

La Política de Redes Transeuropeas y la vocación federal de la Unión

Francisco Aldecoa Luzarraga

Catedrático de Relaciones Internacionales. Cátedra Jean Monnet
Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)

SUMARIO: I. OBJETIVO DE LA PONENCIA.- II. GÉNESIS Y DESARROLLO DE LA NOCIÓN DE REDES TRANSEUROPEAS (RTE).- III. LAS RTE Y EL TRATADO DE LA UNIÓN: SU NATURALEZA POLÍTICA COMÚN.- IV. LA POLÍTICA DE RTE: ALCANCE Y SIGNIFICADO.- V. FUNCIONES DE LAS RTE.- VI. APLICACIÓN PRÁCTICA DE LAS RTE DE TRANSPORTE: ACTUALIDAD DE LOS CATORCE PROYECTOS PRIORITARIOS.- VII. LA PECULIARIDAD DE LA FINANCIACIÓN DE LAS RTE.- VIII. DIMENSIÓN SOCIAL DE LAS RTE.- IX. DIMENSIÓN LOCAL Y REGIONAL DE LA POLÍTICA DE RTE.- X. CONSIDERACIONES FINALES.

I. OBJETIVO DE LA PONENCIA

La presente ponencia pretende analizar el vínculo estructural entre las Redes Transeuropeas (RTE), el modelo federal de la Unión¹ y la participación regional en el mismo². Si bien la noción de política de redes surge como consecuencia del Mercado Interior y con objeto de sacarle el máximo resultado, por tanto, desde un planteamiento estrictamente económico, será a partir del Tratado de la Unión Europea donde alcance todas sus posibilidades en la medida en que se establece un fundamento político y jurídico distinto y, sobre todo, que adquiere carta de naturaleza, precisamente, vinculado a la Unión Europea, que es una construcción política con expresa vocación federal³.

Cuando las nociones de Estado, sociedad y mercado tienen en la actualidad un alcance y significado distinto al de sus respectivas formulaciones clásicas, la noción de sociedad ha pasado a ser dominante en el modelo europeo, pudiéndose hablar de geosociedad, que conlleva una mayor atención a las dimensiones sociales de la agenda internacional, así como a las posibilidades de reformular la política social en el contexto de erosión del papel del Estado como instancia clave de regulación y gestión.

En función del énfasis y de la noción diferente de Estado, sociedad y mercado, cabe identificar otros dos grandes modelos: el asiático, y el norteamericano⁴. Así, podemos vincular la noción de Estado como dominante en el modelo asiático, la de mercado en el modelo norteamericano y la de sociedad, como ya he indicado, en el europeo.

¹ El modelo de Unión al que vamos está planteado por el primer Parlamento Europeo elegido por sufragio universal, en 1979, especialmente a través del Proyecto de Tratado de Unión Europea, también conocido como Proyecto Spinelli, de 1984, que no entra en vigor directamente, sino a plazos, inspirando el conjunto del proceso. El primer plazo fue el de la entrada en vigor del Acta Única Europea, en 1987, que tendrá un efecto aplazado, esto es, la consecución del mercado interior para 1993; el segundo plazo, el Tratado de la Unión, con la explicitación de la naturaleza política, en vigor desde 1993, y que tendrá el efecto aplazado de la moneda única para 1999; la tercera fase es la del Tratado de Ámsterdam, caracterizada por el giro social que imprime y que, igualmente, tendrá un efecto aplazado en un periodo de cinco años, para el 2003, de la reducción a la mitad del desempleo en la Unión Europea, además de dotar una nueva dimensión política, así como una reforma institucional. Quedan aún una cuarta y quinta etapa, que se efectuarán posiblemente alrededor del 2002, estando ya en fase de preparación la Conferencia correspondiente y del 2008, respectivamente, con lo cual se perfeccionará el modelo político de la Unión a través de este proceso político. Esta reflexión la he ido reflejando en diferentes trabajos. *Vid.*: ALDECOA LUZARRAGA, F., «El Tratado de Ámsterdam, un pequeño gran paso en la consolidación del modelo de la Unión», *Cuadernos Europeos de Deusto*, nº 18, 1998, pp. 14-47; «La consolidación del modelo de la Unión y el Tratado de Ámsterdam», en ROMERO, J.J. y RODERO, A., (Dir.), *España en la Unión Europea. Más allá del Euro*, Córdoba, ETEA/INET, 1999, pp. 93-136; y *La integración europea. Análisis histórico-institucional con textos y documentos*. (vol. II) *Génesis y desarrollo de la Unión Europea (1979-1999)*, Madrid, Tecnos, (en prensa).

