, es decir, el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

Además, con ocasión de su Comunicación “Infraestructura energética europea” (COM(2001) 775) la Comisión detectó una serie de deficiencias en la red transeuropea de energía. En consecuencia, se decidió ampliar la propuesta (incluido el 20% de porcentaje máximo de ayudas) para incluir proyectos energéticos prioritarios.

Energía:

El 20 de diciembre de 2001 la Comisión propuso una modificación de la Decisión 1254/96/CE por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía.

La Comunicación “Infraestructura energética europea” COM(2002) 775 final, se presentó también el 20 de diciembre de 2001.

El Comité de ayuda financiera a la RTE-E se reunió una vez en 2001.

Telecomunicaciones:

La Comisión terminó de evaluar la aplicación de la Decisión 1336/97/CE entre julio de 1997 y junio de 2000. Sobre esa base propuso modificar las orientaciones de las redes transeuropeas de telecomunicaciones el 10 de diciembre de 2001.

El Comité de ayuda financiera a la RTE-Telecomunicaciones se reunió tres veces.

Transportes:

1. Nuevas tendencias y evolución:

- El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes: En septiembre de 2001 la Comisión aprobó el Libro Blanco “La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”. En él se propone un programa de 60 medidas que permitirá desvincular gradualmente el crecimiento del transporte y el del PIB, tal como se recomienda en la “Estrategia de desarrollo sostenible” acordada por el Consejo Europeo de Goteburgo en junio de 2001.
- Interoperabilidad de la red transeuropea de transporte ferroviario: la interoperabilidad de la redes ferroviarias es una de las claves de una política de integración de los sistemas ferroviarios nacionales convencionales que impulse la competitividad de los servicios internacionales. Por lo que se refiere al transporte ferroviario de alta velocidad, la Comunidad aplicó este objetivo en 1996 con la aprobación de una directiva sobre interoperabilidad del sistema de alta velocidad. El principal objetivo de la Directiva 2001/16/CE, adoptada el 19 de marzo de 2001, es extender los mecanismos creados para la red de alta velocidad a la red ferroviaria convencional, con algunas modificaciones.
- El sistema europeo de gestión del transporte ferroviario (ERTMS) es un programa combinado que reúne tres líneas principales de desarrollo en los ámbitos del mando-control y la señalización (ERTMS/ETCS), las telecomunicaciones (GSM-R) y la gestión del tráfico (ERTMS/ETML). En general, se ha avanzado a buen ritmo en 2001, tanto en las actuaciones horizontales como verticales.
- El “paquete de medidas ferroviarias”: En 1998 la Comisión presentó tres propuestas relacionadas con la infraestructura ferroviaria: el denominado “paquete de infraestructuras”. Las tres directivas fueron aprobadas por el Consejo el 20 de diciembre de 2000, y por el Parlamento Europeo en una “mini-sesión” el 1 de febrero de 2001. Se publicaron el 15 de marzo de 2001, fecha en la que también entraron en vigor. Se concedió a los Estados miembros dos años para la transposición al derecho nacional.

- Gestión del tráfico aéreo: El programa RTE-T es un importante instrumento de financiación para la implantación de una red transeuropea eficiente que englobe los sistemas ATM nacionales, en especial fomentando la interoperabilidad, la interconexión y los avances técnicos.
- Aeropuertos: De acuerdo con las prioridades de la política aeroportuaria, que también se recogen en el Libro Blanco de los transportes, se ha tenido especial cuidado en favorecer la intermodalidad y proteger el medio ambiente. De hecho, cinco de los ocho proyectos que han empezado a recibir financiación hacen referencia a la intermodalidad aire-ferrocarril.

2. Legislación:

- Modificación del Reglamento financiero de las RTE: para afrontar los desafíos previstos por el Libro Blanco para el futuro inmediato, el 2 de octubre de 2001¹ la Comisión presentó una propuesta² de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, a fin de incrementar el porcentaje máximo de tales ayudas, en casos excepcionales, del 10% al 20%.
- Revisión de las orientaciones RTE-T: El 2 de octubre de 2001 la Comisión propuso modificar la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. La propuesta, contenida en el Libro Blanco, concentra la inversión en unas pocas prioridades horizontales y un número limitado de proyectos específicos.

3. Comité de Transportes: el Comité de ayuda financiera al transporte se reunió tres veces, y el Comité de orientaciones RTE-T se reunió una vez en 2001.

Grupo de Trabajo Conjunto (Transportes/Medio ambiente): En junio de 1998 el Consejo Europeo de Cardiff invitó a los Consejos de Transportes, Energía y Agricultura a que desarrollaran estrategias para fomentar la integración medioambiental y el desarrollo sostenible en sus respectivos ámbitos políticos. En respuesta, el Consejo de Transportes elaboró una estrategia para su sector, y la aprobó en su sesión de octubre de 1999. Asimismo decidió examinarla periódicamente sobre la base de informes proporcionados por la Comisión; el primero de dichos exámenes tendría lugar en junio de 2001.

3. FINANCIACIÓN DE LAS RTE

Los créditos asignados con cargo al presupuesto RTE 2001 ascienden a las siguientes cantidades:

- Transporte: 563 millones EUR;
- Energía: 19 millones EUR;

¹ COM (2001) 545.

² Modificada por COM 2002/134. Enmendada por el PE en primera lectura en julio de 2002. La propuesta es debatida actualmente con los asesores financieros de las Representaciones Permanentes ante el Consejo.

– Telecomunicaciones: 30,4 millones EUR.

Para más información sobre la financiación comunitaria de las RTE en 2001, véanse los cuadros 1-5.

Un conjunto de iniciativas de las RTE recibieron financiación de los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión (Cuadros 6-7), y préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI) (Cuadro 8).

Financiación de infraestructuras en terceros países: los instrumentos PHARE, CARDS, TACIS, MEDA, ISPA procuran financiación para las actuaciones en países candidatos y terceros países.

4. FINANCIACIÓN DE LAS RTE: OTROS ASPECTOS

Programa indicativo plurianual (PIP) para la RTE-T (2001-2006): En septiembre de 2001 la Comisión Europea adoptó la Decisión 2654 sobre el programa indicativo plurianual para la financiación de la red transeuropea de transporte durante el período 2001-2006. Tras evaluar todas las solicitudes recibidas, la Comisión asignó indicativamente 2.780 millones de euros a los proyectos seleccionados. Un porcentaje próximo al 50% de esta cantidad iría a los grandes proyectos de infraestructura aprobados por el Consejo Europeo de Essen en 1994, otro 20% se destinaría al programa Galileo, y el resto se distribuiría entre distintos puntos de estrangulamiento ferroviarios, proyectos transfronterizos y sistemas inteligentes de transporte.

Asignaciones presupuestarias externas al PIP: 53 proyectos y estudios de infraestructuras de transportes fueron seleccionados para cofinanciación a través de las partidas anuales ordinarias del presupuesto RTE-T 2001, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

El Mecanismo de capital de riesgo RTE: Gracias a su elevado efecto multiplicador, el Mecanismo de capital de riesgo RTE (RCF) no sólo proporcionará medios suplementarios a un sector donde el fracaso comercial se percibe como una posibilidad real, sino que también impulsará el desarrollo de instrumentos financieros innovadores en un sector tradicionalmente basado en la subvención. A diferencia de las diversas formas de subvención, como las de tipo de interés, las aportaciones encuadradas en este instrumento son recuperables.

5. EVALUACIÓN

Energía: 2001 fue un año de transición en la evaluación del Programa RTE-Energía, puesto que la evaluación intermedia se realizó en 1999, y la próxima no está prevista hasta 2003/2004.

Telecomunicaciones: Todos los proyectos se examinaron al menos una vez en 2001. En total, siete fueron considerados insuficientes, debido a razones técnicas o porque se juzgó que no generarían servicios viables, y se tomó la decisión de ponerles fin.

Transportes: Los proyectos financiados con cargo a la línea presupuestaria RTE-T no sólo son examinados en el momento de la solicitud; también se someten a

exhaustivas evaluaciones intermedias y finales para comprobar su conformidad con los objetivos originales.

2001 fue también un año de transición, puesto que la evaluación intermedia tendrá lugar en 2003/2004. Sin embargo, los proyectos RTE-T son examinados y evaluados mediante los “informes de situación del proyecto” presentados por los promotores de acuerdo con los Estados miembros interesados.

6. RELACIONES EXTERIORES

En lo que concierne al desarrollo de la redes, la propuesta de la Comisión para la revisión de las orientaciones RTE-E supone una intensificación del componente exteriores de cinco proyectos eléctricos.

Las negociaciones para la ampliación de la Unión están avanzando a buen ritmo, y han puesto de manifiesto las importantes necesidades de transporte en los países candidatos³.

En el año 2001 se han realizado importantes inversiones en los corredores paneuropeos.

7. OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN RELACIONADAS CON LAS RTE

Medio ambiente

En la asignación del presupuesto RTE para el año 2001, se prestó particular atención a la conformidad de las acciones cofinanciadas con la normativa comunitaria de medio ambiente. En particular, se pidió una declaración específica de la autoridad del Estado miembro responsable de la vigilancia de los lugares Natura 2000.

Investigación y desarrollo

Al amparo del Quinto Programa Marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (1998-2002) se han emprendidos numerosos proyectos que contribuyen al desarrollo y ejecución de las políticas de la RTE-T en diferentes actuaciones y programas. Otros proyectos iniciados durante 2001 comenzarán a dar resultados útiles en un futuro próximo.

Competencia

Con el fin de beneficiar a los consumidores y a la Comunidad en general, los proyectos RTE se han seleccionado y gestionado de manera que se tenga muy en cuenta las ventajas potenciales de la competencia. A este respecto, se debe garantizar un acceso adecuado a la RTE de conformidad con las normas aplicables del sector que se trate.

³ Con vistas a la ampliación de la UE en 2004 y para ayudar a preparar la propuesta para una modificación importante de las orientaciones para la RTE-T en 2003, se constituirá un Grupo de Alto Nivel bajo la presidencia del anterior Comisario Karel Van Miert, con participación de todos los Estados miembros y, por primera vez, observadores de alto nivel de los países en vías de adhesión.

Cuadro 1: Financiación comunitaria de la RTE en 2001 (millones de EUR)

<i>Sector</i>	<i>Tipo de ayuda</i>	<i>Instrumento</i>	<i>1993-1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001⁴</i>
<i>Transportes</i>	<i>Préstamos</i>	<i>BEF⁵⁻⁶</i>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161
	<i>Garantías de préstamos</i>	<i>FEI⁵⁻⁶</i>	161	303	55	71	256	55	n.d.
	<i>Subvenciones</i>	<i>FEDER⁶⁻⁷</i>	999	2 639	527	n.d.	n.d.	n.d.	2 200 ⁹
		<i>Fondo de Cohesión</i>	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	<i>Subvenciones, subsidios de tipos de interés, garantías de préstamos y cofinanciación de estudios</i>	<i>Línea presupuestaria RTE B5-700</i>	625	280	352	474	497	581	563
		<i>(de la que se destinan a proyectos específicos)</i>	362	211	211	305	266	288 ⁸	247
<i>Energía</i>	<i>Préstamos</i>	<i>BEF⁵⁻⁶</i>	1992	1415	854	393	174	392	220
	<i>Garantías</i>	<i>FEI⁵⁻⁶</i>	220	270	4	5	0	0	n.d.
	<i>Subvenciones y cofinanciación de estudios</i>	<i>Fondos Estructurales</i>	764	1 265	277	n.d.	355	n.d.	n.d.
		<i>Línea presupuestaria RTE B5-710</i>	12	9	24	19	29	14	19
<i>Telecomunicaciones</i>	<i>Préstamos</i>	<i>BEF⁵⁻⁶⁻⁹</i>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994
	<i>Garantías</i>	<i>FEI⁵⁻⁶⁻⁸</i>	175	9	276	230	44	165	n.d.
	<i>Aportaciones financieras</i>	<i>Fondos Estructurales</i>	295	173	n.d.	n.d.	387 ¹⁰	n.d.	n.d.
	<i>Cofinanciación de estudios de viabilidad y validación y desarrollo proyectos</i>	<i>Línea presupuestaria RTE B5-720</i>	45	16	27	28	22	35	n.d.
<i>Redes telemáticas</i>	<i>Subvenciones</i>	<i>Línea presupuestaria RTE B5-721</i>	119	44	47	15	21	22	n.d.

N.B. : n.d. = non disponible

⁴ Fondos comprometidos.

⁵ Contratos firmados.

⁶ Proyectos RTE y relacionados con las RTE.

⁷ Habitualmente incluye créditos comprometidos para el periodo 1996-1999.

⁸ Incluida la gestión del tráfico ferroviario.

⁹ Estimación.

¹⁰ Sólo proyectos relacionados con la RTE

1. EVOLUCIÓN DE PROYECTOS ESPECÍFICOS

1.1. Energía

A finales de 2001, la situación de los proyectos prioritarios de Essen era la siguiente: se habían finalizado seis (los cinco proyectos de gas y el enlace eléctrico Portugal-España), se estaba ejecutando uno (enlace eléctrico Italia-Grecia) y tres se encontraban en fase de redefinición/autorización (enlaces eléctricos Francia-España, Francia-Italia y este-oeste de Dinamarca).

El enlace eléctrico Italia-Grecia entró en las fases finales de construcción y ensayo en 2001, y se puso en funcionamiento en julio de 2002.

1.2. Telecomunicaciones

Una evaluación intermedia realizada por consultores independientes¹¹ reveló que, aunque el objetivo primario de los proyectos en esa fase era la elaboración de un programa de actividad, éste eran en general su punto más débil. Así pues, se prestó más atención a este aspecto a través del proyecto de apoyo BPS (Business Planning Service), que proporciona asesoramiento a los participantes en los proyectos para ayudarles a solventar este tipo de deficiencias.

1.3. Transportes

La red transeuropea de transporte es un ambicioso programa para la construcción, modernización e interconexión de las principales infraestructuras de transporte europeas.

