



Proyectos prioritarios para la red transeuropea de transportes de cara a 2020



Informe del Grupo de Alto Nivel

El 30 de junio de 2003, el Grupo de Alto Nivel sobre la red transeuropea de transportes (RTE-T) publicó un informe para la Vicepresidenta de la Comisión responsable de los transportes y la energía, Loyola de Palacio. El Grupo recibió de la Comisión el mandato de definir para el verano de 2003 los proyectos prioritarios de la red transeuropea de transportes de cara a 2020 a partir de las propuestas de los Estados miembros y de los países candidatos a la adhesión. El informe define estos proyectos prioritarios de infraestructura y publica una serie de recomendaciones dirigidas a encontrar la financiación necesaria para su construcción y coordinar las inversiones en la RTE-T. Como parte de la red de la RTE-T, los nuevos proyectos prioritarios son esenciales para la competitividad de la Unión ampliada, el funcionamiento del mercado interior y una mayor cohesión económica y social de la Unión ampliada.

1. ¿Qué es la red transeuropea de transportes?

La red transeuropea de transportes (RTE-T) es crucial para facilitar la libre circulación de mercancías en la Unión Europea. Transporta casi la mitad de todas las mercancías y pasajeros. **Las directrices de la RTE-T** definen las prioridades de la Unión al poner la *etiqueta* de la red a determinadas rutas, centrando así la ayuda financiera de la UE en los proyectos con mayor valor añadido comunitario. Mientras que la ayuda financiera de la UE procedente del presupuesto de la RTE es un tanto limitada (menos del 10% en principio), el Fondo de cohesión y el FEDER desempeñan un papel importante, así como el BEI y, en cierta medida, los fondos de IDT. La red sirve de marco de referencia para otra legislación comunitaria y fomenta la cohesión económica, social y territorial de la Unión. Algunos proyectos importantes figuran en una lista de **proyectos prioritarios**. Éstos sólo representan una parte de los numerosos proyectos de la RTE-T, aunque su selección a partir de una amplia gama de proyectos les confiere un alto nivel que les facilita concentrar, atraer y coordinar recursos financieros.

Las cifras actuales de la RTE-T

- 75200 km de carreteras
- 78000 km de ferrocarril
- 330 aeropuertos
- 270 puertos marítimos internacionales
- 210 puertos interiores
- Los sistemas de gestión del tráfico, de navegación y de información a los usuarios también forman parte de la RTE-T

2. ¿Qué es el Grupo de Alto Nivel sobre la red transeuropea de transportes?

Las últimas **directrices** de la red **RTE-T** se fijaron en 1996¹ y hay que revisarlas. Según lo indicado en el Libro Blanco de 2001 sobre el transporte², deberían adaptarse para tener en consideración el aumento preocupante de la congestión debida a la persistencia de embotellamientos, la falta de enlaces y de interoperabilidad y la necesidad apremiante de promover un reequilibrio modal. Las perspectivas de la ampliación con 12 nuevos países hace aún más necesario un nuevo planteamiento que preserve la competitividad de la economía europea y garantice un desarrollo equilibrado y sostenible del transporte. Posteriormente, los Consejos Europeos de Gotemburgo, Barcelona y Bruselas han instado en varias ocasiones a las instituciones comunitarias a adoptar unas directrices revisadas para 2003, así como nuevos proyectos prioritarios.

La Comisión propuso una primera revisión limitada en octubre de 2001 y el Parlamento Europeo la aceptó en sus líneas generales, pero aún está pendiente de un acuerdo en el Consejo de Transportes. Sin esperar la adopción final de esa primera propuesta, la Vicepresidenta de la Comisión responsable de los transportes y la energía, **Loyola de Palacio**, decidió poner en marcha una revisión más radical de las directrices de la RTE-T. Para que los Estados participasen desde el principio en esta amplia tarea, por las importantes repercusiones territoriales y financieras de los grandes proyectos de infraestructura, la Comisión creó un **Grupo de Alto Nivel sobre la RTE-T** bajo la presidencia de **Karel van Miert**, antiguo Vicepresidente de la Comisión y responsable concretamente de la política de transportes. El Grupo recibió el mandato de definir para el verano de 2003 los proyectos prioritarios y las cuestiones horizontales fundamentales de la red transeuropea de transportes de cara a 2020 partiendo de las propuestas de los Estados miembros y de los países candidatos a la adhesión.

