



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.3.2007
COM(2007) 94 final

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

Red transeuropea de transporte

Informe sobre la aplicación de las Orientaciones en 2002-2003

de conformidad con el artículo 18 de la Decisión nº 1692/96/CE

{SEC(2007) 313}

ÍNDICE

Introducción	4
Contexto político	4
Aplicación	6
Capítulo 1	6
1.1 Aplicación general	6
1.2 Realización por modo y por sector.....	7
1.2.1 Red transeuropea de carreteras.....	7
1.2.2 Red transeuropea de ferrocarriles.....	7
1.2.3 Red transeuropea de vías navegables interiores.....	7
1.2.4 Red transeuropea de puertos	8
1.2.5 Red transeuropea de aeropuertos	8
1.2.6 Red de transporte combinado.....	8
1.2.7 Sistemas de gestión del tráfico y de navegación.....	9
Capítulo 2	9
2.1 Aspectos horizontales.....	9
2.1.1 Interoperabilidad	9
2.1.2 Investigación y desarrollo	9
2.1.3 Protección del medio ambiente	10
Capítulo 3	10
3.1 Evaluación general de la realización de la red transeuropea de transporte en el periodo 2002-2003	10
3.2 Proyectos prioritarios	12
3.3 Fuentes de financiación.....	13
3.3.1 Presupuesto para la red transeuropea de transporte	13
3.3.2 Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).....	13
3.3.3 Fondo de Cohesión.....	13
3.3.4 Fondo ISPA.....	14
3.3.5 Préstamos del Banco Europeo de Inversiones	14
3.3.6 Evaluación general de las fuentes de financiación.....	14

Conclusión.....	15
-----------------	----

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

Red transeuropea de transporte

Informe sobre la aplicación de las Orientaciones en 2002-2003

de conformidad con el artículo 18 de la Decisión nº 1692/96/CE

INTRODUCCIÓN

El presente informe proporciona una evaluación del desarrollo de la red transeuropea de transporte, de conformidad con las Orientaciones para la red transeuropea de transporte establecidas en la Decisión nº 1692/96/CE¹. Las Orientaciones constituyen un marco general de referencia para la realización de la red y seleccionan proyectos de interés común, que deben finalizarse para 2010. Las Orientaciones hacen referencia a los siguientes modos de transporte: redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, autopistas del mar, puertos de navegación marítima e interior, aeropuertos y otros puntos de interconexión entre las redes modales, así como a sistemas de gestión del tráfico y de navegación.

El artículo 18, apartado 3, de la Decisión estipula que la Comisión, con la ayuda de los Estados miembros, debe informar cada dos años sobre la aplicación de las Orientaciones.

Este informe abarca el periodo 2002-2003. Los datos sobre inversión que figuran en el informe hacen referencia a los «antiguos» y los «nuevos» Estados miembros y a los países candidatos a la adhesión, Bulgaria y Rumanía, haciéndose una distinción parcial entre EU-15², EU-10³ y EU-2⁴ y EU-27 (los tres grupos de Estados).

CONTEXTO POLÍTICO

En julio de 1996, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Decisión nº 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. Las Orientaciones para la red transeuropea de transporte son el marco de referencia general para la realización de la red y la selección de proyectos de interés común. El Consejo Europeo de Essen, celebrado en 1994, atribuyó particular importancia a 14 de estos proyectos.

En septiembre de 2001, la Comisión aprobó su Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad». Habida cuenta de la congestión cada vez

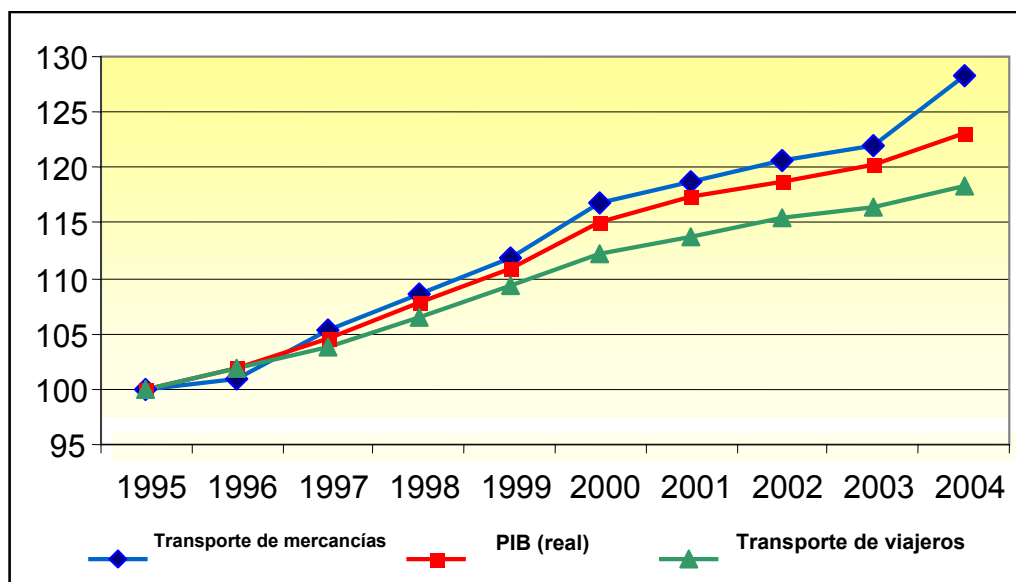
¹ Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, DO L 228 de 9.9.1996.

² Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, España, Suecia y Reino Unido.

³ Chipre, República Checa, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Eslovaquia y Eslovenia.

⁴ Bulgaria y Rumanía.

mayor del transporte y de los crecientes costes externos del mismo, el Libro Blanco propugnaba que la política común de transportes hiciera más hincapié en la revisión de la transferencia entre modos de transporte como forma de avanzar hacia la sostenibilidad. En general, el transporte de viajeros no está creciendo tan deprisa como el PIB, mientras que el transporte de mercancías crece más rápidamente que el PIB. El transporte por carretera está creciendo aproximadamente al mismo ritmo que el PIB, al igual que el transporte marítimo y el transporte aéreo.



Evolución de la demanda de transporte y crecimiento del PIB de 1995 a 2004 en EU-25⁵

El 22 de mayo de 2001, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron la Decisión n° 1346/2001/CE por la que se modifican las orientaciones para la red transeuropea de transporte en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, poniendo de relieve la dimensión multimodal de la red y reaccionando así a la evolución reciente⁶.

En octubre de 2001, la Comisión propuso una modificación de la Decisión n° 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. La propuesta fue aprobada por el Parlamento Europeo en primera lectura con algunas modificaciones. Dado que la propuesta no avanzaba en el seno del Consejo, la Comisión decidió presentar una modificación más global de las Orientaciones y estableció un grupo de alto nivel presidido por el Sr. Van Miert, antiguo vicepresidente de la Comisión, y compuesto de representantes de EU-27 y del Banco Europeo de Inversiones. El 1 de octubre de 2003, la Comisión presentó una nueva propuesta como complemento de la propuesta de 2001, que se basaba en los trabajos del grupo de alto nivel y tenía en cuenta las observaciones recibidas del Parlamento en primera lectura. Siguiendo las recomendaciones del Grupo de alto nivel, en la decisión se seleccionaron 30 proyectos prioritarios de considerable importancia para el tráfico

⁵ Fuente: «EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook».

⁶ Decisión n° 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2001, por la que se modifica la Decisión n° 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto n° 8 del anexo III (Diario Oficial 2001, L 185/1).

internacional. Los proyectos prioritarios también incluyen proyectos en los nuevos Estados miembros.

En abril de 2004, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron las Orientaciones revisadas mediante la Decisión nº 884/2004/EC⁷, por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE. Las Orientaciones revisadas conceden mayor prioridad a los proyectos esenciales y concentran los escasos fondos en proyectos de interés europeo —tales como los relativos a tramos transfronterizos y barreras naturales— y fijan 2020 como plazo límite para su realización.

A fin de cumplir el objetivo general de garantizar una movilidad sostenible de personas y mercancías, deberán establecerse mecanismos para apoyar el desarrollo de autopistas del mar entre Estados miembros con objeto de reducir la congestión de las carreteras y/o mejorar el acceso a las regiones y los Estados periféricos e insulares.

APLICACIÓN

Para la elaboración del presente informe se han analizado, por proyecto y por Estado miembro, y prestando especial atención a los proyectos prioritarios, los fondos asignados en 2002 y 2003 a la realización de la red transeuropea de transporte. Con objeto de supervisar el desarrollo de la red transeuropea de transporte, se ha realizado una previsión de las inversiones en dicha red, y de la realización efectiva de la misma, de 2004 a 2020.

La inversión total en la red transeuropea de transporte realizada en EU-27 durante el periodo 2002-2003 fue de aproximadamente 82 000 millones de euros.

Una evaluación general de la financiación de las inversiones en la red transeuropea de transporte durante el periodo considerado muestra que la financiación pública nacional fue con diferencia la principal fuente de financiación, representando aproximadamente el 78%. Esta fuente de financiación y los préstamos del BEI contribuyeron en más del 90% a la inversión en la red transeuropea de transporte.

CAPÍTULO 1

1.1 Aplicación general

La inversión total en la red transeuropea de transporte realizada en EU-27 ascendió a 38 500 millones de euros en 2002 y 43 800 millones de euros en 2003.

Desde el punto de vista modal, la inversión en el periodo 2002-2003 se centró en el sector ferroviario (46%), seguido por carreteras (33%), aeropuertos (12%), puertos (6%) y navegación interior (2%). Esta distribución no representa una variación significativa respecto del periodo 1998-2001.