A. Los proyectos prioritarios de Essen

Los 14 proyectos prioritarios (PP) difieren en cuanto a la fase de ejecución en que se encontraban en 2001. Cabe resumir su evolución del siguiente modo:

PP1 (Berlín- Halle/Leipzig- Erfurt Nuremberg; Munich-Verona (Eje del Brennero): Se han realizado obras importantes, especialmente en el nodo de Berlín y en el tramo Nuremberg-Munich. Han concluido los estudios técnicos del tramo Wörgl - Baumkirchen (Acceso austríaco por carretera al tramo proyectado Túnel de base de Brennero - Valle Bajo del Inn); se han iniciado negociaciones para la concesión del permiso de obras, cuya finalización está prevista para principios de 2002. Los estudios técnicos, económicos, geológicos y medioambientales para el tramo crítico del proyecto prioritario -el túnel de base del Brennero- avanzan según el calendario previsto; la entidad encargada de estos estudios - Grupo de Interés Económico Europeo del Túnel de Base del Brennero, con sede en Innsbruck, prevé que la primera fase finalizará en 2002. Por el lado italiano se han construido varios túneles largos para mejorar el trazado y reducir los tramos de fuerte pendiente. En particular, el túnel de 'Fleres' (7,4 km), finalizado en 2001 y el nuevo trazado en 'Ceraino', puesto en servicio del año anterior, permiten evitar anteriores tramos de la línea que podían considerarse estrangulamientos.

¹¹ Intermediate Evaluation of the TEN-Telecom Action, PLS Rambøll, mayo 2001.

PP 2 (Tren de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres): Las obras de la nueva línea de 175 km entre Colonia y Francfort avanzan según lo proyectado; se espera cumplir el objetivo de inauguración de la línea en el plazo previsto (verano de 2002). También se está cumpliendo el calendario previsto de las obras de los tramos holandés, británico y belga (el nuevo tramo Lovaina-Lieja cuya inauguración está prevista para finales de 2002) por lo que, en estos momentos, cabe esperar que el proyecto PBKAL habrá finalizado en su integridad en el año 2007.

PP3 (Tren de alta velocidad Sur: Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier Madrid-Vitoria-Dax): en la rama mediterránea, los tramos Lleida-Barcelona y Barcelona-Perpiñán avanzaron conforme al calendario previsto; en la rama atlántica, también progresó a buen ritmo la construcción del tramo Valladolid-Madrid, mientras que el tramo Valladolid-Vitoria-Bilbao-Dax estaba todavía en estudio. Se han emprendido los procedimientos de concurso público para la adjudicación de una concesión del tramo Perpiñán-Figueras, el tramo internacional del TGV Sur, y la adjudicación deberá tener lugar a mediados 2002.

PP 4 (Tren de alta velocidad Este: París-Metz-Estrasburgo-Appenweier-(Karlsruhe) con conexiones a Metz-Saarbrücken- Mannheim y Metz-Luxemburgo): Parte alemana: las obras en la rama del norte (Saarbrücken - Ludwigshafen) progresaron en gran medida según lo previsto. En la zona francesa, se han puesto en marcha las primeras obras de preparación.

PP 5 (Ferrocarril convencional/transporte combinado: línea de Betuwe): las obras empezaron en 1997. El Dintelhaven se finalizó en 1999 y el túnel de Botkel se terminará en 2002.

PP6 (Tren/transporte combinado de alta velocidad: Francia-Italia, Lyon-Turín): El 29 de enero de 2001, Francia e Italia firmaron un tratado en Turín, comprometiéndose a finalizar la construcción de esta línea en 2015. Además, acordaron sustituir la AEIE "Alpetunnel" por la sociedad de derecho francés Lyon-Turin Ferroviaria (LTF), participada a partes iguales por RFF (Réseau Ferré de France) y RFI (Rete Ferroviaria Italiana). El mandato de LTF's es acelerar la fase de estudio del proyecto para poder empezar las obras antes de que concluya 2006.

PP 7 (Autopistas griegas: Pathe y Vía Egnatia): las obras en los dos ejes que integran el proyecto avanzaron a buen ritmo: en 2001 se realizaron 66 km de Vía Egnatia y 34 km de PATHE. A fines de 2001, el proyecto de Egnatia estaba finalizado al 50% (340 km de los 680 totales), y el proyecto PATHE, al 60% (aproximadamente, 460 km de los 774 totales).

PP8 (Enlace multimodal Portugal/España con el resto de Europa): las obras avanzaron con regularidad en 2001. El tramo español del corredor de carretera Lisboa-Sevilla se habrá finalizado en 2002, y unirá ambas ciudades en 7 horas de viaje. Se prevé que todos los diversos componentes del corredor central Lisboa-Valladolid estarán concluidos a fines de 2006. Por lo que respecta a los corredores ferroviarios, se habrán terminado las obras de mejora de varios sub-tramos en 2002, principalmente en las líneas del norte y la línea Sur (Lisboa-Faro), incluida la apertura al tráfico del ferrocarril existente en el puente del Tajo entre Lisboa y Coima.

PP9 (Enlace ferroviario tradicional Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer): concluyó en 2001.

PP 10 (Aeropuerto de Malpensa); concluyó en 2001.

PP11 (Enlace fijo carretera/ferrocarril entre Dinamarca y Suecia): el enlace del Øresund, entró en servicio en julio de 2000, según lo previsto y, tras un año en funcionamiento, el tráfico por carretera se ha incrementado significativamente.

PP 12: cumplió el calendario previsto en el lado sueco. Por lo que respecta a Finlandia, se ha avanzado en el tramo de autopista E 18 entre Paimio y Muurla, de 35 km, cuya inauguración para los usuarios está prevista para fines de 2003 o principios de 2004.

PP13: En general se respetó el calendario previsto, aunque se registraron algunos retrasos.

PP 14 (Línea principal de la costa oeste): topó con algunas dificultades para respetar los costes y calendarios previstos.

El Anexo II contiene información detallada sobre los proyectos prioritarios RTE-T de Essen

B. Sistemas inteligentes de transporte

En 2001 finalizaron varias fases de proyectos financiados con anterioridad a la aprobación del PIP, y los seis proyectos acometidos en virtud de este último produjeron sus primeros resultados. Los seis proyectos euro-regionales que cubren actualmente 14 Estados miembros han conducido al despliegue, en la red transeuropea de carreteras (RTE-C), de sistemas de vigilancia del tráfico y de la meteorología, intercambio de datos y aplicaciones de control de información sobre el tráfico (por ejemplo, señales variables), entre otros. Se han alcanzado logros importantes en los ámbitos de los sistemas y servicios de información, en especial en el desarrollo de servicios de información por Internet que los explotadores de autopistas facilitan a los usuarios. Los resultados de 2001 indican también un importante desarrollo y un significativo potencial de los nuevos instrumentos de recogida de datos y prestación de servicios: por ejemplo, algunos estudios piloto han examinado el uso de teléfonos móviles para el cálculo del tiempo de viaje y comunicación de los datos correspondientes en autopista.

2. NUEVAS TENDENCIAS Y EVOLUCIÓN; LEGISLACIÓN; GRUPO DE TRABAJO CONJUNTO Y COMITÉS RTE

2.1. Nuevas tendencias y evolución

2.1.1. Energía

La Comisión Europea considera importante abordar las cuestiones relacionadas con la infraestructura energética, hacer inventario de la situación actual y concitar la atención política sobre la necesidad de actuar en este ámbito. El 20 de diciembre de 2001 se presentó la Comunicación “Infraestructura energética europea” (COM(2001) 775) final.

El análisis realizado en dicho texto establece claramente que la infraestructura de gas y electricidad que existe en el mercado interior no se está utilizando todo lo

eficientemente posible. En consecuencia, la primera medida es garantizar la transparencia en la utilización efectiva de la red y asegurarse de que existen incentivos para eliminar estrangulamientos. Sin embargo, un mejor uso de la infraestructura actual no bastará por sí solo para aliviar la congestión y satisfacer la creciente demanda de gas y electricidad. Es obvio que hace falta infraestructura suplementaria.

Sin embargo, las medidas que se están adoptando para afrontar los estrangulamientos parecen en general inadecuadas, siendo fundamental una actuación más amplia en los niveles tanto nacional como comunitario.

Por todo lo anterior, la Comisión ha propuesto una serie de iniciativas que parecen necesarias para mejorar la situación de la infraestructura energética en la UE. Esas iniciativas pueden agruparse en cinco áreas principales:

- (1) Mejora del uso de la infraestructura existente.
- (2) Creación de un entorno regulador estable que promueva la inversión en nuevas infraestructuras.
- (3) Reorientación del apoyo económico comunitario hacia proyectos prioritarios. Ello se materializará mediante una revisión de las orientaciones de la RTE-Energía, centrándose los esfuerzos en una lista de 12 proyectos prioritarios de especial interés europeo. Sin acrecentar el presupuesto general de la RTE-Energía, la Comisión ha propuesto elevar los porcentajes máximos de cofinanciación comunitaria del 10% al 20% de los costes totales de inversión de los proyectos prioritarios.
- (4) Sensibilización y compromiso políticos en los niveles comunitario y nacional.
- (5) Abastecimiento de gas garantizado a largo plazo en Europa.

La realización del mercado interior otorga al desarrollo de infraestructuras una importante dimensión comunitaria. Es esencial que exista voluntad política en los Estados miembros y la Comunidad para fomentar un desarrollo coherente y un uso eficiente de la infraestructura.

Es importante seguir vigilando la seguridad del abastecimiento y la adecuación de la infraestructura energética. Por lo tanto, la Comisión ha propuesto presentar informes anuales al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la situación de la infraestructura energética en Europa, y solicitar la adopción de medidas políticas en caso necesario para asegurar la dotación de una infraestructura energética que sirva de base para un servicio asequible de calidad y garantice el abastecimiento de los consumidores.

2.1.2. Telecomunicaciones

La Comisión finalizó la evaluación de la aplicación de la Decisión 1336/97/CE en el periodo que va de julio de 1997 a junio de 2000, junto con un estudio sobre las futuras necesidades de las redes transeuropeas en el ámbito de las telecomunicaciones. Sobre esta base, el 10 de diciembre de 2001 presentó una propuesta de modificación de las orientaciones de la redes transeuropeas de telecomunicaciones.

La propuesta de la Comisión pretende principalmente concentrar el apoyo en los servicios que suelen prestar las autoridades públicas, en ámbitos en los que no rige normalmente la competencia. La propuesta trata los servicios de la administración y el gobierno electrónicos, servicios para personas discapacitadas y personas mayores, servicios sanitarios, servicios de educación y cultura, servicios genéricos e interconexión e interoperabilidad de la redes.

2.1.3. Transportes

a) El Libro Blanco de la Comisión sobre la política europea de transportes

En septiembre de 2001 la Comisión adoptó el Libro Blanco “La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”. Frente al empeoramiento de la congestión del tráfico y los costes externos del transporte, el Libro Blanco proponía un cambio de orientación de la política común basado en un reequilibrio de los diferentes modos que evite la actual predominancia de la carretera. Si no se toman medidas, el transporte de mercancías por carretera podría incrementarse en un 50% entre 1998 y 2010, y el coste de la congestión en las carreteras podría doblar sus niveles actuales (equivalentes a un 0,5% del PIB).

El Libro Blanco propone un programa de aproximadamente 60 medidas, la mayor parte de las cuales se pueden agrupar en las categorías siguientes: introducción de la competencia en el transporte ferroviario mediante una apertura regulada del mercado; mejora de la legislación social y de seguridad del transporte por carretera, así como de su cumplimiento y aplicación; fomento de la intermodalidad, en especial mediante el programa Marco Polo; realización de inversiones selectivas en las RTE en los ámbitos de ferrocarril y otras alternativas a la infraestructura de carretera, según se dispone en la revisión de las orientaciones de las RTE; instauración del cielo único europeo; introducción de un sistema equitativo de tarificación por uso de infraestructuras; mejora de la seguridad del transporte, con el objetivo de reducir en un 50% el número de víctimas de accidentes de carretera en 2010.

Estas medidas permitirán desvincular progresivamente el incremento del transporte y el crecimiento del PIB, tal como recomienda la Estrategia de desarrollo sostenible aprobada por el Consejo Europeo de Goteburgo en junio de 2001.

En el Libro Blanco se anunciaba también que la Comisión propondría una directiva sobre interoperabilidad del sistema de peajes, como medida auxiliar de la política de tarificación general que deberá aplicarse entre 2001 y 2010. Esta directiva reviste una importancia fundamental para la interoperabilidad y la continuidad del servicio en la red transeuropea de carreteras.

En octubre de 2001 la Comisión propuso revisar las orientaciones para la red transeuropea. Esta propuesta, cuya adopción antes de diciembre de 2002 había sido solicitada por el Consejo de Barcelona, ratifica la prioridad otorgada a la primera serie de proyectos, tiene en cuenta los progresos realizados y responde a los nuevos desafíos con planes de seis nuevos proyectos prioritarios, incluido el despliegue del sistema de satélites Galileo y el cruce de los Pirineos por ferrocarril.

Hechos y cifras

<i>Tamaño previsto de la red transeuropea de transporte en 2010</i>
--

- 75 200 kilómetros de carreteras
- 79 400 kilómetros de vías férreas
- 430 aeropuertos
- 270 puertos marítimos internacionales
- 210 puertos de vías navegables
- Sistema de gestión del tráfico, información al usuario y servicios de navegación

RTE-T– costes y financiación

Costes totales estimados	400 millardos EUR (est. 1996)
Financiación total estimada	16-20 millardos EUR al año
Financiación comunitaria en 2000-2006:	
Presupuesto de la redes transeuropeas	4,2 millardos EUR
Fondo de Cohesión	9 millardos EUR
Fondos Estructurales	4-6 millardos EUR
Préstamos anuales del Banco Europeo de Inversiones (en 2000)	6,6 millardos EUR

b) Interoperabilidad de la redes ferroviarias de la RTE-Transporte

La interoperabilidad de la redes de ferrocarril es uno de los factores clave de una política de integración de los sistemas ferroviarios convencionales nacionales que conduzca a unos servicios internacionales más competitivos. Una mayor interoperabilidad, es decir, que los trenes puedan atravesar fronteras nacionales sin detenerse ni tener que solventar diferencias técnicas muy costosas, incrementa significativamente el rendimiento del transporte.