Formaban el Grupo un representante de cada Estado miembro, un observador de cada país candidato y un observador del Banco Europeo de Inversiones. El Grupo se reunió 10 veces entre diciembre de 2002 y junio de 2003.

Lista de miembros

| | |
|--------------|---|
| Presidente | Sr. Karel VAN MIERT Antiguo Vicepresidente de la Comisión y Comisario de Transportes |
| Austria | Sr. Gerold ESTERMANN Director de «Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik», Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| Bélgica | Sr. Luc MARECHAL Chef du Cabinet du Ministre de la Mobilité et des Transports |
| Dinamarca | Sr. Thomas EGEBO Secretario Permanente, Ministerio de Transportes |
| Alemania | Suplente: Sr. Jörn HOLDT Sr. Ulrich SCHÜLLER Director de Grundsatzabteilung, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen |
| España | Suplente: Sr. Jürgen PAPAJEWSKI D. Antonio LÓPEZ-CORRAL Director General de Programación Económica Ministerio de Fomento |
| Finlandia | Sr. Juhani TERVALA Director de infraestructuras, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones |
| Francia | Suplente: Sr. Juha PARANTAINEN Sr. Claude MARTINAND Vice Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer |
| Grecia | Sr. Yiannis ROUBATIS Antiguo portavoz del Gobierno y antiguo diputado del Parlamento Europeo |
| Irlanda | Suplente: Sr. Christos DIONELIS Sr. Andrew CULLEN Director General of Public Transport Planning and Investments, Department of Transport |
| Italia | Sr. Ercole INCALZA , asesor del gabinete del Sr. Lunardi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti |
| Luxemburgo | Sr. Paul SCHMIT Commissaire du gouvernement Secrétaire Général du Ministère des Transports |
| Países Bajos | Sra. Dra. Neelie KROES Antigua ministra de Transportes |
| Portugal | Suplente: Sr. GANS Exmo. Senhor Dr. Romeu REIS Director do Gabinete para os Assuntos Europeus e Relações Externas-GAERE |
| Suecia | Sr. Jonas BJELFVENSTAM Secretario de Estado, Ministerio de Industria, Empleo y Telecomunicaciones |
| Reino Unido | Suplente: Sr. Ulf LUNDIN Sr. Willy RICKETT Director General of Transport Strategy, Roads and Local Transport Suplentes: David Mc MILLAN , John STEVENS |

Observadores nombrados por los países candidatos y el BEI

| | |
|------------|--|
| Bulgaria | Sr. Dimitar ZOEV Director de Política de Transportes, Infraestructura y Construcción Dirección del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. |
| Chequia | Sr. Antonin TESARIK Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la República Checa |
| Chipre | Suplente: Mr Karel STEINER Sr. Symeon MATSIS Secretario Permanente, Ministerio de Telecomunicaciones y Obras Públicas |
| Estonia | Suplente : Sr. Iacovos PAPADOPOULOS Sr. Anti MOPPEL Jefe del Departamento de Desarrollo y Logística Ministerio de Asuntos Económicos y Telecomunicaciones |
| Hungría | Sr. Zoltan KAZATSAY Secretario de Estado Suplente, Ministerio de Economía y Transportes. |
| Letonia | Sr. Vigo LEGZDINS Secretario de Estado, Ministerio de Transportes de Letonia |
| Lituania | Sr. Alminas MACIULIS Secretario de Estado del Ministerio de de Transportes y Telecomunicaciones lituano |
| Malta | Suplente: Sr. Albertas ARUNA Dr. Marc BONELLO Presidente de la Autoridad Marítima de Malta Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones |
| Polonia | Sr. Sergusz NAJAR Subsecretario de Estado, Ministerio de Infraestructura |
| Rumanía | Sr. Sergiu SEHELARIU Secretario de Estado, Ministerio de Transportes |
| Eslovaquia | Suplente: Sra. Virginia TANASE Secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Correos y Telecomunicaciones |
| Eslovenia | Suplente : Mr Rudolf KORONTHALY Sr. Boris ZIVEC Secretario de Estado de Política de Transportes, Ministerio de Transportes |
| BEI | Sr. Ewald NOWOTNY , Vicepresidente |

¹ Decisión 1692/96.