² El alcance internacional de las regiones en la Unión Europea, lo he recogido en: «Towards Plurinational Diplomacy in the Deeper and Wider European Union (1985-2005)», en ALDECOA, F. & KEATING, M. (Eds.): *Paradiplomacy in Action: The Foreign Relations of Regional Governments*, Londres, Frank Cass, 1999, pp. 82-94.

³ De forma muy representativa, *vid.*, al respecto, SIDJANSKI, D., *El futuro federalista de Europa. De los orígenes de la Comunidad Europea a la Unión Europea*, Barcelona, Ariel, 1998.

⁴ *Vid.* CASTELLS, M.: *La Era de la Información: Economía, sociedad y cultura* (vol. III), Madrid, Alianza, 1998.

Con ello pretendo sugerir que estos tres modelos constituyen la referencia fundamental existente en el mundo para responder a los desafíos sociales, económicos y políticos de la economía global. En el contexto de una economía de mercado globalizada, el modelo europeo se enfrenta a los desafíos que plantea la necesaria rearticulación a escala internacional de la relación entre la economía, la política y la sociedad, partiendo de la priorización de la sociedad y considerando el mercado y el propio sistema político como instrumentos para la reestructuración del mismo⁵.

Elemento fundamental de la Unión es su vocación federal, que pretende superar el concepto clásico del Estado en la mutación de una Comunidad Europea, de naturaleza fundamentalmente económica, en una Unión Europea de naturaleza política a partir del Tratado de Maastricht, articulada, funcional y normativamente, en diferentes niveles de gobierno y de representación política y en la moneda única como expresión de un nuevo modelo de sociedad europea que se consolida con el Tratado de Ámsterdam.

En definitiva, en el ámbito político puede afirmarse que se ha pasado de una Comunidad de Estados a una Unión de naturaleza política, en donde el todo prima sobre cada una de las partes que lo conforman y su desarrollo permitirá el reconocimiento de otras entidades políticas, incluso de base nacional, además de los Estados. En el modelo de la Unión Europea, la sociedad y la política prevalecen sobre el mercado. Es de esta forma, que el contexto de las RTE hay que realizarlo en un escenario de globalización, de interdependencia creciente que conlleva una división internacional del trabajo con movimientos de localización y deslocalización del mismo⁶.

El objetivo de estas líneas es analizar cómo la política de redes tiende a vertebrar políticamente Europa de forma diferente a como estaba en torno a los Estados nacionales. En definitiva, las redes cambian el mapa político de Europa. Montesquieu, en su obra *Espíritu de las leyes* (1748), explicaba cómo el medio físico condiciona el sistema político y cómo los Estados con grandes ríos producen sistemas políticos federales y, sin embargo, los que no los tienen, sistemas unitarios.

Nuestra reflexión pretende apreciar esa similitud y resaltar que, en efecto, las RTE son hoy auténticos ríos que vertebran la vocación federal de la Unión, dando cabida a una solidaridad regional europea hasta ahora sin expresión política alguna.

II. GÉNESIS Y DESARROLLO DE LA NOCIÓN DE REDES TRANSEUROPEAS (RTE)

La noción de RTE, si bien posiblemente tenga antecedentes más remotos, va a adquirir carta de naturaleza a partir de 1985, en la lógica del Mercado Interior y con objeto de sacarle a este el máximo partido para 1992⁷. Tendrá, por tanto, una génesis fundamentalmente económica y vinculada a la consecución de la Europa sin fronteras.

Apenas quince años después, la política de Redes Transeuropeas está en marcha, incluso en términos mucho más ambiciosos de lo que entonces se apuntaba, tanto en cuanto a su dimensión económica como a su ambición en los ámbitos de competencia como, especialmente, en cuanto a su filosofía inspiradora. Entonces se entendía como un elemento más de la lógica del mercado interior, sin embargo hoy se entiende, en gran medida, como una

⁵ ALDECOA LUZARRAGA, F. y CORNAGO, N., «El nuevo regionalismo y la reestructuración del sistema mundial», *Revista Española de derecho Internacional*, vol. XLX, nº 1, 1998, pp. 53-113.

⁶ VICKERMAN, R.W., «Transport Infrastructure and Region Building in the European Community», *Journal of Common Market Studies*, vol. 32, nº 1, marzo, 1994, pp. 1-24 (16-21).