Por lo que se refiere al transporte ferroviario de alta velocidad, la Comunidad aplicó este objetivo en 1996 adoptando una Directiva sobre la interoperabilidad del sistema de alta velocidad. La finalidad esencial de la Directiva 2001/16/CE, aprobada el 19 de marzo de 2001, es ampliar los mecanismos creados para la red de alta velocidad a la red ferroviaria convencional, con unas pocas modificaciones.

Estas directivas han introducido mecanismos comunitarios para la elaboración y aprobación de especificaciones técnicas de interoperabilidad, junto con normas comunes para evaluar la conformidad con dichas especificaciones. Al igual que en la Directiva de alta velocidad, la Directiva 2001/16 es el fundamento de una triple estructura:

- La propia Directiva, con los requisitos esenciales que debe cumplir el sistema.
- Las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI).
- Todas las demás especificaciones europeas, en especial las normas de los organismos europeos de normalización CEN, Cenelec y ETSI.

Por lo que respecta a la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad, en 2001 se elaboró la versión inicial de las ETI; en diciembre de 2001 la Comisión presentó al Comité de reglamentación seis propuestas de decisiones relacionadas con las ETI de alta velocidad. Todas recibieron un dictamen favorable por unanimidad. Dichas propuestas hacían referencia a los subsistemas “mando-control y señalización”, “energía”, “infraestructura”, “mantenimiento”, “explotación” y “material rodante”.

En cuanto a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional transeuropeo, el 19 de marzo de 2001 se adoptó la Directiva 2001/16 CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 110, 20.04.2001, p. 1). El mandato dado a la AEIF (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire) de elaborar un primer conjunto de ETI prioritarias para el ferrocarril convencional recibió el dictamen favorable del Comité de Reglamentación en junio de 2001. Dichas ETI hacen referencia a los siguientes aspectos:

- mando-control y señalización
- aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías
- explotación y gestión del tráfico (incluidas calificaciones del personal para servicios transfronterizos)
- vagones de mercancías
- problemas de ruido producido por el material rodante y la infraestructura.

Además, se empezó a trabajar en la elaboración de una arquitectura representativa de la red convencional.

c) El sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS)

ERTMS es un programa combinado que reúne tres líneas principales de desarrollo en los ámbitos del mando-control y la señalización (ERTMS/ETCS), las telecomunicaciones (GSM-R) y la gestión del tráfico (ERTMS/ETML). Estas aplicaciones deben orientarse a la gestión de la logística de pasajeros y mercancías a lo largo de la cadena de valor del transporte ferroviario, contribuyendo a la creación de sólidas bases sobre las que desarrollar servicios puerta a puerta intermodales de valor añadido. Este planteamiento deberá incrementar significativamente el rendimiento de inversiones que se refieren principalmente a aspectos de seguridad, pero que permiten optimizar al mismo tiempo los servicios de tráfico de tránsito y la eficiencia de las operaciones ferroviarias.

El programa tiene un triple objetivo:

- Contribuir a la interoperabilidad de la red ferroviaria transeuropea -no solamente en el interior de las fronteras de la UE, sino también en previsión de la integración a largo plazo de las redes de los países de Europa central y oriental.
- La creación de un mercado único de compras, que genere una reducción significativa de los costes de equipamiento, permita adquirir a buen precio equipos de señalización y telecomunicaciones de última generación, y permita al sector suministrador europeo dominar los mercados mundiales.

- Optimizar la explotación ferroviaria a escala europea, favoreciendo la rentabilidad y el servicio al cliente y contribuyendo a los objetivos generales en relación con el medio ambiente, la seguridad y la eficiencia energética.

En términos generales, en 2001 se produjeron importantes progresos desde los puntos de vista tanto horizontal como vertical. La perspectiva horizontal incluye actividades dirigidas a elaborar un conjunto de especificaciones de ensayo, reglas de explotación y procedimientos de evaluación de la seguridad comunes que sirvan de referencia para evaluar la conformidad de los productos ERTMS/ETCS y como base para poner las instalaciones ERTMS/ETCS en servicio remunerado. La perspectiva vertical comprende la realización de instalaciones piloto en la vía y a bordo de los trenes que permitan emprender una integración de sistemas y ensayos sobre el terreno en Francia, Holanda, Italia, España y el Reino Unido. Secundariamente prosiguieron los estudios de viabilidad sobre la implantación de ERTMS/ETCS en la red ferroviaria belga, y la financiación de actividades semejantes en los países de Europa central y oriental bajo la égida de ISPA. Por último, se sigue trabajando en conjunción con la actividad legislativa en los ámbitos de la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios de alta velocidad y convencionales.

d) El “paquete de infraestructuras ferroviarias”

- Contexto legislativo

En 1998 la Comisión presentó tres propuestas relativas a la infraestructura ferroviaria: el “paquete de infraestructuras ferroviarias”. La primera propuesta buscaba incrementar la transparencia de las diversas actividades del sector ferroviario instaurando la separación contable entre la gestión de infraestructuras y los servicios ferroviarios. La segunda pretendía ampliar las disposiciones de la Directiva 95/18/CE a la concesión de licencias a todas las empresas ferroviarias establecidas en la Comunidad, con independencia de si prestaban o no los servicios contemplados en el artículo 10 de la Directiva 91/440/CE, principalmente para impedir que las licencias se convirtieran en una barrera de entrada al mercado. La tercera propuesta sustituía la Directiva 95/19/CE por otra relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (calculados sobre la base de los costes marginales).

Las directivas fueron aprobadas por el Consejo el 20 de diciembre de 2000 y por el Parlamento en una mini-sesión el 1 de febrero de 2001. Se publicaron el 15 de marzo de 2001 y entraron en vigor ese mismo día. Se dio a los Estados miembros un plazo de dos años para su transposición:

- Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.
- Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias.
- Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

Las principales características del “paquete de infraestructuras” son:

- Apertura de la red: Inicialmente se abrirán los servicios internacionales de mercancías en la red ferroviaria transeuropea definida por la Directiva 91/440, en su versión modificada. Se acordó que, a los siete años de la entrada en vigor de la Directiva, las empresas ferroviarias tendrán acceso a la totalidad de la red ferroviaria europea para el transporte internacional de mercancías.
- Garantía de derechos de acceso en la red de mercancías europea: se garantizará derecho de acceso a todos los explotadores ferroviarios con licencia que lo soliciten, siempre que cumplan las prescripciones de seguridad, dejándose a los Estados miembros la posibilidad de otorgar derechos de acceso más amplios.
- Separación de funciones esenciales sobre la base de la lista detallada y exhaustiva de tareas que se confían a una autoridad distinta del explotador ferroviario, para evitar discriminaciones. Esa separación va acompañada por la constitución de un organismo regulador independiente en cada país.

En este marco, se tienen en cuenta las situaciones particulares de algunos Estados miembros:

- Debido al pequeño tamaño de su red, Luxemburgo queda eximido, durante el período transitorio en que no se haya ultimado la separación de las funciones esenciales, de la obligación de crear una autoridad reguladora independiente que garantice dicha separación; la exención durará hasta agosto de 2004.
- Debido a su aislamiento del resto de la red europea, Irlanda y Grecia obtienen una exención similar (por cinco años, renovables si lo autoriza la Comisión).
- Fijación de cánones: se reconoce el principio básico de la imposición de cánones según el coste marginal, pero se permite la aplicación de suplementos a condición de que el mercado pueda soportarlos, de que el establecimiento de los cánones siga siendo transparente y no discriminatorio, y de que no se menoscabe la competencia en el transporte internacional de mercancías. El acuerdo incluye una afirmación del principio de que los costes de infraestructura deben ser sufragados por el usuario, aunque se reconoce que éste es un objetivo a largo plazo que depende de los regímenes de cánones en los demás modos de transporte. También se contempla la posibilidad de reducir los cánones básicos para fomentar el uso de líneas infrautilizadas.
- Seguridad: El apartado 2 del artículo 7 de la Directiva por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE dispone que las normas de seguridad serán establecidas por entidades distintas de los explotadores ferroviarios, pero serán aplicadas por las empresas ferroviarias.

e) Gestión del tráfico aéreo (ATM)

El programa RTE-T es un importante instrumento financiero de apoyo a la implantación de una red transeuropea eficiente que incluya los sistemas ATM nacionales, en especial porque favorece la interoperabilidad, la interconexión y los avances tecnológicos.

La escasez crónica de capacidad de la red exige adoptar medidas en dos líneas paralelas, en el contexto de la iniciativa del cielo único europeo:

- Eliminación o suavización de los principales estrangulamientos de la red allí donde se produzca escasez de capacidad: este planteamiento reactivo, local y a corto plazo supone la ejecución de proyectos nacionales para mejorar las instalaciones existentes.
- Desarrollo y aplicación de componentes de nueva generación de la red que permitan incrementar la capacidad de manera uniforme y significativa; este enfoque proactivo, regional y a largo plazo entraña la realización de proyectos y estudios preoperacionales, y la dotación de instalaciones sobre bases regionales.

Desde los puntos de vista operativo y técnico, se lograron mejoras significativas mediante la fase de aplicación preliminar de Mode S, ADS-B y VDL Mode 4.

f) Aeropuertos

De acuerdo con las prioridades establecidas para la política aeroportuaria, que también figuran en el Libro Blanco sobre transportes, se ha prestado especial atención al fomento de la intermodalidad y la protección del medio ambiente. De hecho, cinco de los últimos ocho proyectos aprobados se centran en la intermodalidad transporte aéreo /ferrocarril. Unos servicios de aporte multimodal a los aeropuertos bien planificados y cómodos pueden contribuir a un descenso significativo en el uso de los modos de transporte individual, la congestión de las carreteras y la contaminación alrededor de los aeropuertos.

La eliminación de estrangulamientos se ha convertido también en una prioridad. De hecho, en 2001 tres proyectos se dedicaron a incrementar la capacidad de los aeropuertos existentes, y un cuarto se refiere a la intermodalidad en el marco de un futuro nuevo aeropuerto.

2.2. Legislación

2.2.1. Revisión del Reglamento Financiero de las RTE

Es necesario también reflexionar sobre el futuro de la financiación comunitaria y, en particular, sobre el presupuesto de las redes transeuropeas. La Comisión ha propuesto que la contribución financiera del presupuesto RTE se incremente hasta un máximo del 20% del coste total de proyectos clave que reúnan una serie de condiciones. Por otra parte, una vez se haga efectiva la ampliación deberán abordarse nuevas cuestiones relacionadas con la dimensión de los diversos presupuestos comunitarios disponibles para la infraestructura de transportes y su coordinación. En ese contexto, la Comisión está examinando nuevas soluciones. Un desafío clave será la creación de nuevos mecanismos que permitan una financiación suplementaria mediante el fomento de las asociaciones público-privadas y de nuevas fuentes de ingresos derivadas de un mejor reflejo de los costes de transporte en todos los modos.

Para afrontar los desafíos que advierte el Libro Blanco para un futuro próximo, el 2 de octubre de 2001¹² la Comisión presentó una propuesta¹³ de Reglamento del

¹² COM (2001) 545.

Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, a fin de incrementar el porcentaje máximo de las ayudas comunitarias del 10% al 20% en casos excepcionales, en los siguientes ámbitos:

- (1) proyectos ferroviarios transfronterizos que atraviesan barreras naturales que dificultan el libre movimiento de viajeros y mercancías y precisan la construcción de túneles y puentes de gran longitud
- (2) eliminación de puntos de estrangulamiento de infraestructuras en zonas próximas a las regiones fronterizas con los países que se incorporarán a la Unión Europea.

Además, con ocasión de su Comunicación Infraestructura energética europea (COM(2001) 775), la Comisión detectó una serie de deficiencias en la red energética transeuropea. En consecuencia, se decidió ampliar la propuesta (incluido el 20% de porcentaje máximo de ayudas) para incluir proyectos energéticos prioritarios.

2.2.2. Revisión de las orientaciones RTE-E

El 20 de diciembre de 2001 la Comisión propuso una modificación de la Decisión 1254/96/CE por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía.

Las prioridades horizontales propuestas para el desarrollo de la redes de energía comprenden:

- apoyo al funcionamiento en régimen de competencia del mercado interior de la energía
- reforzamiento de la seguridad del abastecimiento energético.

Sobre esta base, la Comisión definió 12 ejes prioritarios (siete correspondientes a redes eléctricas y cinco a redes de gas) de especial interés europeo. Asimismo propuso incrementar al 20% el porcentaje máximo de ayuda que podrán recibir los proyectos correspondientes a esos 12 ejes prioritarios en virtud del programa RTE.

Además, se propusieron varias prioridades específicas para el desarrollo de la redes de energía:

- Establecimiento de redes de energía en las regiones insulares, periféricas y enclavadas.
- Interoperabilidad con las redes de energía de los países candidatos y otros terceros países.
- Desarrollo de redes eléctricas para integrar y conectar la producción de energías renovables.

13 Modificada por COM 2002/134. Enmendada por el PE en primera lectura en julio de 2002. La propuesta es debatida actualmente con los asesores financieros de las Representaciones Permanentes en el Consejo.

- Desarrollo de redes de gas para satisfacer la demanda, y diversificación de las fuentes y rutas de suministro de gas natural.

La Comisión propuso también actualizar la lista de proyectos, una descripción más general de los mismos, y un procedimiento flexible (comitología en lugar de procedimiento de codecisión) para la actualización de la descripción pormenorizada de los proyectos.

El 20 de diciembre de 2001 la Comisión aprobó un informe al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones sobre la implantación de las orientaciones para la redes de energía transeuropeas durante el periodo 1996-2001.