⁷ Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, DO L 201 de 7.6.2004.

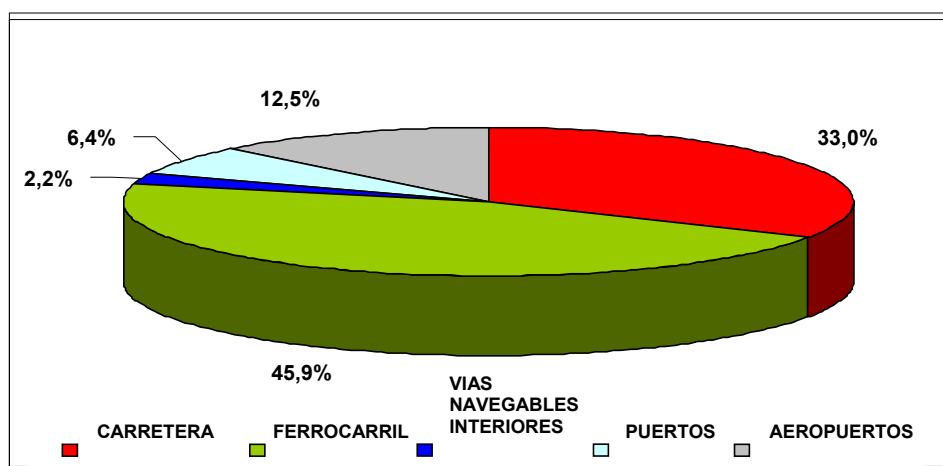


Figura 2 : Inversiones por modo de transporte en 2000 y 2003

1.2 Realización por modo y por sector

1.2.1 Red transeuropea de carreteras

Conforme a las orientaciones, la red transeuropea de carreteras está compuesta de autopistas y de otras carreteras de alta calidad. La longitud de la red transeuropea de carreteras, existente o prevista, de EU-27 es de aproximadamente 95 700 kilómetros (74 500 kilómetros de carreteras existentes y 21 200 kilómetros de carreteras previstas de aquí a 2020).

La inversión total en la red transeuropea de carreteras en EU-27 ascendió a 11 530 millones de euros en 2002 y 15 610 millones de euros en 2003 (lo que representa un total de 27 140 millones de euros en el periodo 2002-2003). El importe medio anual de la inversión en carreteras aumentó ligeramente en el periodo 2002-2003 respecto de años anteriores.

1.2.2 Red transeuropea de ferrocarriles

En 2003, la red transeuropea de ferrocarriles de EU-27 tenía una longitud total de aproximadamente 83 300 kilómetros. Las líneas de alta velocidad, más las líneas nuevas y las líneas acondicionadas, tenían una longitud total de 9 600 kilómetros; mientras que la longitud de las líneas convencionales era de 73 700 kilómetros.

La inversión total en la red transeuropea ferroviaria en EU-27 ascendió a 18 820 millones de euros en 2002 y 18 920 millones de euros en 2003 (lo que representa un total de 37 740 millones de euros en el periodo 2002-2003).

1.2.3 Red transeuropea de vías navegables interiores

La red transeuropea de vías navegables interiores comprende ríos y canales, así como los distintos empalmes y ramificaciones que sirven de conexión entre éstos. Las características técnicas mínimas requeridas para las vías de la red son las correspondientes al gálibo de la clase IV, que permite el paso de un buque o un convoy empujado de 80 a 85 metros de eslora y 9,5 metros de manga.

Los países de EU-27 que tienen vías navegables interiores pertenecientes a la red transeuropea de vías navegables interiores son: Austria, Bélgica, Finlandia, Francia, Alemania, Italia,

Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, República Checa, Hungría, Lituania, Polonia, Eslovaquia, Bulgaria y Hungría.

En 2003, la longitud total de la red transeuropea de vías navegables interiores existente en EU-27 era de aproximadamente 14 100 kilómetros⁸. Los principales ejes de la red son el Rin, el Meno y el Danubio. El río Danubio forma una de las partes más importantes de la red en EU-10 y EU-2.

La inversión total en la red transeuropea de vías navegables en EU-15 ascendió a 892 millones de euros en 2002 y 943 millones de euros en 2003 (lo que representa un total de 1 835 millones de euros en el periodo 2002-2003).

1.2.4 Red transeuropea de puertos

La Decisión n° 1346/2001/CE por la que se modifica la Decisión n° 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto n° 8 del anexo III, fue adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo el 22 de mayo de 2001⁹. Los puntos de interconexión, que incluyen puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, son una condición previa para la integración de los diferentes modos de transporte en una red multimodal.