⁷ Vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *La consecución del Mercado Interior. Libro Blanco de la Comisión para el Consejo Europeo*. COM(85) 310 final, Junio de 1985, pp. 28-29.

Sobre el concepto de RTE, vid., GONZALEZ CID, J., «Infraestructuras: Redes transeuropeas», en *Noticias de la Unión Europea*, nº 124, mayo de 1995, pp. 69-91 (69-70); y PIODI, F., *Le Financement des Réseaux Transeuropéens de Transport*, Luxembourg, PARLEMENT EUROPÉEN, Direction Générale des Études, 1997, p. 5.

de las expresiones más claras del nuevo modelo de Unión Europea en su triple dimensión política, económica y social.

La configuración de su carácter político quedó claramente expresado por la Comisión cuando, en 1991, en una Comunicación al Consejo y al Parlamento presenta las ventajas de la dimensión comunitaria y se establece que las infraestructuras, en el ámbito comunitario, no pueden limitarse a sumar las necesidades de cada país estimadas a escala nacional, sino que exige un cambio cualitativo que configure un espacio comunitario, acortando el tiempo y la distancia: el objetivo ha de ser la integración de todo el continente europeo⁸.

Hasta entonces, los Estados miembros sostenían que las acciones en materia de grandes redes se tenían que basar en decisiones del Consejo y ponían muchas pegas para llevar a cabo acciones a nivel comunitario, ya que mantenían que eran, fundamentalmente, una competencia estatal.

La misma Institución, mediante *El Libro Blanco Crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI*, de 1994, desarrolla su carácter social al hacer referencia al envite, bien entendido que al económico, al sentido que adquieren las redes, ya que la Comisión entiende que estas son las arterias del gran mercado: el objetivo de las redes es permitir que los ciudadanos, los operadores económicos y las comunidades regionales y locales se beneficien al máximo de las ventajas derivadas de un espacio sin fronteras interiores.

Así, para la Comisión “la cuestión no puede ser más obvia: los embotellamientos no solo nos irritan a todos, sino que además suponen un gran coste para la productividad europea. Infraestructuras con cuellos de botella y en las que faltan eslabones; deficiencias de interoperabilidad entre modos y sistemas; el mutismo entre demasiados circuitos de telecomunicaciones cerrados y dispersos”⁹.

III. LAS RTE Y EL TRATADO DE LA UNIÓN: SU NATURALEZA POLÍTICA COMÚN

En quince años en Europa han pasado muchísimas cosas sin que apenas tomemos conciencia de ello y además debido, precisamente, a lo rápido que van los acontecimientos, a veces parece que las cosas no se mueven. A mi juicio, lo más relevante que se ha producido en esta década y media es la transformación de una Comunidad de Estados de naturaleza fundamentalmente económica, en una Unión de naturaleza política por muy imperfecta que todavía sean las consecuencias de esta mutación¹⁰.

⁸ Vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Hacia unas Redes Transeuropeas. Programa de actuación comunitario. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento*, COM (90) 585 final, Bruselas, 23 de enero de 1991, pp. 4-5. No obstante, este aspecto ya se soslayaba en documentos anteriores: vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Hacia unas Redes Transeuropeas: objetivos y aplicaciones*, COM (89) 643, Bruselas, 18 de diciembre de 1989; y COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Europa 2000: las perspectivas de desarrollo del territorio comunitario*, COM (90) 544, de 16 de noviembre de 1990.

Fuera de la documentación específica comunitaria, esta idea está perfectamente reflejada en: KRUGMAN, P., *Geography and Trade*, London, MIT Press, 1991.

⁹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI. Libro Blanco*, Luxemburgo, OPOCE, 1994, p. 95. Hemos de señalar que fue Jacques DELORS quien presentó este Libro Blanco en el Consejo de Bruselas, de diciembre de 1993.

¹⁰ Reflexión, igualmente, que he recogido en otros trabajos. Vid., por ejemplo: ALDECOA LUZARRAGA, F., «Eficiencia, eficacia y democracia: condiciones estructurales para la transformación de la Comunidad Europea en Unión Europea», *Sistema*, nº 114-115, 1993, pp. 55-82; *La Unión Europea y la reforma de la Comunidad Europea*, Madrid, Siglo XXI, 1985; «El proyecto de Tratado sobre la Unión Europea algo más que un proyecto, algo más que un tratado», *Cuadernos de Ciencia Política y Sociología*, vol. 17, 1985, pp. 51-64; y «La reforma de la Comunidad, problemas y perspectivas», *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz 1986*, Leioa, UPV/EHU, 1987, pp. 168-216.