² Publicado el 12 de septiembre de 2001. Se puede consultar en http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

3. El informe del Grupo

Después de examinar 100 proyectos presentados por los Estados miembros y los países candidatos, el Grupo creó su propia metodología y seleccionó un número restringido de proyectos prioritarios en la red de transportes de la Unión ampliada. El Grupo también estudió los obstáculos de carácter financiero, jurídico y administrativo a la ejecución de estos proyectos prioritarios. Por último, el Grupo emitió recomendaciones sobre la preparación de las próximas etapas de la construcción de la red.

1. Ejecutar nuevos proyectos prioritarios y gestionar mejor los transportes

Proyectos prioritarios

El Grupo definió una serie de nuevas prioridades y otros proyectos importantes considerados cruciales para facilitar los intercambios transnacionales en un mercado interior único y fomentar la intermodalidad con miras a un nuevo equilibrio del territorio de la Unión ampliada.

Conviene hacer hincapié en la distinción entre estas prioridades y la posibilidad de acogerse a la financiación comunitaria. Ésta es propia de cada instrumento financiero y se examinará caso por caso. Otros muchos proyectos no incluidos en el informe del grupo no son menos importantes y podrán acogerse a financiación, aunque habrá que elegir.

El Grupo recomienda que la Comisión se centre en **dos objetivos principales** en relación con los proyectos prioritarios: acabar para 2010 cinco de los catorce proyectos prioritarios definidos por el grupo Christophersen en 1994 y confirmados por los Consejos Europeos de Essen y Dublín e iniciar 22 nuevos proyectos prioritarios de cara a 2020.

Método de selección

Todos los proyectos prioritarios tienen que:

- Estar situados en un eje transeuropeo importante de la Europa ampliada, teniendo en cuenta sobre todo los obstáculos naturales, los problemas de congestión o la falta de enlaces.
- Tener una dimensión europea y alcanzar el umbral de 500 millones de euros.
- Demostrar una viabilidad económica potencial, otras ventajas socioeconómicas y compromisos firmes de los Estados miembros interesados de concluir el proyecto en un plazo acordado.

Otros criterios cualitativos son los siguientes:

- El valor añadido europeo del proyecto desde el punto de vista de su importancia para facilitar los intercambios entre los Estados miembros.
- El refuerzo de la cohesión.
- La contribución al desarrollo sostenible del transporte sin olvidar los problemas de seguridad y de protección del medio ambiente, además de promover el cambio modal.

Listas propuestas de proyectos prioritarios

Los proyectos prioritarios propuestos se reparten en **4 listas**:

Lista 0: Considera los progresos registrados en lo que respecta a los proyectos de Essen actuales. Enumera los proyectos que se finalizarán **antes de 2010**. El Grupo también ha acordado nuevos plazos para los proyectos restantes y los ha integrado en los nuevos proyectos prioritarios de cara a 2020, junto con sus prolongaciones en el territorio de los futuros Estados miembros (lista 1).

Lista 1: Nuevas prioridades claramente definidas, con un alto valor añadido europeo y realistas en lo que se refiere a la financiación y la posibilidad de iniciar las obras a tiempo. Grandes secciones de seis de los proyectos de Essen se han integrado en esos nuevos proyectos prioritarios. Los países se han comprometido en firme a empezar las obras en todas las secciones de cada uno de esos proyectos a más tardar en 2010 con el objeto de que puedan entrar en funcionamiento en 2020 como muy tarde.

Lista 2: Incluye proyectos con un valor añadido europeo especialmente alto y que son dignos de atención aunque sea **a más largo plazo**.