En EU-27, la inversión total en puertos de la red transeuropea se elevó a 2 660 millones de euros en 2002 y 2 640 millones de euros en 2003 (con un total de 5 300 millones de euros en el periodo 2003-2002).

1.2.5 Red transeuropea de aeropuertos

La red transeuropea de aeropuertos comprende aproximadamente 350 aeropuertos. Los 60 aeropuertos más grandes gestionan más del 80% del total de pasajeros¹⁰ y más del 90% del tráfico internacional extracomunitario.

La inversión total en la red transeuropea de aeropuertos en EU-27 ascendió a 4 550 millones de euros en 2002 y 5 730 millones de euros en 2003 (10 280 millones de euros en el periodo 2002-2003). Dado que en 2001 se finalizó el proyecto del aeropuerto de Malpensa (proyecto prioritario n° 10), la inversión media anual en el periodo 2002-2003 disminuyó respecto de 2000 y 2001.

1.2.6 Red de transporte combinado

La red transeuropea de transporte combinado comprende vías férreas y vías navegables que sean adecuadas para el transporte combinado y enlaces marítimos que permitan el transporte de mercancías a larga distancia, y terminales intermodales equipados con instalaciones que permitan el trasbordo entre vías férreas, vías navegables, vías marítimas y carreteras. También se incluye el material rodante adecuado. El objetivo de incluir el transporte combinado es poner de relieve la dimensión multimodal de la red.

⁸ Las cifras relativas a las vías de navegación interior en construcción o previstas no se incluyen en la cifra relativa a la red existente de vías de navegación interior.

⁹ Op. cit.: 6

¹⁰ Op. cit.: 5

1.2.7 *Sistemas de gestión del tráfico y de navegación*

Las orientaciones relativas a la red transeuropea de transporte incluyen la infraestructura telemática para los sistemas de gestión del tráfico y los servicios de información sobre el tráfico. El objetivo es garantizar la interoperabilidad y la continuidad de los servicios a través de las fronteras.

El Programa de acción sobre sistemas telemáticos para el transporte por carretera, aprobado por el Consejo de Ministros en 1997, fue desarrollado por la Comisión Europea con la ayuda de un grupo de representantes de alto nivel de todos los Estados miembros. En estas propuestas —en las que se abordan los aspectos de investigación y desarrollo, armonización técnica, concentración y coordinación, financiación y legislación— se determinaron cinco áreas prioritarias: servicios de información basados en el RDS-TMC (*Radio Data System-Traffic Message Channel*, sistema de datos por radio – canal de mensajes de tráfico), cobro electrónico de derechos de peaje, intercambio de datos sobre transporte y gestión de la información, interfaz hombre/máquina y arquitectura de sistemas. Otras aplicaciones prioritarias hacen referencia a: la información y orientación anteriores al desplazamiento y durante el mismo, la gestión, explotación y control del tráfico interurbano y urbano, el transporte público, los sistemas avanzados de seguridad y control de vehículos y la explotación de los vehículos comerciales.

En el Libro Blanco sobre la política de transportes, publicado en 2001, también se anunció que la Comisión presentaría una propuesta de directiva relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje con el fin de apoyar el desarrollo de la política de tarificación general entre 2001 y 2010. Esta directiva¹¹ reviste una importancia capital para la interoperabilidad y la continuidad del servicio de la red transeuropea de carreteras.

CAPÍTULO 2

2.1 Aspectos horizontales

2.1.1 *Interoperabilidad*

Uno de los principales objetivos de la red transeuropea de transportes es la interoperabilidad de las redes nacionales. La interoperabilidad de las redes ferroviarias debe integrar las redes ferroviarias convencionales y de alta velocidad nacionales con el fin de hacer que los servicios internacionales sean más eficientes y, de esta forma, competitivos. Una mayor interoperabilidad, es decir, la capacidad de los trenes de cruzar las fronteras nacionales sin necesidad de detenerse o efectuar ajustes técnicos, aumenta significativamente la eficacia del transporte y reduce los costes de funcionamiento.

2.1.2 *Investigación y desarrollo*

La investigación y desarrollo constituye uno de los aspectos generales cubiertos por las orientaciones relativas a la red transeuropea de transporte. En el contexto del Quinto Programa Marco (1998-2002) y del Sexto Programa Marco (2002-2006) para acciones de

¹¹ Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (Texto pertinente a efectos delEEE), DO L 166 , 30.4.2004.

investigación, desarrollo tecnológico y demostración, se emprendieron importantes medidas integrantes de programas específicos, especialmente en materia de movilidad sostenible e intermodalidad, transporte terrestre y tecnologías marítimas, sistemas energéticos eficientes y servicios destinados a los ciudadanos.