Esta transformación es la que permite plantearse cuestiones y horizontes que en 1985 eran inimaginables o únicamente objeto de sueños. Será el TUE quien establezca esta diferencia. En efecto, no es casualidad que fuera, precisamente, el propio Tratado de Maastricht el que instaurara la naturaleza política de la Unión, a la vez que la política de redes, ya que esta surge, precisamente, de una interpretación política y como consecuencia de la explicitación de la vocación federal.

El Tratado de la Unión Europea resuelve el problema de la falta de competencia de las Instituciones en materia de RTE al establecer los preceptos 129B a 129D, actuales 154 a 156 TCE. Es importante señalar que el TUE, que como es bien sabido fundamenta la naturaleza política de la Unión, va a ser, precisamente, el fundamento político y jurídico de la política de redes, dando un paso importante en relación al alcance y contenido de dicha política y al superar una noción estrictamente vinculada al desarrollo del Mercado Interior.

Así, el nuevo Art. 154 TCE establece que, a fin de permitir “que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes locales y regionales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores, la Comunidad contribuirá al establecimiento y desarrollo de Redes Transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía”.

El Tratado se fundamenta en tres grandes motivos. Por un lado en el previsible incremento de los mercados comunitarios a causa de la desaparición de las barreras físicas, técnicas y fiscales (efecto volumen); en la nueva dimensión de mercado, basada en la interconexión de las infraestructuras y servicios existentes (exigencia de interoperabilidad); y, finalmente, en la suspensión o disminución de las distancias entre todos los componentes del espacio comunitario (efecto cohesión).

IV. LA POLÍTICA DE RTE: ALCANCE Y SIGNIFICADO

Hasta fechas recientes, a escala europea, no existían interconexiones entre las infraestructuras de los Estados miembros. Esta falta de visión de conjunto ha sido subsanada a través de la política de RTE, que ha supuesto adoptar medidas a todos los niveles: comunitario, nacional, regional, de las autoridades públicas y de los agentes económicos. Es en este sentido que la política de RTE ha ido más allá, al no limitarse a sumar las necesidades de cada Estado miembro estimadas a escala nacional, sino que, al contrario, su entidad política propia viene determinada por su alcance, por su dimensión comunitaria¹¹.

Si con la cohesión se inicia la solidaridad entre regiones y en Maastricht se incorpora la solidaridad entre los Estados a través del Fondo de Cohesión, las redes transeuropeas profundizarán en el efecto cohesión, al beneficiar tanto a las regiones periféricas como a las regiones centrales de la Unión Europea. A partir del TUE, y con su aplicación, se define una política de redes que abarca las infraestructuras de transportes, las telecomunicaciones y la energía. La Comisión sostiene que, en definitiva, los transportes son la red sanguínea; las telecomunicaciones la red nerviosa y la energía la red muscular¹².

El planteamiento de la política de redes a nivel de la Unión presenta ventajas indudables. Desde un punto de vista horizontal, abarca el establecimiento de interconexiones e interoperabilidad de las redes existentes; en virtud de la política de cohesión económica y social y con objeto de crear enlaces entre regiones centrales y más alejadas, el establecimiento

¹¹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Europa 2000: las perspectivas de desarrollo del territorio comunitario*, op. cit.

¹² Vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Hacia unas Redes Transeuropeas. Programa de actuación comunitario. Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento*. op. cit.

Vid., también, FORNACCIARI, M., «Infrastructures et réseaux européens: les artères de la grande Europe», *Belles Feuilles. Revue des débats européens*, 1993, pp. 157-159.

y desarrollo de redes inexistentes o precarias. Ayudar, debido a una visión de conjunto, a detectar el interés de la Unión por los proyectos en marcha o futuros. Impulsar la realización de planes generales ajustados a una estrategia a medio y largo plazo de desarrollo de las redes y de aprovechamiento máximo del espacio europeo. Evaluar las repercusiones económicas de las redes sobre las regiones que atraviesen y, en este sentido, introducir en el análisis de rentabilidad de los proyectos el interés que estos pudieran tener para el conjunto de la Unión. Facilitar que las RTE de la Unión se proyecten al continente, sobre todo hacia los países de Europa del Este y hacia países terceros mediterráneos. Contribuir a aunar esfuerzos entre regiones de Estados diferentes y entre sectores industriales distintos.