2.2.3. Revisión de las orientaciones RTE-Telecomunicaciones

La Comisión finalizó su evaluación de la implantación de la Decisión 1336/97/CE en el período julio de 1997-junio de 2000. Sobre esta base, presentó propuestas para modificar las orientaciones de la red transeuropea de telecomunicaciones el 10 de diciembre 2001.

2.2.4. Revisión de las orientaciones de la RTE-T

El 2 de octubre de 2001 la Comisión propuso una modificación de la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. La propuesta, contenida en el Libro Blanco, pretende concentrar las inversiones en algunas prioridades horizontales y un número limitado de proyectos específicos, actualizando la lista aprobada por los Consejos Europeos de Essen y Dublín.

Las nuevas prioridades horizontales para el desarrollo de la red son las siguientes:

- Concentración de la inversión en la creación de una red ferroviaria, dando prioridad al transporte de mercancías, incluidas las conexiones portuarias.
- Desarrollo de una red ferroviaria de alta velocidad para viajeros, e integración entre las capacidades del transporte ferroviario y aéreo.
- Establecimiento de sistemas inteligentes de transporte que optimicen las capacidades existentes.

La nueva lista de proyectos específicos incluye los proyectos de Essen y Dublín que todavía no se han finalizado, más otros seis definidos por la Comisión. Los nuevos proyectos específicos son: (1) el sistema mundial de localización por satélite Galileo (2) el enlace ferroviario de alta capacidad a través de los Pirineos, (3) el proyecto de tren de alta velocidad-transporte combinado Stuttgart-Munich-Salzburg/Linz-Viena para Europa Oriental, (4) la mejora de la navegabilidad por el Danubio entre Vilshofen y Straubing, (5) la interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la Península Ibérica y (6) el enlace fijo Fehmarn Belt entre Alemania y Dinamarca. Esto es solamente un primer paso en la revisión de las orientaciones y, por lo tanto, debe entenderse como transición. En un futuro se propondrán modificaciones más fundamentales.

2.3. Comités de energía, telecomunicación y transporte; el Grupo de Trabajo Conjunto

2.3.1. Energía

El Comité de ayuda financiera a la RTE-E se reunió en una ocasión en 2001 (sus decisiones sobre financiación se detallan en la sección 3.1). El Comité de orientaciones RTE-Energía no celebró reuniones.

2.3.2. Telecomunicaciones

El Comité de ayuda financiera de telecomunicaciones se reunió tres veces.

El Comité emitió también un dictamen escrito en una ocasión y, en total, emitió dictámenes favorables para el compromiso de 30 382 466 euros (las decisiones del Comité sobre financiación se especifican en la sección 3.1).

2.3.3. Transporte

El Comité de ayuda financiera de transportes se reunió tres veces (las decisiones del Comité sobre financiación se especifican en la sección 3.1).

El Comité regulado por el artículo 18 de las orientaciones (Comité de orientaciones RTE-T) se reunió una sola vez en 2001, el 14 de noviembre. El Comité acordó el contenido del informe sobre la aplicación de las orientaciones, así como los datos necesarios pendientes de recogida, según dispone el citado artículo 18. Además, debatió una serie de cuestiones medioambientales, en especial sobre el contenido de la nueva Directiva 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Se debatieron también algunas cuestiones sobre la reciente evolución de la política de transportes; la adopción del Libro Blanco y las propuestas de modificación de la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte y el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

Seminario

El 15 de diciembre se celebró un seminario sobre los Indicadores RTE-T. Participaron los Estados miembros, varios países candidatos y representantes del sector. El objetivo del seminario era definir un marco de vigilancia de las actuales orientaciones RTE-T y establecer un conjunto de indicadores comunes. Se presentaron los resultados provisionales de un estudio encargado por la Comisión. El objetivo de dicho estudio era analizar los indicadores utilizados para la observación de los programas nacionales y establecer indicadores pertinentes para seguir el desarrollo de la RTE-T. El seminario fue una parte importante del proceso de validación de indicadores. Se debatieron indicadores para diferentes modos de transporte (ferrocarril, carretera y vías navegables), y se intercambiaron experiencias nacionales en los ámbitos de la política de infraestructuras y los indicadores. En general se convino en que los indicadores más pertinentes pertenecen a las categorías de la economía, el medio ambiente, la seguridad y la dimensión social, y que deberían realizarse estudios piloto en los corredores para identificarlos.

2.3.4. *Grupo de Trabajo Conjunto (Transportes/Medio Ambiente)*

El junio de 1998 el Consejo Europeo de Cardiff invitó a los Consejos de Transportes, Energía y Agricultura a que elaborasen estrategias encaminadas a fomentar la integración de los aspectos medioambientales y el desarrollo sostenible en sus respectivos ámbitos de competencia. En respuesta a dicha petición, el Consejo de Transportes elaboró una estrategia para el sector del transporte, y la aprobó en su reunión de octubre de 1999. La base de esta estrategia fue elaborada en gran parte por un grupo de expertos presidido conjuntamente por la DG TREN y la DG ENV. Los miembros del grupo de procedían de los ministerios de transporte y medio ambiente de los Estados miembros.

Revisión de la estrategia

El Consejo dispuso que se realizaran evaluaciones periódicas de la estrategia, la primera de las cuales debería tener lugar antes de que concluyera junio de 2001, sobre la base de los informes presentados por la Comisión.

En abril de 2001 el Consejo aprobó una resolución sobre la estrategia de integración en que reafirmaba su anterior estrategia y pedía a la Comisión que tomara nuevas iniciativas. En respuesta, la Comisión pidió al grupo de expertos de transporte y medio ambiente que elaborase un nuevo informe con recomendaciones sobre la utilización de objetivos medioambientales en la política de transportes, un marco legal para el Mecanismo de presentación de informes sobre transporte y medio ambiente (TERM), y la repercusión del comercio electrónico. Tres grupos de trabajo presentaron informes sobre los siguientes temas:

- Objetivos medioambientales específicos del sector
- Creación de un fundamento jurídico adecuado para el TERM
- Repercusión del comercio electrónico sobre el transporte y el medio ambiente

3. FINANCIACIÓN DE LAS RTE

El Cuadro 1 presenta un panorama general de la financiación de las RTE por parte de la Unión.

3.1. Energía

El Comité de ayuda financiera a las RTE se reunió el 19 de junio y aprobó 13 estudios, algunos de ellos de viabilidad, para los cuales la Comisión proponía una ayuda financiera de 18,9 millones de euros. La Comisión tomó su decisión el 6 de agosto. Para más información, véase el Anexo V.

Cuadro 2: Compromisos RTE-energía (millones de EUR)

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Importe	%	Importe	%	Importe	%	Importe	%	Importe	%
Electricidad	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
TOTAL	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

3.2. Telecomunicaciones

El Comité de ayuda financiera a las RTE se reunió tres veces en su composición de telecomunicaciones, el 27 de marzo, 6 de junio y 3 de octubre. La reunión de octubre tuvo carácter extraoficial.

En su reunión de marzo el Comité emitió un dictamen favorable sobre la propuesta de la Comisión de otorgar ayudas comunitarias a 35 proyectos de interés común seleccionados entre las respuestas a la convocatoria 2000/2. La suma total de las ayudas propuestas ascendió a 29,5 millones de euros. La Comisión informó al Comité de su intención de introducir un sistema de reembolsos basado en un porcentaje fijo de los gastos generales, para su aplicación a los contratos de costes compartidos. El Comité debatió esa propuesta y pidió un análisis sobre sus efectos sobre los participantes en los proyectos.

En la reunión de junio la Comisión presentó al Comité su análisis sobre los efectos del paso a un sistema de reembolso basado en un porcentaje fijo de gastos generales. El análisis mostró que el cambio propuesto sería neutral del punto de vista de los costes en caso de aplicarse a los proyectos seleccionados en ese momento y que, en particular, las entidades de mayores dimensiones no se verían afectadas significativamente. El Comité aprobó la propuesta de la Comisión, que posteriormente fue aplicada en la convocatoria 2001/2.

En la reunión de octubre la Comisión presentó los resultados de la convocatoria de propuestas 2001/1. Un primer conjunto de propuestas seleccionadas para recibir financiación comunitaria, por un importe total de 0,9 millones de euros, fue sometida al Comité para dictamen escrito.

3.3. Transportes

En el ámbito del transporte, la Comisión recibió 439 solicitudes de ayudas financieras en 2001 (242 en el marco del PIP y 197 al margen de éste, véase el punto 4 para más información), algunas de las cuales hacían referencia a cuantías relativamente pequeñas. La iniciativa de limitar las ayudas financieras a proyectos de transporte a un mínimo de un millón de euros se aplicó ampliamente en 2001 y permitió reducir el número de decisiones (sólo 18 iniciativas recibieron ayudas de menos de un millón de euros). Las ayudas solicitadas totalizaron 2.270 millones de euros (1.016 millones para acciones PIP y 1 254 para actuaciones al margen del PIP). El Comité de ayuda financiera a la RTE-T se reunió tres veces en 2001. Se emitieron dos dictámenes favorables sobre 137 proyectos y estudios (53 al margen del PIP y 84 integrados en el mismo), para los que la Comisión proponía ayudas financieras por un total de 563 millones de euros. Como puede observarse en el Cuadro 3, la Comisión ha seguido concentrando gran parte de los recursos disponibles (44%) en los 14 proyectos específicos de “Essen”. Mientras que los proyectos prioritarios (tres de los cuales han finalizado: aeropuerto de Malpensa, línea férrea Cork–Dublín–Belfast–Larne y enlace fijo del Oresund) y otros proyectos absorbieron una proporción menor de los créditos de compromiso que en años anteriores, se incrementó la proporción destinada a los sistemas inteligentes de transporte (SIT).

Cuadro 3: RTE-T 2001 – Ayudas económicas y número de actuaciones propuestas por categoría

2001 PROPUESTA	Proyectos específicos		Gestión del tráfico		Otros		Total	
	Número de actuaciones	Ayudas (millones de EUR)	Número de actuaciones	Ayudas millones de EUR	Número de actuaciones	Ayudas millones de EUR	Número de actuaciones	Ayudas millones de EUR
	37 ¹	247,5 ²	24	155,5 ³	79 *	160 ⁴	140	563
		43,95%		27,59%		28,46%		100%
PIP 2001 (millones de EUR)	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
Presupuesto anual 2001	1	26	5	22,5	50	99,5	56 *	148 **

¹ Incluye una iniciativa de gestión del tráfico ferroviario

² Incluye 1 millón de euros del año anterior

³ Incluye 6 millones de euros del año anterior

⁴ Incluye 4 millones de euros del año anterior

* Incluye tres decisiones del año anterior

** Incluye el importe total de 11 millones de euros del año anterior

Cuadro 4: Actuaciones propuestas RTE 2001 y ayudas por tipo y forma

TIPO	N° de iniciativas	Ayudas (millones de EUR)	%
Estudios de viabilidad/medidas de apoyo técnico	65	274	48,71%
Proyectos	77	289	51,28%
TOTAL	142	563	100%
FORMA	N° de iniciativas	Ayudas (millones de EUR)	%
Subsidios de tipos de interés	1	15	2,66%
Estudios de viabilidad/medidas de apoyo técnico	65	274	48,70%
Subvenciones directas	76	274	48,62 %
TOTAL	142	563	100,0%

Cuadro 5: Modos de transporte

	PIP		no PIP		TOTAL		
Modo	N° de iniciativas	Ayudas (millones de EUR)	N° de iniciativas	Ayudas (millones de EUR)	N° de iniciativas	Ayudas (millones de EUR)	%
Aeropuertos	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Gestión del tráfico aéreo	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Transporte combinado			1	1,000	1	1,00	0,17%
GNSS	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Vías navegables	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Multimodal	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Carreteras	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Gestión del tráfico por carretera	12	25,293			12	25,293	4,49%
Puertos			8	10,900	8	10,90	1,93%
Ferrocarriles	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Gestión del tráfico ferroviario	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
TOTAL	84	414,864	53	148,2035	142	563,0674	100%

Las considerables cantidades destinadas a otros proyectos importantes reflejan el número de solicitudes recibidas de los Estados miembros y posteriormente seleccionadas. También se han tenido en cuenta las observaciones incluidas en el Presupuesto de 2001 en relación con la distribución porcentual entre modos y el apoyo máximo que había que conceder a los proyectos prioritarios. En general, se atendieron también las observaciones del Parlamento Europeo con motivo del Presupuesto de 2001 con respecto a la distribución modal.

3.4. IDA

Los proyectos IDA (actuaciones sectoriales y horizontales) se financian al margen del Reglamento de ayudas financieras a las RTE.

3.5. Fondos Estructurales y Fondo de Cohesión

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión constituyen las principales fuentes de subvención comunitaria para los proyectos RTE. En el período 2000-2006 se concederán importantes ayudas financieras para infraestructuras con cargo a los Fondos Estructurales en el contexto del Objetivo 1, por un total de un tercio de los recursos disponibles, dedicándose la mitad de dicha cantidad a las infraestructuras de transporte. Al mismo tiempo, el Fondo de Cohesión contribuirá con 9 millardos de euros al desarrollo de las redes de transporte transeuropeas.

3.5.1. *FEDER*

Por lo que respecta a los Fondos Estructurales, el año 2001 se caracterizó principalmente por la conclusión de las negociaciones con los Estados miembros en el marco del Objetivo 1, que representa el 70% del presupuesto de los Fondos Estructurales para el período de programación 2000-2006. En cuanto a la ejecución, la aprobación de todos los documentos de programación y programas operativos permitió comprometer la totalidad de los créditos previstos.

Sin embargo, debido a que los gastos realizados a través del Fondo de Desarrollo Regional no se desglosan por proyectos RTE financiados, resulta muy difícil cuantificar las cantidades invertidas en los proyectos RTE a través del FEDER. Un examen de los informes anuales de ejecución de los principales programas que contribuyen a la financiación de infraestructuras en el contexto del Objetivo 1 proporciona sólo una estimación (cerca de 2 millardos de euros) de ayudas FEDER otorgadas a la red transeuropea de transporte en 2001.