En particular, el programa de investigación en materia de transporte ha contribuido a la política de la UE relativa a la red transeuropea de transporte al respaldar la planificación y financiación del programa de inversiones y el desarrollo de nuevas estructuras y servicios. Se han proporcionado metodologías de evaluación y herramientas informáticas con el fin de ayudar a los responsables políticos a evaluar las repercusiones de los diferentes planes de infraestructura. También se han valorado nuevas soluciones para la explotación eficiente de redes y terminales.

2.1.3 Protección del medio ambiente

El desarrollo y la protección de un medio ambiente sostenible constituye una importante cuestión transversal, que reviste gran importancia para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, e igualmente para distintas cuestiones horizontales. Ya se cuenta con recomendaciones, normas y compromisos internacionales acerca de diversos aspectos medioambientales relacionados con el transporte.

El artículo 8 de la Decisión 1692/96 establece que al diseñar y realizar los proyectos, los Estados miembros deben tener en cuenta la protección del medio ambiente a través de la realización de evaluaciones del impacto medioambiental de los proyectos de interés común, que deben realizarse de conformidad con la Directiva 85/337/EEC y aplicando la Directiva 92/43/EEC. Los Estados miembros deben considerar los resultados de estas evaluaciones de efectos ambientales para la preparación de proyectos, en particular, los relativos a las redes transeuropeas de transporte.

Las disposiciones jurídicas relativas a las evaluaciones estratégicas del impacto medioambiental fueron establecidas en la Comunidad por 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 debían haber incorporado esta Directiva a su legislación nacional en julio de 2004 a más tardar. La Directiva es aplicable a todos los programas y planes de transporte que den lugar a futuros planes y programas.

CAPÍTULO 3

3.1 Evaluación general de la realización de la red transeuropea de transporte en el periodo 2002-2003

En el periodo 2002-2003, la inversión total en redes transeuropeas de transporte en EU-27 fue de 82 300 millones de euros.

La mayoría de las inversiones se realizaron en el sector ferroviario (aproximadamente 32 000 millones de euros), seguido por la red de carreteras (alrededor de 27 000 millones de euros) y los aeropuertos (aproximadamente 10 000 millones de euros).

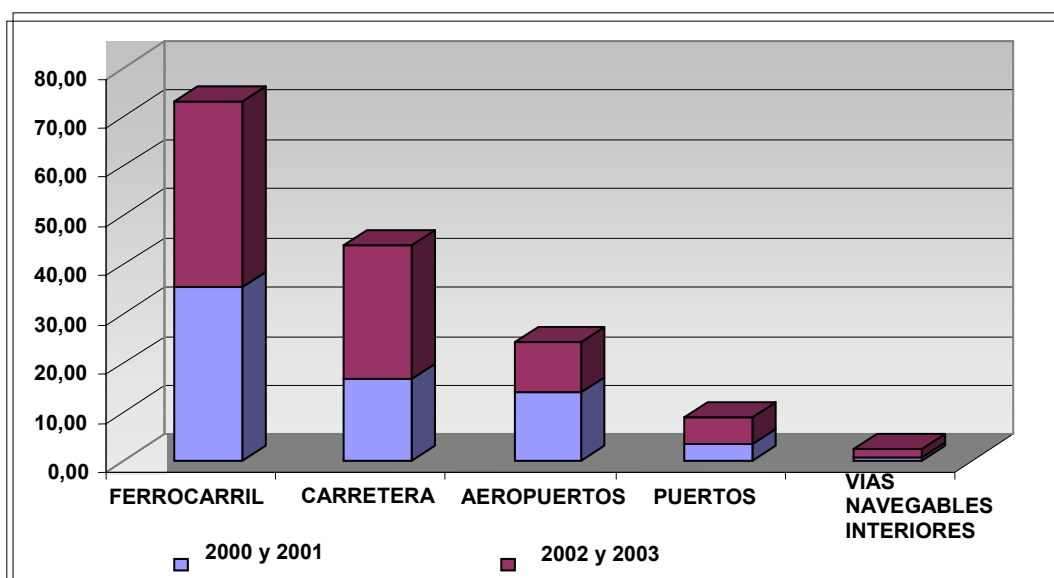


Figura 3 : Inversión en la red transeuropea de transporte en EU-27 en el periodo 2002-2003 en comparación con la realizada en el periodo 2000-2001 (en miles de millones de euros)

Los países que realizaron la mayor inversión en el periodo 2002-2003 fueron Italia (22 560 millones de euros), España (9 880 millones de euros), Reino Unido (7 910 millones de euros), Alemania (7 390 millones de euros) y Francia (6 200 millones de euros).