Lista 3: Proyectos importantes para la **cohesión** territorial que contribuyen a los objetivos de cohesión económica y social.



Finalización de 5 de los proyectos de Essen para 2010. Algunos proyectos prioritarios se están terminando y su ejecución está prevista para 2007 en la mayoría de los casos. El Grupo recomienda que se siga trabajando en estos proyectos prioritarios según los plazos acordados. Estos proyectos se enumeran en la **lista 0**.

Inicio de 22 nuevos proyectos prioritarios en una Unión ampliada de cara a 2020. Hay que aprender de las lecciones del pasado y de los retrasos de los proyectos de Essen. Después de examinar 100 proyectos, todas las delegaciones³ menos tres acordaron nuevos proyectos prioritarios.

Se puede esperar que unos 18 de estos proyectos entren en funcionamiento antes de 2020, si se consideran los compromisos de los Estados interesados. Figuran en la **lista 1**.

Unos 4 proyectos menos maduros también presentan un alto valor añadido europeo. Sin embargo, el Grupo no ha sido capaz de obtener de todos los países interesados un compromiso de que la construcción comenzaría antes de 2010. Estos proyectos figuran en la **lista 2**.

El Grupo examinó en último lugar una serie de proyectos que contribuyen al objetivo de la cohesión económica y social. La posibilidad para muchas regiones, especialmente en los futuros Estados miembros, de alcanzar el nivel económico de otras regiones más avanzadas dependerá del buen acceso a los principales ejes europeos, de unas interconexiones eficaces y, sobre todo, de unas buenas conexiones transfronterizas. Sin prejuzgar el alcance de los instrumentos financieros comunitarios en el futuro, después de 2006, sólo podrán seleccionarse los proyectos más importantes de aquéllos considerados inicialmente posibles proyectos prioritarios. Estos proyectos figuran en la **lista 3**.

Lista 0

- 3 proyectos finalizados (Línea de ferrocarril Cork-Dublín-Belfast-Stranraer, aeropuerto de Malpensa, enlace fijo del Öresund)
- 5 proyectos que estarán acabados por completo para 2010 (línea de Betuwe, tren de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres, autopistas greigas, enlace vial Reino Unido/Irlanda/BENELUX, línea principal de la costa occidental)
- Amplias secciones de 6 proyectos se finalizarán antes de 2010 (Berlín-Verona, tren de alta velocidad Sur, tren de alta velocidad Este, Lión-Turín-Trieste, enlace multimodal Portugal/España/resto de Europa, triángulo nórdico)

Lista 1

1. Galileo
2. Eliminación de cuellos de botella en el Rin-Main-Danube
3. Autopistas del mar
4. Línea de ferrocarril mixta Lión-Trieste/Koper-Lubliana-Budapest
5. Línea de ferrocarril mixta Berlín-Verona-Nápoles/Milán-Bolonia
6. Línea de ferrocarril mixta Frontera grecobúlgara-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Núremberg
7. Líneas de ferrocarril de alta velocidad Sudeste
8. Línea de ferrocarril mixta Gdansk-Varsovia-Brno/Zilina
9. Línea de ferrocarril mixta Lión/Génova-Basilea-Duisburgo-Rotterdam/Amberes
10. Línea de ferrocarril mixta París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava
11. Interoperabilidad de la red de ferrocarril de alta velocidad de la Península Ibérica
12. Enlaces multimodales Irlanda/Reino Unido/Europa continental
13. Puente de carretera y ferrocarril sobre el estrecho de Mesina
14. Enlace fijo de carretera y ferrocarril a través del Fehmarn Belt
15. Triángulo nórdico
16. Enlace multimodal Portugal/España con el resto de Europa
17. Autopista Frontera grecobúlgara-Sofía-Nadlac (Budapest)/ (Constanza)
18. Autopista Gdansk-Katowice -Brno/Zilina-Viena

Lista 2

1. Nuevo ferrocarril de alta capacidad a través de los Pirineos
2. Línea de ferrocarril Báltica: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsovia
3. Línea de ferrocarril de mercancías Gdansk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon
4. Vía navegable Sena-Escalda