3.5.2. *Fondo de Cohesión*

En 2001 los compromisos del Fondo de Cohesión para RTE en el sector del transporte ascendieron a un total de 1.318 millones de euros, distribuidos entre los Estados miembros del siguiente modo: 61,5% para proyectos españoles, 16,5% para proyectos portugueses, 16,2% para proyectos griegos y 5,7% para proyectos irlandeses.

Cuadro 6: Cantidades comprometidas mediante el Fondo de Cohesión para la financiación de la RTE-Transporte, por países

	Compromisos hasta 1999 (millones de EUR)	Compromisos en 2000 (millones de EUR)	Compromisos en 2001 (millones de EUR)
Grecia	1 535	155	214
España	4 606	852	810
Irlanda	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
Total	8 334	1 287	1 318

La Comisión adoptó nuevas decisiones de financiación por un importe multianual total de ayudas de 1.958 millones de euros. La distribución entre los distintos modos muestra un incremento de las ayudas al ferrocarril, de acuerdo con las orientaciones políticas: las ayudas al transporte ferroviario representaron el 55% del total, mientras que la carretera recibió un 34% y el transporte marítimo, un 11%.

Cuadro 7: Decisiones de financiación de la RTE adoptadas en 2001 en virtud del Fondo de Cohesión, por país y por modo, en porcentaje

	Carretera	Ferrocarriles	Transporte aéreo	Puertos
Grecia	85,7	14,3	0	0
España	13,9	68,0	0	18,1
Irlanda	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
% por modo	33,6	55,1	0	11,3

En Grecia la mayoría de las decisiones de financiación adoptadas en 2001 hacen referencia una vez más a los proyectos relacionados con la creación de la red de autopistas “Pathe/Via Egnatia”, identificada como proyecto prioritario número 7 de Essen. Al mismo tiempo prosiguieron las ayudas comunitarias al transporte ferroviario con la aprobación del proyecto de nueva línea Limena-Ikoniou.

La Comisión aprobó dos proyectos de autopistas en España: una parte del itinerario a través de Cataluña (entre Cervera y Santa María del Camí), y la circunvalación de Zaragoza, que servirá para enlazar las principales carreteras que convergen en esta ciudad, de acuerdo con las prioridades establecidas de hacer avanzar los enlaces con Francia y conectar las redes viarias transeuropeas. En cuanto a la vía férrea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, se ha hecho un gran esfuerzo para

prolongar las obras hacia Barcelona. Por último, el Fondo de Cohesión contribuye a la financiación del proyecto de expansión del puerto de Barcelona.

En Irlanda, las pequeñas cantidades asignadas son insuficientes para garantizar un equilibrio modal todos los años. En 2001 sólo se aprobó un nuevo proyecto: la construcción de la autopista M50 sudeste, el enlace que faltaba en la variante de autopistas de Dublín.

Como en el año 2000, en 2001 el Fondo de Cohesión se concentró en Portugal principalmente en las inversiones ferroviarias, dando prioridad a dos líneas estratégicamente importantes que forman parte del proyecto prioritario 8: la Línea Norte y la Línea del Algarve. Así, el ferrocarril ha percibido el 93% de las subvenciones decididas en 2001. El resto se destinó al proyecto de mejora de servicios del puerto de Aveiro.

3.6. Préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI)

El desarrollo de grandes infraestructuras de interés común, de las que las redes transeuropeas constituyen la parte principal, sigue siendo uno de los objetivos prioritarios del BEI. En 2001 su consejo de administración aprobó un total de 7.900 millones de euros en favor de las RTE y proyectos relacionados en la Unión. Se firmaron contratos de financiación por un total de 6.375 millones de euros, que representan el 20% de la actividad del Banco en los Estados miembros. Frente a estas cifras, en el año 2000 se aprobaron 8.597 millones de euros y se firmaron 6.613 millones. En otras palabras, se registró un ligero descenso tanto en la aprobación de proyectos (- 8%) como en las firmas (- 4%), lo que refleja una ralentización en la financiación de los proyectos RTE de telecomunicaciones.

El BEI desarrolló también una intensa actividad en los países en vías de adhesión, aprobando préstamos por un valor de 1.530 millones de euros y firmando 1.383 millones para proyectos de interés transeuropeo. Como en los Estados miembros, se registra una ligera disminución de la actividad debido al sector de las telecomunicaciones.

Desde 1993 el Banco ha aprobado préstamos destinados a las RTE por un total de 74.426 millones de euros, y firmado contratos de financiación por un importe acumulado de 57.308 millones. El coste total de las inversiones en los correspondientes proyectos se calcula aproximadamente en 250 millardos de euros.

El BEI ha adoptado un papel proactivo en la ingeniería financiera de los proyectos de las RTE, muy en particular de los basados en asociaciones público-privadas, que se encuentran sobre todo en el sector de transporte. En 2001, el 30% de la financiación del BEI destinada a proyectos de la RTE de transporte se relacionó con estructuras de tipo asociaciones público-privadas en Alemania, Grecia, Países Bajos, Portugal y España. El Banco ha estado también en primera línea del desarrollo de instrumentos innovadores, como las estructuras de refinanciación que ofrecen a las instituciones financieras comerciales una clara salida de financiación a largo plazo. El BEI facilita también el intercambio de experiencias, compartiendo su experiencia en la financiación de asociaciones público-privadas con nuevos promotores de la UE y los países en vías de adhesión.

Los préstamos aprobados por el BEI en 2001 con destino a la RTE de transporte totalizaron 6418 millones de euros en la Unión (6.718 millones en 2000, lo que representa un incremento del 5%), lo que supone una suma total de 50.000 millones de euros para el sector desde 1993. Las firmas de contratos de financiación ascendieron a 5.161 millones de euros en 2001 (4.010 millones en 2000, un incremento del 29%), lo que hace ascender el total firmado a 35.680 millones de euros desde 1993. El significativo incremento de las firmas ha resultado especialmente evidente en los proyectos prioritarios definidos por el Consejo de Essen, con un incremento del 130% con relación a 2000. El hecho de que 2001 fuera con mucho el año en que se registraron más firmas para los proyectos prioritarios de Essen, aunque se solicitó un número menor de aprobaciones de nuevos créditos, indica probablemente una cierta madurez del conjunto de proyectos actualmente en construcción y, en otros casos, una falta de avances en el proceso de ejecución y algunos retrasos considerables.

En los países de Europa central y oriental, las firmas del Banco correspondientes a proyectos de los 10 corredores de transportes aprobados por las conferencias paneuropeas de Creta y Helsinki ascendieron a 1.200 millones de euros, un incremento del 23% con respecto al año 2000.

En el sector de la energía, se aprobaron en 2001 nuevos préstamos por un valor de 240 millones de euros, de los cuales se firmaron 220 millones para dos proyectos de la RTE de gas. El Banco aprobó también 900 millones de euros y firmó una cantidad similar para el desarrollo de redes de transmisión, sub-transmisión y distribución eléctrica, si bien no es posible determinar la cantidad destinada específicamente a las redes de transmisión. Por lo que respecta a la RTE de energía, el importe acumulado desde 1993 asciende a 6.593 millones de euros en aprobaciones, y 5.440 millones en firmas.

En 2001 el BEI facilitó también nuevos préstamos para la redes de telecomunicaciones de la UE, con aprobaciones por valor de 1.241 millones de euros (1.580 millones en 2000) y 994 millones de euros en préstamos firmados (2.211 millones en 2000). Las turbulencias financieras del sector de las telecomunicaciones explican la significativa reducción experimentada en la actividad. El total de aprobaciones desde 1993 alcanzó 17.875 millones de euros, de los cuales 16.190 millones se han firmado.

La contribución al desarrollo de las RTE sigue siendo uno de los objetivos prioritarios del BEI a medio plazo, tanto en los actuales como los futuros Estados miembros de la UE. Se prevé un incremento periódico de la actividad de préstamo relacionada con las RTE, con un énfasis particular en los proyectos prioritarios y los países en vías de adhesión.

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

Préstamos del BEI para las RTE (firmas)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TOTAL
UE	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	6375	57308
Transportes	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	5161	35677
Proyectos de Essen	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	2838	13846
Energía	367	715	910	1415	854	393	174	392	220	5440
Proyectos de Essen	207	315	523	695	300	100	75	25	0	2240
Telecomunicacio	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	994	16191
PECO	579	777	400	668	774	1507	1456	1494	1383	9038
Transportes	469	397	270	553	417	1357	1321	979	1200	6963
Energía		80								
Telecomunicacio	110	300	130	115	357	150	135	515	183	1995

3.7. Financiación de los Estados miembros

La financiación comunitaria de las RTE supone, en la mayoría de los casos, una proporción bastante limitada del coste total, excepto para los proyectos de los países de la “cohesión”. El papel de la financiación comunitaria es actuar de catalizador induciendo otras fuentes de inversión. La mayor parte de las fondos procede, bien de las autoridades públicas de los Estados miembros o, especialmente en los sectores de la energía y las telecomunicaciones, del sector privado. Es difícil obtener cifras exactas o significativas del gasto de los Estados miembros, pues éstos no siempre establecen diferencias en función de si las infraestructuras pertenecen o no a las RTE.

3.8. Financiación de las infraestructuras en terceros países

3.8.1. PHARE

La UE viene ayudando a los posibles países candidatos de Europa central a prepararse para su ingreso en la Unión desde 1989, cuando se creó el Programa PHARE (Poland and Hungary Assistance for the Reconstruction of the Economy). A raíz de la decisión del Consejo Europeo de Luxemburgo de 1997 de iniciar oficialmente el actual proceso de ampliación, se definieron nuevas directrices para PHARE y, concretamente, una orientación “pre-adhesión” en 1998. PHARE se centra en el desarrollo institucional (30%) y las inversiones relacionadas con el acervo (70%), incluidas las relativas a la cooperación transfronteriza. El presupuesto

de 2001 ascendió a 1.641 millones de euros, de los cuales el transporte supone una proporción muy pequeña, aproximadamente 36 millones. Las ayudas se van orientando progresivamente hacia iniciativas programadas del tipo gestionado bajo los Fondos Estructurales, basadas en mayor medida en la planificación y gestión locales (programas de cohesión económica y social).

3.8.2. CARDS

2001 fue el primer año de aplicación del nuevo Reglamento CARDS, adoptado el 5 de diciembre de 2002. En el último trimestre de 2001 se aprobaron un documento de estrategia regional, y documentos de estrategia por países para Albania, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia y República Federal de Yugoslavia. Uno de los objetivos de cooperación regional específicos de la estrategia regional CARDS es *“reintegrar a los países del PEA en las redes europeas de infraestructuras —de transportes, energía y gestión de fronteras ayudándolos a “desarrollar estrategias coherentes para las infraestructuras con una dimensión internacional en los transportes, la energía y el medio ambiente”.*

El apoyo se centra en la elaboración de estrategias y estudios preparatorios, así como en inversiones que sirvan de catalizador para conectar la infraestructura regional de transporte, energía y medio ambiente con la redes transeuropeas. Una premisa clave es que las instituciones financieras internacionales (IFI) son las mejor preparadas para abordar las necesidades de financiación de las inversiones en infraestructuras. Sin embargo, seguirán realizándose inversiones significativas en la República Federal de Yugoslavia y Kosovo para completar la reconstrucción ya emprendida. También podrán financiarse proyectos de infraestructuras transfronterizas de alcance limitado en el marco de los programas de gestión integrada de fronteras. Por último, el Programa CARDS, al concentrarse significativamente en el desarrollo institucional, aborda también aspectos clave en relación con el desarrollo de infraestructuras.

3.8.3. TACIS

El nuevo Reglamento TACIS entró en vigor el 21 de enero de 2000. Cubre el período 2000-2006 y dispone de un presupuesto total de 3.318 millones de euros. El nuevo Reglamento acrecienta la proporción del presupuesto anual que puede destinarse a la financiación de infraestructuras desde un 10% hasta un máximo del 20%.

Un sector prioritario para la financiación de inversiones sigue siendo la cooperación transfronteriza. Para facilitar el comercio y los sistemas recaudatorios en las fronteras, la Comisión sigue prestando especial atención al funcionamiento de los pasos transfronterizos.

Se da prioridad a los pasos transfronterizos que forman parte de la red paneuropea de transporte, a saber, los corredores I, II, III, V y IX. Hasta el año 2001 inclusive, la Comisión destinó más de 90 millones de euros a ese fin, de los cuales 15 millones procedían del presupuesto TACIS 2001.

3.8.4. *MEDA*

Los gastos del programa MEDA para conectar mejor los países de la cuenca mediterránea con la Unión se limitan actualmente a sufragar un pequeño número de estudios de viabilidad.

3.8.5. *ISPA*

El ISPA (Instrumento de política estructural de preadhesión), uno de los tres instrumentos de preadhesión, se inspira en el modelo del Fondo de Cohesión y está orientado, en un 50%, a mejorar la red de transporte de interés transeuropeo de los diez países de Europa central y oriental candidatos a integrarse en la Unión Europea. El otro 50% se destina a proyectos medioambientales. En el período entre 2000 y 2006 se destinarán 1.040 millones de euros al año (a precios de 1999) para proyectos de infraestructuras en los ámbitos del medio ambiente y los transportes, es decir, aproximadamente 520 millones de euros al año para proyectos de transporte.

En 2000 y 2001 la Comisión decidió sobre 169 proyectos propuestos por los países candidatos, que representaban un coste total de 6,6 millardos de euros, cantidad de la cual la UE financiará 3,9 millardos, es decir, el 59%. Más de la mitad de las ayudas ISPA decididas se destinan a proyectos ferroviarios, y un 47% aproximadamente a la infraestructura de carreteras.