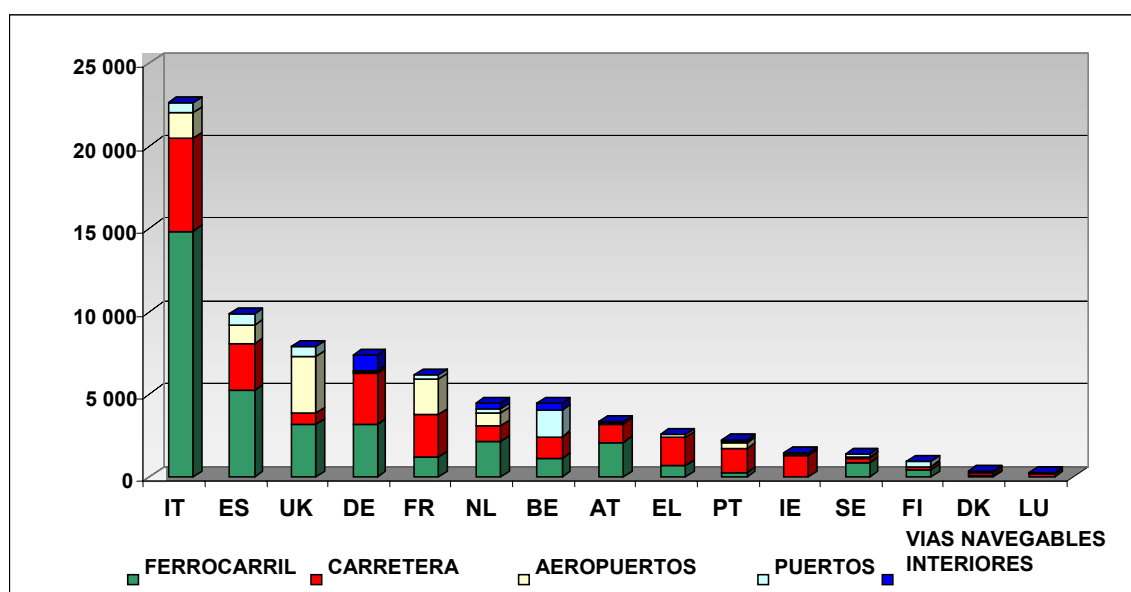


Figura 4 : Inversión en la red transeuropea de transporte en EU-15, por país y modo de transporte, en 2002 y 2003 (en millones de euros)

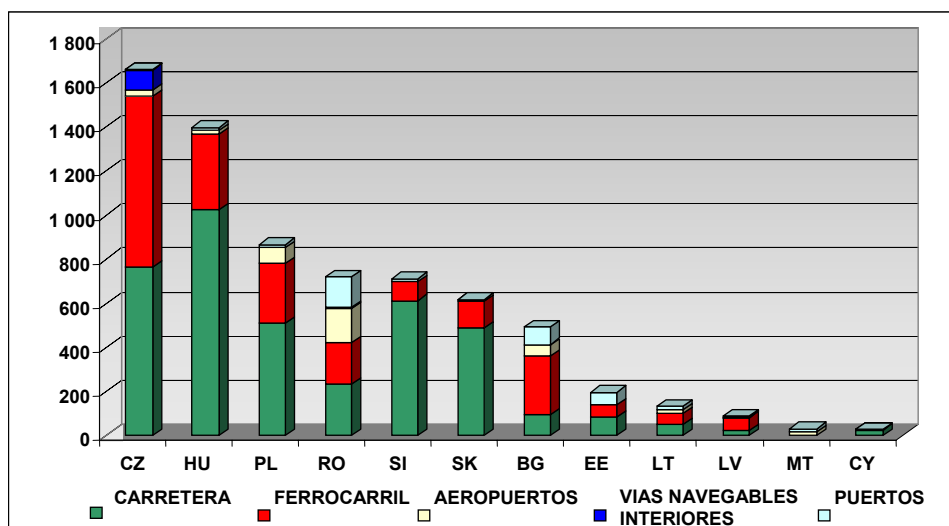


Figura 5 : Inversión en la red transeuropea de transporte en EU-10 y EU-2, por país y modo de transporte, en 2002 y 2003 (en millones de euros)

En EU-10 y EU-2, los países que invirtieron más en el periodo 2002-2003 fueron la República Checa (1 660 millones de euros), Hungría (1 400 millones de euros) y Polonia (870 millones de euros).

3.2 Proyectos prioritarios

La red transeuropea de transporte consiste en numerosos proyectos de interés común. Algunos proyectos revisten particular importancia para la Unión Europea, habida cuenta de su escala, de su papel de apoyo al comercio internacional y reforzamiento de la cohesión de la Unión o de la medida en que contribuyen a concentrar el tráfico de larga distancia en modos de transporte respetuosos con el medio ambiente.

En las Orientaciones de 1996¹², se incluyeron 14 proyectos prioritarios, que debían realizarse en 2010 a más tardar. El 29 de abril de 2004, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron las Orientaciones de 2004¹³, que incluyen 30 proyectos prioritarios, que han de finalizarse en 2020 a más tardar.