Lista 3

1. Accesibilidad e interconexión de las redes

- Centros logísticos multimodales de Slawkow (Polonia) con conexiones con la red de ferrocarril de ancho ruso
- Línea de ferrocarril Bari-Durres-Sofía-Varna/Burgas (Mar Negro)
- Línea de ferrocarril Nápoles-Reggio Calabria-Palermo
- Corredor de carretera y ferrocarril entre el Oeste y Dublín
- Acceso vial y portuario de Limasol
- Acceso vial y portuario de Larnaca
- Puertos de La Valeta y Marsaxlokk
- Corredor intermodal Jónico/Adriático
- Carretera Dover-Fishguard, (excepto M25)

2. Conexiones transfronterizas

- Autopista Dresde/Núremberg-Praga-Linz
- Línea de ferrocarril Praga/Linz
- Autopista Zilina-Bratislava-(Viena)
- Línea de ferrocarril Maribor-Graz
- Autopista (Lubliana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Budapest)
- Permeabilidad por carretera de los Pirineos

³ Bélgica y Luxemburgo quisieron añadir la línea de ferrocarril de velocidad entre Bruselas y Luxemburgo a la lista 1 y Grecia quiso incluir el corredor intermodal Jónico/Adriático en la lista 1 en vez de en la lista 3.

El Grupo también determinó varias conexiones con **terceros países** que revisten especial interés para el desarrollo del comercio exterior de la Unión Europea y para mejorar las condiciones de tránsito en algunos nuevos Estados miembros. El Grupo recomienda consecuentemente su realización, sobre todo con la ayuda de instrumentos financieros estructurales (en el caso de las secciones situadas en el territorio de la Unión) o en el marco de acuerdos de tránsito o asociación entre la Comunidad y los terceros países interesados en el caso de las secciones fuera de la Unión.

Medidas prioritarias para una mejor gestión del transporte

Aparte de la selección de un número restringido de proyectos prioritarios que se resumirá más adelante, el Grupo ha definido las medidas prioritarias horizontales que contribuyen a la mejora de la organización y de la gestión del tráfico. Se cuentan entre ellas:

- **Las autopistas del mar** (proyecto prioritario n° 3): autopista del Mar Báltico, de Europa Occidental, de la Europa del sudeste y de la Europa del sudoeste. Para poner en marcha proyectos en la práctica, el Grupo sugiere que los Estados miembros actuales y futuros presenten a la Comisión propuestas de proyectos transnacionales antes de 2007.
- **Los sistemas de gestión del transporte:** construcción de una red ferroviaria europea (haciendo interoperables las redes ferroviarias, dedicando una parte de la red ferroviaria a las mercancías), la integración de la gestión del tráfico aéreo, la gestión del tráfico fluvial, la vigilancia del tráfico marítimo y la eliminación de las limitaciones de la capacidad de los aeropuertos.

2. Facilitar la creación de la red transeuropea

Los proyectos prioritarios seleccionados por el Grupo representan una financiación estimada en aproximadamente **235.000 millones de euros** hasta 2020, de los que 110.000 millones corresponden a los proyectos de Essen y Dublín que todavía deben llevarse a cabo. El coste total de la red (proyectos prioritarios y otros proyectos) se estima en más de **600.000 millones de euros**. Las inversiones necesarias para ejecutar los proyectos prioritarios recomendados equivalen por término medio al **0,16% del PIB**, pero se trata de inversiones productivas fundamentales que mejorarán el potencial de crecimiento económico. A este respecto, hay que llamar la atención de los responsables políticos hacia la incongruencia a largo plazo entre lo que está en juego con la realización de estos proyectos y los imperativos que limitan la financiación pública, lo que da pie a algunas recomendaciones del Grupo sobre financiación.