En lo que respecta al apoyo financiero a los proyectos de interés de la Unión, este consiste en la financiación de estudios de viabilidad o en la concesión de garantía de créditos. En efecto, en todo caso, la única condición que expresamente se requiere consiste en exigir que se trate de proyectos de interés común, dentro de las llamadas “orientaciones”.

V. FUNCIONES DE LAS RTE

En la medida en que la política de RTE de la Unión es diferente de la política de transportes de la Comunidad, las funciones que tienen estas sobre aquellas también son cualitativamente distintas¹³. La facilidad para la deslocalización de las empresas, la liberalización de los mercados en sectores como el transporte, las telecomunicaciones y la energía, así como la extrema movilidad de capitales, da fragilidad a las economías europeas y agudiza el problema del paro. Es en este sentido que la mejora de nuestras infraestructuras nos permitirá conseguir el capital social suficiente para aumentar la competitividad de nuestras empresas y, ahí, la construcción de las RTE juega un papel estratégico.

En efecto, las RTE tienen, fundamentalmente, una función económica, en cuanto incrementan la productividad y la competitividad en la medida que se reducen los costes de las transacciones en tiempo y en dinero; tienen una función social en cuanto que incrementan el empleo, impulsan la innovación tecnológica y desarrollan el equilibrio regional¹⁴; pero tienen, sobre todo, una función política, en cuanto permiten establecer un proyecto de interés común en el que la lógica de la Unión se impone sobre la de los Estados y dan cabida a la participación de las regiones en el diseño de este proyecto colectivo. Además, tienen una función jurídica, que trata de desarrollar la libre circulación de personas, mercancías y capitales¹⁵.

Las tres grandes líneas de actuación de las RTE son los transportes, las telecomunicaciones y la energía. A su vez, cada una de ellas comprende diferentes ámbitos con una regulación específica. Con respecto a la primera, esta abarca al transporte por carretera, por ferrocarril, al transporte combinado, al desarrollado por vías navegables, a los

¹³ Vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *El curso futuro de la política común de transportes. Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible*, Luxemburgo, OPOCE, 1993, pp. 15-16 y 62-66; COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Libro Blanco sobre el desarrollo futuro de la Política Común de Transportes*, Bruselas, diciembre de 1992.

Documento, por otra parte, que dio lugar a diversos trabajos: vid. CASCALES MORENO, F.J., «La política común de transportes. Proceso histórico, realizaciones y situación actual», *Noticias de la Unión Europea*, nº 109, febrero 1994, pp. 37-49; y, del mismo autor: «El Libro Blanco sobre el desarrollo futuro de la política común de transportes», *Noticias de la Unión Europea*, nº 110, marzo de 1994, pp. 73 y ss.

¹⁴ Sobre la función de las RTE en la creación de empleo, vid., ANTÓN VALERO, V., «Las Redes Transeuropeas como elemento de apoyo al crecimiento sostenible y al fomento del empleo», *Información Comercial Española*, nº 776, febrero de 1999, pp. 85-95.

¹⁵ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Hacia unas Redes Transeuropeas. Programa de actuación comunitario. (...)*, op. cit., pp. 7-9; y COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Crecimiento, competitividad y empleo, (...)*, op. cit.

puertos de navegación interior, a los puertos marítimos, los aeropuertos y la telemática aplicada al transporte¹⁶.

Existe, en este sentido, un estrecho vínculo entre el desarrollo de las infraestructuras de los transportes y la distribución geográfica de la actividad económica en la Unión Europea, de tal suerte que las regiones con mayor desventaja geográfica (las de la periferia) son, a la vez, las que cuentan con un menor número de infraestructuras de transporte y, por tanto, las menos prósperas de la Unión¹⁷.

En el campo de las RTE de telecomunicaciones¹⁸, existen tres niveles con, a su vez, distintas áreas de actuación. Estos son el de las aplicaciones, el de las redes básicas y el de los servicios genéricos. Mediante las redes de telecomunicaciones, en cualquier caso, se pretende implantar las aplicaciones de la sociedad de la información europea.

Finalmente, en materia de la energía, se hace especial hincapié en lo referente al gas natural, la electricidad y el petróleo¹⁹, sobre todo en lo referido a asegurar el abastecimiento energético y desarrollo de las regiones menos favorecidas.

Pero, en todo caso, es muy importante resaltar que la definición de la política que acompaña a estos proyectos está pensada en la lógica europea y no en la lógica estatal.