Al final de 2003, se habían realizado tres proyectos:

- Proyecto prioritario nº 9: Enlace ferroviario convencional Cork-Dublín-Belfast-Larne-Stranraer (Irlanda y Reino Unido), en 1989-2001.
- Proyecto prioritario nº 10: aeropuerto de Malpensa (Milán, Italia), en 1995-2001.
- Proyecto prioritario nº 11: Enlace fijo del Øresund entre Dinamarca y Suecia, en 1992-2001

¹² Op. cit.:1

¹³ Op. cit.: 7

La inversión en proyectos prioritarios realizada hasta el final de 2004 ascendía a 88 500 millones de euros. La inversión pendiente de realizar en el marco de estos proyectos en el periodo 2005-2020 es de aproximadamente 252 000 millones de euros. De esta forma, según notificaron en 2004 los Estados miembros, la inversión total en los proyectos prioritarios para todo el periodo 1996-2020 será de aproximadamente 340 000 millones de euros. Si en el futuro los Estados miembros concentran sus inversiones en los proyectos prioritarios, éstos podrían finalizarse antes de 2020.

3.3 Fuentes de financiación

Además de contar con la financiación nacional (por parte de las autoridades públicas), una parte de las inversiones en redes transeuropeas de transporte es cofinanciada por diversos fondos comunitarios, tales como el presupuesto para la red transeuropea de transporte, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Instrumento de Política Estructural de Preadhesión (ISPA) y la financiación del BEI. Estas fuentes de financiación tienen cada una criterios de concesión de la financiación, objetivos y condiciones de financiación que les son propios. Un reducido número de proyectos reciben financiación del sector privado (principalmente en los sectores de aeropuertos y puertos).

3.3.1 Presupuesto para la red transeuropea de transporte

En el periodo 2002-2003, un importe total de 1 190 millones de euros fue financiado por el presupuesto para la red transeuropea de transporte. De conformidad con las orientaciones para la red transeuropea de transporte, la mayor parte de los fondos se asignan a la red ferroviaria, que recibió el 49,6% de la ayuda total a la red transeuropea de transporte en este periodo. Por otra parte, la importancia del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) fue puesta de relieve nuevamente en el periodo 2002-2003. Un importe total de 250 millones de euros (21,0%) se asignó al proyecto Galileo y otro de 52,4 millones de euros (4,4%) se destinó al proyecto asociado de sistema europeo de navegación por complemento geoestacionario (EGNOS).

3.3.2 Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

En 2002 y 2003, el FEDER facilitó ayuda a la inversión en infraestructuras de la red transeuropea de transporte en sectores que pueden recibir financiación en el marco de los Objetivos 1 y 2. A diferencia de lo que ocurre con otros fondos comunitarios, la gestión del FEDER está descentralizada e incumbe a los Estados miembros. De conformidad con los reglamentos relativos al periodo 2000-2006, en el registro de datos a nivel comunitario no se puede distinguir anualmente entre gastos relacionados y no relacionados con las redes transeuropeas, por ejemplo, en el sector de transporte. Por ello, actualmente no se dispone de cifras detalladas y precisas relativas al gasto del FEDER en proyectos de redes transeuropeas, constituyendo las cifras presentadas las mejores estimaciones disponibles.

Sobre la base de las asignaciones para 2000-2006 (Objetivos 1 y 2), presentadas en los documentos de programación de los Estados miembros, la asignación total del FEDER para las inversiones en transporte, relacionadas o no con las redes transeuropeas, se estima en 34 100 millones de euros para todo el periodo.

3.3.3 Fondo de Cohesión

El presupuesto total del Fondo de Cohesión para el periodo 2003-2006 ascendía a 28 200

millones de euros, estando asignada aproximadamente la mitad de este importe a proyectos de transporte que juegan un importante papel en el desarrollo de la red transeuropea de transporte. En el periodo 2002-2003, alrededor de 3 030 millones de euros procedentes del Fondo de Cohesión se asignaron a proyectos de infraestructura de transporte en Grecia, Portugal, España e Irlanda¹⁴.

3.3.4 *Fondo ISPA*

Al apoyar las inversiones en los sectores del transporte y el medio ambiente, prioritarios para la Comunidad, el Instrumento de Política Estructural de Preadhesión (ISPA) contribuyó a la preparación de los países candidatos a la adhesión de Europa Central y Oriental. En cuanto a los proyectos de infraestructura de transporte, este Instrumento ayudó a la construcción y rehabilitación de infraestructuras de transporte y a su integración en las redes de transporte de la UE. La aportación total de este Instrumento a proyectos de transporte en 2002 y 2003 fue de 1 060 millones de euros.

3.3.5 *Préstamos del Banco Europeo de Inversiones*

El BEI financia un gran número de proyectos de redes transeuropeas de transporte. Para recibir la financiación del BEI, los proyectos deben pasar con éxito una evaluación de sus aspectos técnicos, financieros y medioambientales y ser compatibles con los objetivos de la UE.