Garantizar la financiación de los proyectos prioritarios. La aportación comunitaria a la financiación de la construcción de la RTE-T será de alrededor de 20.000 millones de euros entre 2000 y 2006. La realización la red RTE-T podría quedarse en papel mojado si la Comunidad Europea no libera nuevos recursos financieros. Las recomendaciones son las siguientes:

- Las autoridades presupuestarias deberían apartar una asignación apropiada de fondos para el período comprendido entre **2007 y 2013**. Los fondos serán suficientemente incitativos y se concentrarán en proyectos prioritarios.
- **Aumento del porcentaje de la financiación comunitaria para proyectos transfronterizos.** El Grupo cree que se debe estudiar un sistema que permita una mayor modulación del tipo de intervención dependiendo de los beneficios para otros países, prioritariamente para incrementar el apoyo a proyectos transfronterizos. La propuesta de la Comisión de aumentar el porcentaje del presupuesto de la RTE para determinadas secciones transfronterizas vitales del 10% hasta un **20%** es un mínimo y debería, por ejemplo, revisarse.
- La capacidad de financiación del **Banco Europeo de Inversiones** podría fomentarse mediante diversas técnicas de ingeniería financiera, sobre todo por medio de la creación de un nuevo mecanismo de inversión RTE hasta una cuantía de 50.000 millones para proyectos transfronterizos de manera que se facilite la concesión de préstamos a largo plazo.

- **Las asociaciones entre el sector público y el privado** deberían estimularse. Debería introducirse un marco jurídico adecuado a nivel comunitario, especialmente en lo que se refiere a los derechos de concesión y tarificación del uso de la infraestructura. Habría que crear nuevos mecanismos de garantía, como por ejemplo en el contexto de un fondo de inversión de riesgo al efecto de cubrir, entre otras cosas, los riesgos de retrasos o de inacabamiento de determinadas secciones que podrían poner en peligro la viabilidad de un proyecto.

Mejor coordinación de los proyectos. Las recomendaciones son las siguientes:

- **La coordinación operativa** (no sólo financiera) entre los Estados interesados en los proyectos necesita consolidarse e institucionalizarse. Debería crearse un **equipo de coordinación** bajo los auspicios de la Comunidad, dirigido por una **personalidad** reconocida y aceptada por todos los Estados interesados, con el objeto de estimular la realización de proyectos en los ejes principales y recabar inversores privados e institucionales.
- Deberían elaborarse **métodos de evaluación comunes y procedimientos conjuntos** para las investigaciones transnacionales con el fin de evitar solapamientos de los procedimientos nacionales de evaluación del impacto ambiental y socioeconómico de un proyecto. Debería ser posible una **única investigación** para un proyecto en los diversos Estados interesados.

3. Preparar las nuevas fases de construcción de la red

Los proyectos prioritarios seleccionados por el Grupo son los que más contribuyen a fomentar el tráfico transnacional en los grandes **ejes transeuropeos**, que se caracterizan por unos flujos importantes inevitables por razones geográficas o económicas. La determinación de estos ejes facilita la ordenación de las prioridades y la coherencia entre los planes nacionales. Esta determinación inicial debería completarse con un **análisis más detallado de los flujos de tráfico en una Unión de 27 países**, así como con la definición de una **red básica que comprenda estos ejes**. Constituirá una herramienta de trabajo imprescindible para el seguimiento de los proyectos prioritarios recomendados y la futura revisión de la lista.

Debería crearse regularmente un **grupo de alto nivel similar** que se encargue de sincronizar esta tarea con la revisión periódica de las perspectivas financieras de la Comunidad con el fin de evaluar los progresos registrados con los proyectos prioritarios y considerar la inclusión de nuevos proyectos en la lista o, de ser necesario, la eliminación de la lista de algunos proyectos retrasados demasiado tiempo. El Grupo sugiere que esta tarea podría iniciarse en **2010**.

El presente memorándum lo ha elaborado la Unidad de Información y Comunicación de la DG de Energía y Transportes. No dude en ponerse en contacto con nosotros para obtener más información (tel +32 2 2968 042)

La dirección de nuestro sitio Web es la siguiente : http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_fr.html

Suscríbase a DIGEST, nuestro boletín electrónico «**Energy and Transport in Europe Digest**» en http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html