VI. APLICACIÓN PRÁCTICA DE LAS RTE DE TRANSPORTE: ACTUALIDAD DE LOS CATORCE PROYECTOS PRIORITARIOS

Con el objeto de ayudar a la Comisión en sus trabajos sobre las infraestructuras de las redes de transporte y energía, en el Consejo Europeo de Bruselas, de diciembre de 1993²⁰, se creó el Grupo de Representantes Personales de Jefes de Estado y de Gobierno sobre Redes Transeuropeas o Grupo Christophersen²¹. Igualmente, pero en lo referido al sector de las telecomunicaciones y de la información, el mismo Consejo estableció un grupo paralelo, presidido por el señor Bangemann, encargado de informar al Consejo sobre los avances respecto a las infraestructuras en el ámbito referido. En el siguiente Consejo Europeo, el de Corfú, de junio de 1994²², se asume el informe del Grupo Christophersen y se acuerda una

¹⁶ El desarrollo normativo referido a la creación de una red transeuropea en este campo quedó reflejado en tres Decisiones del consejo. Vid., Decisión 93/628/CEE; Decisión 93/629/CEE; y Decisión 93/630/CEE, en *DOCE L* nº 305, de 10 de diciembre de 1993.

¹⁷ Vid., KRUGMAN, P., *Geography and Trade*, op. cit.

¹⁸ La Unión, en este sentido, ha intervenido para garantizar en su interior el intercambio de información con el objeto de amortiguar los efectos negativos que pueden llegar a tener este tipo de redes de cara a los usuarios, así como para asegurar la igualdad de oportunidades de los agentes económicos. Vid.: Directiva 97/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 1997, en *DOCE* nº 199, de 26 de julio de 1997.

Al margen de la documentación comunitaria, distintos autores han profundizado en este asunto: LÓPEZ-TAFALL BASCUÑANA, J.J., «Las telecomunicaciones: un sector clave en las economías modernas», *Información Comercial Española*, nº 740, abril 1995, pp. 22 y ss; GARCÍA PALENCIA, R., «La política de telecomunicaciones de la Comisión de la Unión Europea», *Información Comercial Española*, nº 740, abril 1995, pp. 47-53; WAINWRIGHT, R., «La reconnaissance mutuelle des équipements, spécialement dans le domaine des télécommunications», *Revue du Marché Commun et de L'Union Européenne*, nº 419, junio 1998, pp. 380-386; y AMEIL, C., «Autoroutes européennes de l'information-vers quelles normes?», *Revue du Marché Commun et de L'Union Européenne*, nº 390, agosto-septiembre 1995, pp. 445-453. En cuanto a las áreas de actuación, una sucinta exposición puede encontrarse en MARTÍN ARRIBAS, J.J., «Las Redes Transeuropeas: balance actual y perspectivas de futuro», en *VV.AA., Anuario de Derecho Internacional XIV*, Pamplona, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 1998, pp. 235-291, (272-277).

¹⁹ Sobre los proyectos de interés comunitario en los tres sectores de la energía arriba señalados, vid. *DOCE L*, nº 102, de 25 de abril de 1996.

Aspecto, igualmente, recogido por VINOIS, J.A., «Après les Conseils européens de Bruxelles, de Corfú et d'Essen, quelles perspectives pour le réseau transeuropéen de transport», *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, nº 385, febrero de 1995, pp. 83-97.

²⁰ Vid., CONSEJO EUROPEO DE BRUSELAS, diciembre de 1993.

²¹ GRUPO CHRISTOPHERSEN: *Informe sobre RTE al Consejo Europeo de Essen*, Luxemburgo, OPOCE, 1995.

²² CONSEJO EUROPEO DE CORFÚ, junio de 1994.

primera relación de once proyectos considerados prioritarios y referidos sobre todo a la red ferroviaria de Alta Velocidad y a los enlaces por carretera que faltaban en los países periféricos²³.

No obstante, el principal problema para plasmar dichos proyectos era, como veremos en el siguiente epígrafe, el derivado de su financiación. Debido a ello, y finalmente, el Grupo Christophersen adopta una propuesta final en el ámbito del transporte, que será la lista de los catorce proyectos o proyectos Christophersen que, con carácter de prioritarios, serán adoptados en el siguiente Consejo Europeo: el de Essen, en diciembre de 1994²⁴.

Más adelante, estos proyectos prioritarios quedan recogidos en las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE de transporte²⁵ y en el Consejo Europeo extraordinario de Luxemburgo, de 20 y 21 de noviembre de 1997²⁶, se adopta un calendario y un plan financiero para cada uno de estos proyectos²⁷. Aspectos determinantes que demostraban la voluntad política de realizarlos.