De estas 169 intervenciones de los primeros dos años de ISPA, 64 se refieren a proyectos de transporte, lo que equivale a 4,1 millardos de euros del total de los costes de proyectos, de los cuales 2,4 millardos proceden de una subvención ISPA. Se incluyen en esta partida 16 proyectos de asistencia técnica, orientados principalmente a las tareas de preparación de proyectos. El 2001 se decidieron un total de 29 proyectos de transportes, que recibirán subvenciones ISPA por 1,3 millardos de euros.

El objetivo del ISPA en el sector del transporte es contribuir a la creación de la futura red transeuropea. El instrumento financia proyectos de infraestructuras de transportes que fomentan la movilidad sostenible según los criterios de Decisión 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Las medidas deberán posibilitar a los países beneficiarios cumplir los objetivos de las asociaciones para la adhesión y garantizar la interconexión e interoperabilidad en el interior de la redes nacionales, así como entre éstas y la redes de la UE.

Para la preparación de los proyectos es necesario tener en cuenta los diez corredores de transporte europeos multimodales aprobados por la tercera Conferencia Paneuropea de Transportes celebrada en Helsinki en junio de 1997. Para recibir financiación del ISPA con carácter prioritario, los proyectos deben encontrarse en la red básica, según se establece en el ejercicio ENIT (Evaluación de las necesidades en infraestructura de transporte), aunque también pueden referirse a proyectos relativos al resto de la red ENIT. Los fondos ISPA dedicados al sector del transporte se han concentrado en la extensión y mejora de la red ENIT, con el fin de facilitar la conexión entre la Unión Europea y los países en vías de adhesión.

Cuadro 9: Presupuesto ISPA 2001 – sector de transporte, por sub-sector

Sub-Sector		
	Fondos ISPA EUR	% fondos ISPA / sector
Carretera	303 699 301	57,25%
Ferrocarril	210 662 746	39,71%
Aeropuerto	12 000 000	2,26%
Ferrocarril/Carretera	4 158 400	0,78%
Total Presupuesto ISPA, sector del transporte	530 520 447	47,83%

Cuadro 10: Presupuesto ISPA 2001: Compromisos por país

País	ISPA Fondos EUR
Bulgaria	61 898 400
República Checa	40 271 315
Estonia	12 228 287
Hungría	48 171 347
Letonia	21 663 645
Lituania	14 483 464
Polonia	177 561 679
Rumanía	122 812 000
Eslovaquia	24 698 070
Eslovenia	6 732 240
TOTAL	530 520 447

El cuadro da cifras de compromisos correspondientes a los proyectos decididos en 2001 y los segundos tramos de los proyectos decididos en 2000, pues los fondos de los proyectos se comprometen con cargo al presupuesto comunitario durante varios años.

Más de la mitad del presupuesto ISPA destinado al sector del transporte en 2001 se dedicó a proyectos de carreteras que suponían nuevas construcciones o mejoras para el cumplimiento de las normas de la UE sobre capacidad y seguridad. Aproximadamente el 40% de la financiación se destinó a proyectos ferroviarios, principalmente la rehabilitación y mejora de las infraestructuras existentes para situarlas al nivel de las normas de la UE.

Cuadro 11: Financiación ISPA de proyectos de transporte decidida en 2000 y 2001

TIPO DE PROYECTO	Número de proyectos	Coste total del proyecto en EUR	Total Fondos ISPA decididos EUR	Compromisos 2000 EUR	Compromisos 2001 EUR
Aeropuerto	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Ferrocarril	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Ferrocarril y carretera	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Carretera	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Total sector	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

El cuadro muestra los fondos ISPA totales comprometidos y decididos en 2000 y 2001 para proyectos de transportes (64 proyectos), así como los costes totales de estos últimos.

Fondos ISPA 2000-2001

Tipo de proyecto	Número de proyectos	Total aportación ISPA	% por sector
TRANSPORTE			
Aeropuerto	1	50 000 000	2,06%
Ferrocarril	32	1 230 824 787	50,74%
Ferrocarril y carretera	2	5 198 000	0,21%
Carretera	29	1 139 915 934	46,99%
Total Sector	64	2 425 938 721	61,61%

Proyectos por corredor, total de la aportación ISPA 2000-2001

Corredor	Carretera	Ferrocarril
Corredor I	32 600 556	
Corredor II		161 746 249
Corredor III	320 411 250	92 837 250
Corredor IV	366 491 403	383 680 941
Corredor V		92 110 300
Corredor VI	233 695 790	160 945 224
Corredor IX	152 036 430	87 311 201
Total	1 105 235 429	978 631 165

Proyectos por país 2000-2001

País	Aeropuertos	Ferrocarril	Carreteras	Ferrocarril y carreteras	Total
Bulgaria	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	237 998 000
República Checa		45 207 500	57 931 474	200 000	103 338 974
Estonia		1 350 000	34 173 021		35 523 021
Hungría		191 442 575	20 149 540		211 592 115
Letonia		101 843 476	19 961 541		121 805 017
Lituania		24 314 780	50 957 600		75 272 380
Polonia		344 498 499	510 744 750		855 243 249
Rumanía		232 329 441	409 926 024		642 255 465
Eslovaquia		96 996 000	27 149 200		124 145 200
Eslovenia		18 765 300			18 765 300
Total	50 000 000	1 209 747 571	1 160 993 150	5 198 000	2 425 938 721

4. FINANCIACIÓN DE LAS RTE: OTROS ASPECTOS

4.1. Programa Plurianual Indicativo de las RTE-T (2001-2006)

En septiembre de 2001 la Comisión adoptó la Decisión sobre el Programa Indicativo Plurianual para la financiación de la red transeuropea de transporte en el período 2001-2006. Tras evaluar todas las solicitudes, la Comisión atribuyó con carácter indicativo 2.780 millones de euros a los proyectos seleccionados. Cerca del 50% de esa cantidad irá destinada a los grandes proyectos de infraestructuras aprobados en el Consejo Europeo de Essen de 1994, un 20% se dedicará al programa Galileo y el resto se distribuirá entre distintos estrangulamientos de la red ferroviaria, proyectos transfronterizos y sistemas de transporte inteligentes. *“Los proyectos seleccionados contribuirán a responder a los principales desafíos de nuestra política de transportes, según se enuncian en el Libro Blanco sobre los transportes que la comisión aprobó el 12 de septiembre¹⁴: reequilibrar los diferentes modos de transporte, combatir los estrangulamientos y la congestión y situar la calidad y la seguridad en el núcleo de la política común de transportes”*, en palabras de Loyola de Palacio, Vicepresidente y Comisaria de Energía y Transportes.

En la línea de los objetivos fijados en el Libro Blanco, los proyectos seleccionados buscarán la eliminación de estrangulamientos en la red de transporte transeuropea, así como un nuevo equilibrio entre los diferentes modos de transporte.

La cantidad total propuesta para el programa 2001-2006, 2.780 millones de euros, se distribuye el siguiente modo:

- Más de 1.300 millones de euros (47%), a proyectos infraestructuras aprobados en el Consejo Europeo de Essen de 1994.
- Más de 550 millones de euros (20%), al proyecto Galileo.
- Cerca de 640 millones de euros (23%) a estrangulamientos ferroviarios y proyectos transfronterizos.
- Cerca de 280 millones de euros (10%) a proyectos de sistemas inteligentes de transporte (SIT) en la carretera y el transporte aéreo.

De acuerdo con el objetivo del Libro Blanco de revitalizar el ferrocarril, casi dos terceras partes de las ayudas programadas se conceden al sector ferroviario. Aunque los estudios seguirán desempeñando un papel importante en las costosas nuevas tareas de preparación en los ámbitos técnico, medioambiental y geológico de los proyectos importantes, como los túneles ferroviarios de los Alpes y los Pirineos, la construcción de la mayor parte de los “proyectos de Essen” relacionados con el tren de viajeros de alta velocidad alcanzará su intensidad máxima en esta fase, esperándose que los proyectos estén terminados a fines de 2006. De acuerdo con el objetivo del Libro Blanco de poner las nuevas tecnologías al servicio del sistema de transporte de la Unión y sus usuarios, se otorga un papel de relevancia al programa Galileo. Por último, de acuerdo con el objetivo de afrontar la congestión y mejorar las comunicaciones con la periferia, se otorga apoyo significativo a la eliminación de estrangulamientos y a la construcción de nuevos enlaces tanto dentro de la Unión como con terceros países.

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

Cuadro 12: Programa Indicativo Plurianual RTE-T 2001-06 - Decisión marco

P/G	Título del proyecto	Ayuda propuesta (millones de EUR)					
		2001	2002	2003	2004-06	Total	
P1	Tren de alta velocidad Norte-Sur: Múnich-Núremberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlín Eje del Brennero: Nápoles-Verona-Múnich y Bolonia-Milán.	33	46.5	61.5	117	258	9.28%
P2	Tren de alta velocidad (París)-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres	61	49.5	36	145	291.5	10.48%
P3	Tren de alta velocidad Sur: Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier y Madrid-Vitoria-Dax	15.1	22.1	34.7	66	137.9	4.96%
P4	Tren de alta velocidad Este	45	36.5	52	34.5	168	6.04%
P5	Línea de Betuwe	20	10	12	380	80	2.88%
P6	Tren de alta velocidad Francia-Italia	11	16.5	54	88.9	170.4	6.13%
P7	Autopistas griegas: Patras y Via Egnatia	12.5	12	5.5	-	30	1.08%
P8	Enlace multimodal Portugal - España - Resto de Europa	3.3	3.2	4.35	2	12.85	0.46%
P9	Enlace ferroviario convencional Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0.00%
P10	Aeropuerto de Malpensa	-	-	-	-	-	0.00%
P11	Enlace fijo del Øresund	-	-	-	-	-	0.00%
P12	Corredor multimodal del triángulo nórdico	12.05	16	14.95	42.5	85.5	3.07%
P13	Corredor de carretera Irlanda-UK-Benelux	13	8	7	2.8	30.8	1.11%
P14	Línea principal de la costa Oeste	7	3	3	31	44	1.58%
	Subtotal PP	232.95	223.3	285	567.7	1 308.95	47.07%
P15	Sistema transeuropeo de navegación por satélite (GALILEO)	100	170	80	200	550	19.78%
G1/2	Eliminación de puntos de estrangulamiento de la red ferroviaria RTE	51.125	67.825	75.25	196.9	391.1	14.06%
G3	Proyectos transfronterizos	13.95	21.51	32.28	186.76	254.5	9.15%
G4	Sistemas de transporte inteligentes en la carretera	28.3	30.8	33	99.9	192	6.90%
G5	Sistemas de transporte inteligentes en el sector aéreo	7.99	25.8	26.03	24.67	84.49	3.04%
	Subtotal Grupos	101.365	145.935	166.56	508.23	922.09	33.16%
	Total PIP	434.315	539.235	531.56	1 275.93	2 781.04	100.00%

Para más información, véase el Anexo IX.

Aunque entre 1995 y 2000 la DG TREN fomentó el desarrollo de los SIT en la red transeuropea de carreteras aportando más de 125 millones de euros a la financiación de proyectos de gestión del tráfico, en 2001 este programa anual de financiación de la RTE-T fue sustituido por el Programa Indicativo Plurianual de la Comisión Europea (PIP).

Se han seleccionado seis proyectos SIT en 14 Estados miembros (Grecia no está incluida), que percibirán 192 millones de euros de ayudas de la UE, mientras que en 2001 se destinó un total de 25,3 millones de euros a 12 decisiones de financiación.

- ARTS (incluye P/E/F): 3,5 millones de euros
- CENTRICO (incluye NL/D/B/L/F/UK): 7 millones de euros
- CORVETTE (incluye D/A/IT): 4 millones de euros
- SERTI (incluye D/F/IT/E): 3,5 millones de euros
- STREETWISE (incluye UK/IR): 1,8 millones de euros
- VIKING (incluye FI/SW/DK/D): 5,5 millones de euros

Los proyectos patrocinados se orientan a reducir la congestión, proporcionando información ininterrumpida a los viajeros de la RTE de carreteras. Existe una voluntad resuelta de acelerar el despliegue de sistemas y servicios para el viajero y afrontar los problemas transfronterizos mediante la cooperación de los distintos Estados miembros en los proyectos.

4.2. Presupuesto de la RTE-T al margen del PIP

Cincuenta y tres proyectos de infraestructuras de transportes fueron seleccionados para su cofinanciación con cargo al presupuesto anual ordinario RTE-T 2001, de conformidad con el Reglamento (CE) del Consejo 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.

Estas decisiones, por un importe total de 137,2 millones de euros¹⁵, complementan los fondos asignados en 2001 en virtud del Programa Indicativo Plurianual (PIP), para el que la Comisión adoptó una Decisión marco. Las iniciativas cofinanciadas se seleccionaron según las prioridades establecidas en el Libro Blanco sobre la política de transportes aprobado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001. Más concretamente, las decisiones de financiación beneficiaron a sectores insuficientemente representados en el marco del PIP (por ejemplo, vías navegables, puertos, aeropuertos y carreteras) y a proyectos que complementaban las iniciativas patrocinadas por el PIP (por ejemplo, accesibilidad a la red principal, mejora de nodos). También se destinaron fondos adicionales a proyectos europeos importantes como ERTMS y EGNOS, que ya habían recibido financiación en años anteriores. El Comité de ayudas financieras a la RTE-Transporte, en su reunión del 7 de junio de 2001, emitió un dictamen favorable sobre esta selección de proyectos.

4.3. El Mecanismo de capital de riesgo RTE

La necesidad de este instrumento había sido ya destacada por el Grupo de Trabajo de Alto Nivel sobre las asociaciones público-privadas en el transporte, creado por el

¹⁵ El importe total de la cofinanciación en 2001 al margen del PIP ascendió a 148 millones de euros. 11 millones, destinados a proyectos seleccionados en 2000, no se comprometieron hasta 2001 debido a retrasos en la tramitación.