Entre las principales características de los préstamos del BEI cabe citar que los mismos pueden cubrir hasta el 50% de los costes del proyecto; otra ventaja respecto de la financiación de los bancos comerciales es que tienen un plazo de vencimiento más largo. Por otro lado, el BEI concede sus préstamos sin aplicar primas de riesgo específicas a los proyectos, ya que exige que los préstamos estén garantizados.

Los préstamos del BEI en 2002 y 2003 se elevaron a cerca de 12 000 millones de euros. Durante el periodo 2004-2010, el BEI dispondrá de un importe de aproximadamente 50 000 millones de euros para la concesión de préstamos a proyectos de la red transeuropea de transporte.

3.3.6 *Evaluación general de las fuentes de financiación*

Puede concluirse que en el periodo 2002-2003 la financiación pública nacional fue la principal fuente de financiación de las inversiones en la red transeuropea de transporte. Junto con la financiación privada, representó alrededor del 78% del importe total de inversiones en la infraestructura europea de transporte. Aunque el importe exacto de la financiación privada es difícil de determinar (debido a la dificultad de obtener datos relativos a la inversión del sector privado en infraestructuras, por ejemplo, portuarias y aeroportuarias), globalmente este importe representa una parte relativamente pequeña.

Como consecuencia de ello, la financiación pública nacional sigue siendo la principal fuente de financiación de los proyectos relacionados con la red transeuropea de transporte.

En el periodo 2002-2003, la financiación del BEI fue la segunda fuente de financiación en

¹⁴ Fuente: Comisión Europea; Informe anual del Fondo de Cohesión (2002), COM (2003) 697, e Informe anual del Fondo de Cohesión (2003), COM (2004) 766.

importancia, con préstamos de cerca de 12 000 millones de euros (14,6%). La financiación obtenida de otros fondos comunitarios (Fondo de Cohesión, FEDER, ISPA y presupuesto de la red transeuropea transporte) fue relativamente pequeña, variando entre el 1,2% (FEDER), el 1,3% (ISPA), el 1,4% (presupuesto de la red transeuropea de transporte) y el 3,7% (Fondo de Cohesión).

Cuadro 1: Fuentes de financiación de la red transeuropea de transporte (en millones de euros)

	2002	2003	2002-2003	(en %)
Presupuesto de la red transeuropea de transporte	563,4	626,6	1 190,0	1,4%
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3%
Fondo de Cohesión	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7%
BEI	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6%
FEDER (estimación)	500,0	500,0	1 000,0	1,2%
Presupuestos nacionales y financiación privada	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8%
Total	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0%

CONCLUSIÓN

En el periodo 2002-2003, la inversión media anual realizada en la red transeuropea de transporte en EU-27 aumentó en comparación con 2000-2001.

Sin embargo, tras los debates mantenidos con representantes de los Estados miembros, y teniendo en cuenta que estas inversiones se calculan a precios constantes, es evidente que las estimaciones de inversión en la red transeuropea de transporte pueden ser engañosas. Por ejemplo, Italia gastó más de 22 000 millones de euros en la red transeuropea de transporte debido a un periodo muy intensivo de inversión en los años 2002 y 2003. La media anual de inversión de estos dos años fue casi el doble de la de los seis años anteriores; además, estos 22 000 millones de euros representan más del 25% de la inversión total en EU-27. Teniendo en cuenta este hecho, y al analizar las inversiones con mayor detalle, se observó que la inversión total nacional disminuyó en proporción del PIB (especialmente en EU-15). Se observan grandes variaciones entre países, así, por ejemplo, en Dinamarca sólo se gastó el 0,09% del PIB en el desarrollo de la red transeuropea de transporte, mientras que en Eslovenia se destinó a este fin aproximadamente el 1,46% del PIB.

En cuanto a la financiación, puede concluirse que la financiación pública nacional siguió siendo con gran diferencia la primera fuente de financiación de las inversiones en la red transeuropea de transporte. Con objeto de optimizar los escasos fondos comunitarios y facilitar la aplicación coordinada de determinados proyectos, particularmente, de los proyectos transfronterizos, la Comisión, de común acuerdo con los Estados miembros afectados, y previa consulta al Parlamento Europeo, designó «coordinadores europeos». El

coordinador europeo actúa en nombre y por cuenta de la Comisión y debe trabajar para agilizar la aplicación de los proyectos de interés común.

La realización en 2020 a más tardar de los 30 proyectos prioritarios relativos al tráfico internacional lleva generalmente buen rumbo. Así, el volumen de inversión anual en 2002-2003 fue de aproximadamente 40 000 millones de euros. La eliminación de estrangulamientos, especialmente en los tramos transfronterizos, sigue retrasada, por lo que debe mejorarse.