De los catorce proyectos prioritarios de transporte, hay tres casi terminados y los otros se están llevando a cabo o se encuentran en una fase preparatoria avanzada y la mayor parte deberán estar concluidos de aquí al año 2005 aproximadamente.

En efecto, pese a las previsiones efectuadas en la época del Grupo Christophersen (1994) y las convulsiones que originaron alguno de los proyectos prioritarios, en estos momentos todos ellos han alcanzado un resultado notable e incluso se ha concluido alguna fase de los mismos, como es el caso de la primera conexión enteramente de alta velocidad entre capitales europeas (Bruselas-París), ya inaugurada en diciembre de 1997.

En cualquier caso, el estado actual de los catorce proyectos prioritarios es el siguiente: durante el presente año (2000) se finalizará el enlace ferroviario Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer²⁸ y el nuevo aeropuerto de Malpensa²⁹. El próximo año (2001) concluirá el enlace fijo Oresund.

De aquí al año 2005 está previsto que concluyan el enlace de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Ámsterdam-Londres (PBKAL); el TAV Sur, tanto en su ramal mediterráneo como el atlántico; la construcción del TAV Este; la red de autopistas griegas; la línea principal de la costa occidental, mediante conexión de TAV en el Reino Unido y la línea de la Betuwe, destinada al transporte de mercancías.

Más allá del 2005, sin poder determinar la fecha, quedan por concluir los siguientes proyectos prioritarios de transporte: La conexión de alta velocidad Norte-Sur; la conexión de alta velocidad Lyon-Turín-Trieste; el triángulo nórdico; la conexión multimodal Portugal/España con el resto de Europa, que consta de tres corredores principales que parten desde Lisboa, y

²³ Vid., COMISIÓN EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea. 1997*, Luxemburgo, OPOCE, 1998; donde se ofrece una situación de los diferentes sectores de las RTE.

²⁴ CONSEJO EUROPEO DE ESSEN, 9-10 de diciembre de 1994.

²⁵ Decisión nº 1692/96 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, *DOCE L*, nº 228, de 9 de septiembre de 1996.

²⁶ CONSEJO EUROPEO EXTRAORDINARIO DE LUXEMBURGO, de 20-21 de noviembre de 1997. Conclusiones de la Presidencia. SN 300/97. Consejo que, pese a estar dedicado exclusivamente a tratar el problema del empleo, apunta con claridad hacia el desarrollo de las Redes Transeuropeas como una de las medidas para paliar el desempleo en la Unión. *Vid., infra*, p. 16.

²⁷ Sobre el origen y desarrollo de los proyectos prioritarios de las redes transeuropeas *vid.* GONZÁLEZ CID, J., «Infraestructuras: Redes transeuropeas», en *Noticias de la Unión Europea, op.cit.*, pp. 88 y ss.

La exposición más actualizada de la situación de los catorce proyectos prioritarios, puede verse en: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes Transeuropeas de Transporte: Informe de actividad y de ejecución de los 14 Proyectos prioritarios de Essen, 1998*, COM(1998) 356 final, Bruselas, 3 de junio de 1998.

²⁸ Concluido el tramo Cork-Dublín-Belfast.

²⁹ Cuya primera fase finalizó en 1998.

de forma radial, hacia Sevilla, La Coruña e Irún; y, finalmente, el enlace viario Irlanda-Reino Unido-Benelux³⁰.

VII. LA PECULIARIDAD DE LA FINANCIACIÓN DE LAS RTE

El Grupo Christophersen en su finalidad por facilitar los trabajos de la Unión en el ámbito de las RTE, contribuyó a clarificar los temas financieros y los medios para fomentar la inversión privada en los proyectos³¹. Es en esta dirección que, mediante el Reglamento sobre RTE, se determinan las normas para la concesión de ayudas financieras comunitarias³².

Así, en su artículo 18 (antiguo) se contemplaba la provisión económica para el periodo anterior, el correspondiente a los años 1995-1999; mientras que en el actual, que recoge la dotación financiera para el periodo 2000-2006, esta ascenderá a 4.600 millones de euros. En el artículo 4 del Reglamento RTE (antiguo), se recoge la tipología de ayudas y se señalaba que la participación financiera de la Unión no puede ir más allá del 50% del coste total de los estudios relacionados con los proyectos; que la bonificación de intereses sobre los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) no podrá exceder de los cinco años³³. Sin embargo, entre las modificaciones introducidas mediante el actual artículo 4, se señala que la participación financiera de la Comunidad puede superar el mencionado 50%.