Comisario Kinnoch, cuyas conclusiones fueron ratificadas íntegramente por la Comisión en una comunicación publicada en septiembre de 1997. Actualmente, la disponibilidad de este tipo de fondos en Europa es muy limitada, pero hace falta fomentarlos si se quiere que los proyectos RTE se desarrollen mediante asociaciones público-privadas. El objetivo es utilizar cantidades limitadas de recursos públicos para estimular el desarrollo de esas inversiones de capital de riesgo, que desempeñan un importante papel al dar acceso a las asociaciones público-privadas a los cuantiosos fondos de inversión privada a largo plazo. Por razones de eficiencia y rentabilidad, la mejor opción es el uso de fondos de inversión o iniciativas financieras semejantes que proporcionen capital de riesgo a los proyectos RTE.

Gracias a su elevado efecto multiplicador, el Mecanismo de capital de riesgo RTE (RCF) no sólo proporcionará medios suplementarios en un ámbito donde el fracaso comercial se percibe como una posibilidad real, sino que también impulsará el desarrollo de instrumentos financieros innovadores en un sector tradicionalmente basado en la subvención. A diferencia de las diversas formas de subvención, como las de tipo de interés, las aportaciones encuadradas en este instrumento son recuperables.

El Reglamento Financiero RTE¹⁶ dispone que una proporción limitada de los recursos presupuestarios de la Comunidad disponibles para las RTE sea utilizada como “participación en capital de riesgo para fondos de inversión o mecanismos financieros comparables destinados prioritariamente a facilitar capital de riesgo para proyectos de redes transeuropeas y donde sea importante la inversión del sector privado; *dicha participación en capital de riesgo no superará el 1 % de los recursos presupuestarios previstos [...]*, este límite podría incrementarse hasta un máximo del 2 % a partir de 2003 tras una revisión del funcionamiento de este instrumento¹⁷. El importe de esos recursos se ha fijado en 4.600 millones de euros para el periodo 2000-2006. En consecuencia, la cantidad disponible para el Mecanismo de capital de riesgo hasta 2006 se cifra en 46 millones de euros, con la posibilidad de un incremento hasta 92 millones a partir de 2003, en función de una revisión que la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo.

De conformidad con el Reglamento, el Fondo Europeo de Inversiones (FEI) se hará cargo de la gestión de la aportación de capital de riesgo comunitaria, y las condiciones de aplicación del plan serán establecidas mediante un acuerdo de cooperación entre el FEI y la Comisión. Tras la reforma del FEI en el año 2000, su actividad relacionada con la RTE se transfirió al BEI. Así, en junio de 2001 se concluyó un acuerdo de cooperación tripartito entre la Comisión, el BEI y el FEI. En julio del mismo año, el Diario Oficial¹⁸ publicó el anuncio de creación del Mecanismo para permitir a los fondos de inversión interesados presentar sus solicitudes al BEI con vistas a la selección de las inversiones que se financiarían a

¹⁶ Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, modificado por el Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 1999.

¹⁷ Letra e) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento.

¹⁸ Anuncio de la creación del mecanismo de capital riesgo para infraestructuras de redes transeuropeas con arreglo a la letra e) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) n° 2236/95, modificado por el Reglamento (CE) n° 1655/1999 (2001/C 188/05).

través de este instrumento. Se espera adoptar en el año 2002 la primera decisión financiera para asignar fondos del presupuesto RTE al capital de riesgo¹⁹.

5. EVALUACIÓN

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

5.1. Energía

En 1999 un equipo de expertos independientes realizó una evaluación intermedia del programa RTE-Energía para la Comisión. La mayoría de las recomendaciones del estudio fueron utilizadas por la Comisión en la ejecución del programa. La próxima evaluación independiente está prevista para 2003-2004.

5.2. Telecomunicaciones

La totalidad de los proyectos fueron examinados al menos una vez en 2001. Se prestó especial atención a la elaboración de programas de actividad, ya que en este punto se habían observado importantes deficiencias. En total, siete proyectos fueron considerados insuficientes, en algunos casos por razones técnicas y en otros porque se entendió que no había perspectivas de servicios viables que pudieran derivarse de los mismos, y se decidió ponerles fin.

Evaluación intermedia de la iniciativa RTE-Telecomunicaciones

El estudio encargado por la Comisión conforme al artículo 14 de la Decisión sobre las orientaciones RTE se concluyó a principios de 2001. En el informe final se considera que RTE-Telecomunicaciones es un programa importante con un potencial para desarrollar un nicho en el cual su presencia puede dejarse sentir. Desde el punto de vista estratégico, está bien situado, siendo su misión impulsar proyectos transeuropeos de alto riesgo (actividad empresarial) y la aplicación de resultados de proyectos de investigación, con una importante participación de PYME. Su dimensión relativamente modesta no se considera un inconveniente, sino más bien una ventaja, ya que permite adaptarlo rápidamente a un entorno en permanente cambio, en especial teniendo en cuenta el nuevo marco *eEurope*.

El estudio puso de manifiesto que, aunque los proyectos seleccionados para recibir ayudas comunitarias eran de alto riesgo en general, muchos presentaban un buen potencial de explotación una vez finalizada la etapa financiada por el programa.

Sin embargo, la amplia variedad de actividades subvencionables provocaba una dispersión y, en consecuencia, reducía la repercusión general del programa. La Comisión tuvo en cuenta esta observación en su propuesta de modificación de las orientaciones en el ámbito de las telecomunicaciones, reduciendo de dieciocho a siete el número de líneas de acción del programa.

¹⁹ La primera decisión financiera para asignar fondos del presupuesto RTE-T al capital de riesgo ha sido adoptada, como estaba previsto, en 2002

El estudio reveló también ciertas carencias en la elaboración de los programas de actividad. La Comisión reconoció este problema y adoptó dos iniciativas. Se proporcionó asistencia directa a los proyectos mediante el proyecto de apoyo BPS, que brinda asesoramiento sobre la elaboración de programas de actividad, y se concentraron esfuerzos en la detección precoz de problemas potenciales en este ámbito, para poder poner remedio en caso necesario.

5.3. Transportes

El Reglamento (CE) nº 1687/2001 de la Comisión prescribe, en su artículo 1, que todos los programas multianuales se someterán a evaluación previa, intermedia y *a posteriori*.

En lo que respecta a la RTE, la Decisión marco del PIP regula el período 2000-2006.

En 2001 las ayudas financieras del PIP acababan de comenzar. Los resultados generales de la intervención y el valor añadido de la participación comunitaria se examinarán en la evaluación intermedia, prevista para 2003-2004.

Sin embargo, se han evaluado algunos programas específicos (parte de la RTE-T): “TEN-T Road Traffic Management Projects”, “Galileo” Overall Architecture” y “Equity Plan Phase I”.

Además, anualmente se publican informes de situación de todos los proyectos cofinanciados por las líneas presupuestarias RTE, que permiten un seguimiento sistemático de cada uno de ellos.

Por lo que respecta a los sistemas inteligentes de transporte (SIT), en 2001 la Comisión evaluó ocho proyectos con ayuda exterior. Este modelo se utilizará en el futuro para el resto de los proyectos de transportes. El resultado de las evaluaciones, basado en un análisis detallado de los informes técnicos finales elaborados por los socios, fue positivo en general. El despliegue de los SIT avanza en la mayoría de los Estados miembros cumpliendo los planes nacionales. En ciertos casos se han ocasionado retrasos en algunas actividades, pero los proyectos no se han visto afectados en sus principales líneas. Como sucede en otros terrenos, las actividades que precisan mucha coordinación, por ejemplo, las medidas de gestión del tráfico o el intercambio de datos a través de las fronteras, están siendo realizadas por los Estados miembros, aunque con bastante lentitud.

6. RELACIONES EXTERIORES

6.1. Energía

Desde punto de vista del desarrollo de la red, la propuesta de la Comisión para la revisión de las orientaciones RTE-E fortalecerá la dimensión exterior de la política de redes transeuropeas de energía de la UE, en especial por lo que respecta a las conexiones con los países candidatos y otros terceros países de las zonas del Mediterráneo y el Mar Negro. Se hará hincapié en el transporte de gas natural.

En 2001 se inició el Diálogo sobre energía UE-Rusia. Una conclusión importante fue la definición de “proyectos de interés común” para crear enlaces con las redes de energía transeuropeas y garantizar así la seguridad del abastecimiento energético. En

un informe presentado a la Cumbre UE-Rusia se publicó una lista preliminar de dichos proyectos. En el futuro, los trabajos se concentrarán en la ejecución, presentándose especial atención a las condiciones necesarias para atraer un volumen significativo de inversiones privadas de la UE.

En lo que respecta a los Balcanes Occidentales, la Comisión Europea definió su estrategia final en el documento “Infraestructuras de transporte y energía en el Sudeste de Europa”, presentado a la Conferencia Regional para el Sudeste de Europa que tuvo lugar en Bucarest el 25 y 26 de octubre de 2001. En la primavera de 2001 se habían celebrado consultas sobre el documento con los Estados miembros de la UE (Comité CARDS), instituciones financieras internacionales, países beneficiarios - que forman parte del Proceso de estabilización y asociación (Albania, Bosnia Herzegovina, Croacia, República de Macedonia, República Federal de Yugoslavia)- y el Grupo de Trabajo II del Pacto de Estabilidad (mayo de 2001). El documento fija las prioridades generales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte y energía en la región, incorporando las diversas iniciativas emprendidas y los trabajos realizados en este ámbito durante el último decenio, y presenta criterios para el futuro establecimiento de prioridades en relación con los corredores de transporte y proyectos concretos de transporte y energía.

De forma similar, uno de los objetivos de cooperación regional específicos de la estrategia CARDS para 2002-2006, aprobada por la Comisión Europea el 22 de octubre de 2001, es *“reintegrar a los países del PEA en las redes europeas de infraestructuras —de transportes, energía y gestión de fronteras”* ayudándolos a *“desarrollar estrategias coherentes para las infraestructuras con una dimensión internacional en los transportes y la energía”*. En el sector de la energía, los resultados previstos son un estudio de prioridades regionales y un debate sobre las infraestructuras energéticas, incluidos los avances registrados en el desarrollo de un mercado regional interior de la electricidad y su integración con el de la UE.

Los resultados concretos de esos esfuerzos coordinados aparecen en la lista de proyectos de infraestructura regional del Sudeste de Europa. La evolución de estos últimos es objeto de seguimiento periódico por parte del Grupo Director de Infraestructuras. La lista actual de proyectos regionales en curso (una combinación del “Quick-start package” (Conferencia Regional de Financiación, marzo de 2000) y una lista de proyectos adicionales y complementarios presentados en la Conferencia Regional de octubre de 2001), comprende 41 proyectos por un total de 3,32 millardos de euros. A continuación figura el sector de la energía, con 0,82 millardos de euros (25%) para cinco proyectos eléctricos.

6.2. Transportes

Las negociaciones sobre la ampliación de la Unión han avanzado a buen ritmo, y han puesto de manifiesto las importantes necesidades de transporte de los países candidatos. Será necesario construir o mejorar aproximadamente 20.000 kilómetros de carreteras y 30.000 kilómetros de ferrocarril, así como puertos y aeropuertos, con un coste cercano a los 100 millardos de euros. Esta actividad está recibiendo ya asistencia comunitaria a través de los programas ISPA y PHARE, aunque homologar las economías de los futuros Estados miembros con las de la actual Unión Europea precisará niveles de inversión sin precedentes. Por otra parte, la ampliación producirá incrementos del tráfico en los actuales Estados miembros, que necesitarán adaptar en consonancia sus propias prioridades en materia de infraestructuras.

Áreas y corredores paneuropeos

La red paneuropea de transporte se desarrolló durante tres conferencias paneuropeas de transportes. La primera se celebró en Praga en 1991 y estableció un concepto adecuado de infraestructura de transportes: el corredor.

En la segunda conferencia, que tuvo lugar en Creta en 1994, los países de Europa occidental, central y oriental, otorgaron prioridad para el desarrollo de infraestructuras a nueve corredores de transporte de gran longitud.

En la tercera conferencia paneuropea de transportes, celebrada en Helsinki en junio de 1997, se añadió un décimo corredor, así como las cuencas marítimas de transporte paneuropeas.

Estos corredores multimodales, denominados corredores de Helsinki, tienen una longitud total de aproximadamente 48.000 kilómetros, 25.000 de los cuales corresponden a la red ferroviaria, y 23.000 kilómetros a la de carreteras. Los aeropuertos, puertos marítimos, puertos fluviales y grandes terminales actúan como nodos intermodales entre esos enlaces de larga distancia que unen a los países de Europa Central y Oriental.

El concepto de “asociación paneuropea de inversión en infraestructura de transportes” fomenta el establecimiento de todos los elementos necesarios para una futura red paneuropea de transporte en el territorio de la Unión Europea, en los países candidatos a la adhesión, en los Nuevos Estados Independientes (NEI) y más allá de éstos.

La red paneuropea de transporte está integrada por los siguientes elementos:

- la red transeuropea de transporte²⁰ en el territorio de la Unión Europea;
- la red ENIT,²¹ que comprende los diez corredores, más otros componentes adicionales en los países candidatos;
- los diez corredores paneuropeos de transporte situados en los países candidatos a la adhesión, los NEI y más allá;
- las cuatro zonas paneuropeas de transporte (*PETrAs*) en el mar;
- los enlaces euro-asiáticos, en particular TRACECA (Corredores de Transporte Europa-Cáucaso-Asia).

Véase el mapa del Anexo X.

Se ha firmado un memorando de acuerdo (MA) que establece un mecanismo de coordinación para cada corredor. El cuadro que aparece a continuación contiene información más pormenorizada sobre los corredores existentes.

²⁰ Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 (DO L 228, de 9.9.1996).

²¹ Evaluación de las necesidades en infraestructura de transporte - Informe final, octubre 1999.

Corredores paneuropeos

Número	Protocolo de acuerdo	Presidencia	Itinerario definido por la Conferencia Paneuropea de Helsinki en 1997
I	Sí	Suecia	Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsovia Componente de carretera: Vía Báltica Componente de ferrocarril: Rail Báltica
II	Sí	Rusia	Berlín-Varsovia-Minsk-Moscú-Nijni Novgorod
III	Sí	Polonia	Berlín/Dresde-Wroclaw-Lviv-Kiev
IV	Sí	Alemania	Berlín/Nuremberg-Praga-Budapest Constanza/Salónica/Estambul
V	Sí	Italia	Venecia-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest-Uzgorod-Lviv Tramo A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod Tramo B: Rijeka-Zagreb-Budapest Tramo C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
VI	Sí	Polonia	Gdansk-Grudziadz/Varsovia-Katowice-Zilina Tramo A: Katowice-Ostrava-Corredor V
VII	Sí	Austria	Danubio y Canal Danubio-Mar Negro
VIII	Sí	Italia	Durres-Tirana-Skopie-Sofia-Varna- Enalce con RTE griega y Corredor IV
IX	Sí		Helsinki-San Petesburgo -Moscú/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucarest-Dimitrovgrad-Alexandroupolis Tramo A: Ljubasevka-Odessa Tramo B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrado
X	Sí	Grecia	Salzburgo Ljubljana-Zagreb-Belgrado-Nis-Skopie-Salónica Tramo A: Graz-Maribor-Zagreb Tramo B: Budapest-Novi Sad-Belgrade Tramo C: Nis-Sofia Tramo D: Veles-Bitola-Florina

En 2001 se realizaron importantes inversiones en los corredores, pero el grado de desarrollo y los avances logrados en los mismos fueron muy diversos, dependiendo

de las actividades de la presidencia del corredor y del compromiso de los países participantes.

Una prolongación de la red transeuropea es la ruta TRACECA (Ruta de la Seda), financiada por TACIS y que discurre a través del sur del Cáucaso hasta Asia central. Es necesario mejorar los enlaces físicos para atraer un volumen de tráfico significativo. Continuaron los trabajos de coordinación sobre los corredores paneuropeos de transporte, a saber, la ampliación de la red transeuropea hacia los NEI occidentales, con reuniones periódicas entre los presidentes de los corredores. Sin embargo, no hubo financiación comunitaria para los proyectos correspondientes.

Por lo que respecta a los Balcanes occidentales, la Comisión Europea presentó su documento de estrategia final “Infraestructuras de transporte y energía en el sudeste de Europa” en la Conferencia Regional para el Sudeste de Europa celebrada en Bucarest el 25 y 26 de octubre de 2001. El documento fue ampliamente debatido con los Estados miembros de la Unión Europea, los países beneficiarios, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Mundial y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. A continuación, fue presentado a los miembros del Pacto de Estabilidad en Tirana en mayo de 2001, y en Bucarest en octubre de 2001. Este documento de trabajo está siendo utilizado como orientación para las estrategias de inversión de los principales donantes, y será completado con ulteriores estudios técnicos financiados por CARDS.

El documento de estrategia define las prioridades generales de desarrollo de las infraestructuras de transporte y energía en la región, incorporando las diversas iniciativas emprendidas y los trabajos realizados en el último decenio, y presenta criterios para el establecimiento de nuevas prioridades en cuanto a corredores y proyectos específicos en los transportes y la energía. Con relación al transporte, la estrategia aplicada en los Balcanes occidentales aplica una metodología similar a la de ENIT.

De forma similar, uno de los objetivos de cooperación regional específicos de la estrategia CARDS para 2002-2006, aprobada por la Comisión Europea el 22 de octubre de 2001, es *“reintegrar a los países del PEA en las redes europeas de infraestructuras —de transportes, energía y gestión de fronteras ayudándolos a “desarrollar estrategias coherentes para las infraestructuras con una dimensión internacional en los transportes y la energía”*. En el sector del transporte, los resultados previstos son un estudio de prioridades regionales y un debate sobre la ampliación del sistema de redes paneuropeas en la región PEA, utilizando el mismo enfoque que el aplicado en la Evaluación de las necesidades de infraestructura de transportes (ENIT) en relación con Europa Central.”

Las ayudas se concentran en la elaboración de estrategias y estudios preparatorios, así como en inversiones que sirvan de catalizador para reconectar la infraestructura regional de transportes, energía y medio ambiente a las redes paneuropeas. En virtud del Programa Regional CARDS 2001, se aprobó un programa de estudios de la infraestructura regional de 6 millones de euros, que busca desarrollar en mayor medida la estrategia regional de la CE. Se incluye un estudio regional de 2,45 millones de euros para el sector del transporte, que completará el estudio regional sobre infraestructuras de transporte (TIRS). El TIRS es un estudio de 12 meses de duración, iniciado en marzo de 2001, financiado por la AFD y copresidido por la ECMT, el BEI y la CE. Asimismo se aprobó un Instrumento de preparación de

proyectos (3 millones de euros) en el marco de CARDS para preparar inversiones en el sector del transporte, conforme a los estudios estratégicos regionales.

El documento de estrategia de la CE constituye también una orientación básica para las actividades del Grupo de Dirección de Infraestructuras para el Sudeste de Europa (ISG), creado en 2001, en el que participan la Comisión Europea, el BEI, el BERD, el Banco Mundial, el Banco de Desarrollo del Consejo de Europa y la Oficina del Coordinador Especial del Pacto de Estabilidad.

Los resultados concretos de estos esfuerzos coordinados aparecen en una lista de proyectos de infraestructuras del sudeste de Europa. La evolución de dichos proyectos es objeto de seguimiento periódico por parte del ISG. La actual lista de proyectos regionales en curso -una combinación del “Quick-start package” (Conferencia de Financiación Regional, marzo de 2000) y una lista de proyectos suplementarios y complementarios presentada en la Conferencia Regional de octubre de 2001 - incluye 41 proyectos por un total de 3,32 millardos de euros. El transporte (en particular, la infraestructura de carreteras) representa un 66% del coste total, lo que equivale aproximadamente a 2,2 millardos de euros, distribuidos entre 33 proyectos diferentes.

7. OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN RELACIONADAS CON LAS RTE

7.1. Medio ambiente

El enfoque adoptado para la financiación de los proyectos RTE del año 2001 partía de la premisa de que se dispondría de la información suficiente para garantizar que tales proyectos se ajustaban a la normativa comunitaria de medio ambiente. Así pues, en lo que respecta a los proyectos RTE-T, se modificó el impreso de solicitud normalizado en diciembre de 1999 para incluir una declaración específica por parte de la autoridad responsable de la vigilancia de los lugares Natura 2000, en la que se certifica la conformidad con la normativa medioambiental. Esta modificación tenía por objeto facilitar los procedimientos internos de los Estados miembros, garantizando la conformidad de los proyectos RTE-T con la Directiva de hábitats.

Evaluación ambiental estratégica (EAE)

En la Comunidad se establecieron disposiciones legales sobre la evaluación ambiental estratégica mediante la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Los Estados miembros de la Unión Europea están obligados a incorporar dicha Directiva al derecho nacional en julio de 2004, y deben investigar, examinar y evaluar el impacto ambiental de los planes y programas de infraestructuras. La Directiva se aplica a los planes y programas de transportes, incluidos los relacionados con la red transeuropea.

La propuesta de la Comisión de octubre de 2001 sobre modificación de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red RTE-T (COM(2001) 544 final de 02.10.01) contemplaba que, en caso de que se proponga la inclusión en la Decisión de nuevas rutas en cualquier desarrollo importante de la infraestructura

modal en un futuro, el Comité establecido en virtud del apartado 2 del artículo 18 realizará una evaluación ambiental según los principios de la EAE.

7.2. Investigación y desarrollo

Dentro del Cuarto Programa Marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración de la Comunidad Europea (1994-1998), diversos programas específicos incluían actividades conducentes al desarrollo y aplicación de las políticas de la RTE-T. Esos proyectos abordaron aspectos como el apoyo a la toma de decisiones para proyectos de infraestructuras, las metodologías para creación de observatorios de transportes, y una evaluación de las dimensiones socioeconómica y ambiental de las políticas de RTE. Por otra parte, se realizaron numerosos proyectos piloto para aplicar los resultados y recomendaciones de los proyectos investigación. La mayoría de dichos proyectos han finalizado ya, y sus resúmenes y resultados pueden consultarse en la página “Extra” de Internet <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> o en las *web* de los proyectos.

A continuación se presentan ejemplos significativos de las aportaciones de los proyectos:

- El proyecto SCENES desarrolló un modelo de previsiones de transporte, basado en red y con una detallada descripción de la RTE-T. Cubre los 15 Estados miembros de la UE, así como los países en vías de adhesión. El modelo SCENES será ampliado para vincularlo a los modelos y pronósticos de transporte nacionales (proyectos EXPEDITE y THINK-UP del Quinto Programa Marco) y para permitir la evaluación de la repercusión macroeconómica (PIB, empleo) de las RTE y de otras políticas de transportes (proyecto TIPMAC del Quinto Programa Marco).
- Para verificar la viabilidad de un sistema de información del tráfico en apoyo de la toma de decisiones políticas, al amparo del Cuarto Programa Marco se decidió emprender una aplicación práctica piloto, el denominado “Proyecto piloto de Sistema de información del transporte alpino (ATIS)”. El resultado fue una herramienta que ha demostrado su utilidad en el apoyo a la toma de decisiones en materia de desarrollo de infraestructuras (por ejemplo, en el corredor del Brennero de la RTE-T). Las posibilidades de ampliación y mejora del sistema ATIS se debatirán en la red temática ALP-NET del Quinto Programa Marco.
- El resultado principal de MAESTRO lo constituyen las Orientaciones MAESTRO. Su finalidad más importante es ayudar al proceso de toma de decisiones para la selección, diseño y evaluación de proyectos piloto y de demostración europeos en el ámbito del transporte. Las Orientaciones MAESTRO sirven de puente entre los distintos puntos de decisión y fases de evaluación de los proyectos piloto y de demostración, y son consideradas las primeras que pueden aplicarse a todo el ciclo de vida de un proyecto piloto y de demostración.

Estos resultados han contribuido también a la revisión tanto de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red de transporte como de la nueva política común de transportes que figura en el Libro Blanco.

En virtud del Quinto Programa Marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración (1998-2002) se han emprendido numerosos proyectos enfocados al

desarrollo y aplicación de las políticas de RTE-T en diversas acciones clave y programas: acciones clave 2 ‘Movilidad sostenible e intermodalidad’ y 3 ‘Transporte terrestre y tecnologías marinas’ del programa Crecimiento competitivo y sostenible, acción clave 5 ‘Sistemas energéticos menos contaminantes, incluidos los renovables’ y acción clave 6 ‘Energía económica y eficiente para una Europa competitiva’ del programa Energía, medio ambiente y desarrollo sostenible, así como el programa Tecnologías de la sociedad de la información. En 2001 se pusieron en marcha otros proyectos que empezarán a dar resultados útiles en un futuro próximo.

En el área de la investigación socioeconómica, los objetivos clave de los proyectos de investigación sobre el transporte son la evaluación de las políticas de la RTE-T, la mejora de la infraestructura, el desarrollo y mejora de las herramientas cuantitativas de apoyo a la toma de decisiones política (sistemas de información del transporte, servicio de modelización, red de observatorios de aeropuertos), y el establecimiento de foros de debate sobre temas pertinentes para las políticas y proyectos de la RTE-T (proyectos ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC y IASON). Sin ánimo de exhaustividad, es importante mencionar también la aportación a la navegación por satélite - fase de decisión de Galileo (proyectos GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS y GALILEI) – y el desarrollo del cielo único europeo (proyectos ONESKY y GATE TO GATE).

7.3. Competencia

En interés de los consumidores y de la Comunidad en general, los proyectos de las RTE deben seleccionarse y gestionarse teniendo muy en cuenta las ventajas que puede reportar el régimen de competencia. En este sentido se debe garantizar un acceso adecuado a las RTE de conformidad con las normas aplicables en el sector pertinente.

En lo que concierne al *transporte*, en su Libro Blanco de 2001²² la Comisión reafirmó su compromiso con un mercado de servicios ferroviarios correctamente regulado, abierto y competitivo como requisito esencial para alcanzar el objetivo más amplio del desarrollo sostenible. En apoyo de tal compromiso, se afirma que “*la Comisión tendrá en cuenta el nivel de apertura a la competencia en la selección de los proyectos de infraestructura que se benefician de ayudas comunitarias.*”

Conforme a la política declarada de la Comisión en relación con la reestructuración y reforma del ferrocarril, esto significa, como mínimo, una competencia controlada en los servicios de viajeros y el acceso abierto en los servicios de transporte de mercancías. Cuando se considere la financiación de actuaciones orientadas a la eliminación de puntos de estrangulamiento, la Comisión considerará también las ventajas de la separación estructural para contribuir a una asignación más eficiente de las capacidades de infraestructura. Este tipo de evaluación comparativa contribuirá a garantizar que la financiación aportada es la estrictamente necesaria para la realización del proyecto.

Por lo que respecta a la *energía*, la creación de un régimen de acceso de terceros a la red (también para la RTE) es una de las prioridades fundamentales de la política europea de competencia en este sector. Sin acceso a interconectores de gas o electricidad que unan a dos Estados miembros, los consumidores no podrán cambiar

²² La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM(2001) 370 final, 12.9.2001.

de proveedor ni, por lo tanto, beneficiarse de la política de liberalización energética de la Comunidad. Mientras que el programa RTE se orienta la creación de nuevas infraestructuras, la política de competencia garantiza que las capacidades existentes se atribuyen de manera equitativa y a precios no discriminatorios.

En el sector de las telecomunicaciones, la garantía de la competencia en lo que respecta a la provisión de acceso de alta velocidad a internet es una preocupación importante de la Comisión. Desde la liberalización del sector, los operadores preexistentes en la mayoría de los Estados miembros han adquirido una mayoría aplastante de este nuevo mercado. Para evitar que las políticas de las RTE refuercen el poder de mercado de los operadores preexistentes en este ámbito, es conveniente centrar las intervenciones en las RTE en los servicios que normalmente prestan las autoridades públicas y en la interconexión e interoperabilidad de las redes.