En el artículo 5 (antiguo), se recogen las condiciones para que los proyectos sean apoyados financieramente; de tal modo que únicamente se concederá ayuda de la Unión a la realización de proyectos que se encuentren con dificultades financieras y el importe total de la ayuda de la Unión no debe superar el 10% del coste total de la inversión³⁴. El actual Reglamento añade un artículo: el 5 bis.

Dada la envergadura de los proyectos en el ámbito de las RTE, la participación financiera de entidades privadas se manifiesta crucial al aportar recursos suplementarios que acelerarán su realización, sobre todo en la esfera de los transportes. De esta forma, para sacar adelante la participación privada en la financiación de proyectos de redes, se han creado asociaciones entre el sector público y el privado: las denominadas APP³⁵.

³⁰ Vid. COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes Transeuropeas de Transporte: Informe de actividad y de ejecución de los 14 proyectos prioritarios de Essen, 1998*, op. cit., p. 13.

³¹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Hacia unas Redes Transeuropeas. Programa de actuación comunitario*, op. cit., pp. 6-7 y 15-17; COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes Transeuropeas. Informe de 1997. De la Comisión al Consejo Europeo*, COM(97) 654 final, Luxemburgo, OPOCE, diciembre de 1997, pp. 4 y 7; y COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, relativa a las asociaciones entre los sectores público y privado en los proyectos de la Red Transeuropea de transporte*, COM(97) 453 final, Bruselas, 10 de septiembre de 1997.

Fuera de la documentación comunitaria, en el marco del fomento de la inversión privada, pero en el ámbito de las telecomunicaciones, vid., BRENAC, E., *Les politiques des télécommunications: du grand programme au marché. Comparaisons internationales et intersectorielles*, Grenoble, CERAT-CINET, 1992; del mismo autor: «Challenging the public service model in european telecommunications», *Reseaux. The French Journal of Communication*, vol. 4, nº 2, 1996, pp. 233-258; y DYSON, K. and HUMPHREYS, P., (Eds.), *The Political Economy of Communications - International and European Dimensions*, London, Routledge, 1990.

³² Vid. Reglamento (CE), nº 2236/95, del Consejo de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayuda financieras comunitarias en el ámbito de las Redes Transeuropeas, en DOCE L, nº 228, de 23 de septiembre de 1995, p. 1; posteriormente modificado, mediante el Reglamento CE nº 1655/99, que puede consultarse en DOCE L, nº 197, de 29 de julio de 1999, p. 1.

³³ BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT, «La BEI et les réseaux transeuropéens», *BEI Informations*, nº 86, noviembre de 1995, p. 8.

³⁴ Vid., Reglamento (CE) nº 2236/95, op. cit. En él queda claramente recogido que la financiación comunitaria se decide desde la propia Comunidad y que esta financiación reviste formas de aplicación general. Igualmente, vid., COMISIÓN EUROPEA, *Informe General sobre la actividad de la Unión Europea. 1997*, op. cit., p. 154, donde se informa sobre el alcance de la financiación comunitaria de las RTE durante el año 1997.

³⁵ En este sentido, el Consejo de Transportes y la Comisión Europea apoyan la labor de las APP y han identificado distintos proyectos para su financiación por este medio. Vid., COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones*,

En cualquier caso, la Unión se está sirviendo de una diversidad de métodos para apoyar los esfuerzos económicos que se llevan adelante desde los Estados miembros. La Agenda 2000, que asienta las bases para la ampliación, ha sido partidaria de incrementar la financiación comunitaria para las RTE, tanto para las existentes como para las que se lleven a cabo próximamente y el Tratado de Ámsterdam introduce facilidades a la financiación de proyectos de interés común en el campo de las RTE³⁶.

Además, el bajo nivel de los tipos de interés que se ha producido con la instauración de Unión Económica y Monetaria, si bien las últimas subidas todavía dejan margen satisfactorio, favorecerá las inversiones más voluminosas en el campo de las RTE. No obstante, aunque como consecuencia de la política de la cohesión existe posibilidad de financiar proyectos de redes en materia de transportes, no así en materia de energía y telecomunicaciones. Bien entendido que únicamente referido a los cuatro países de la cohesión.

Ello tiene especial relevancia de cara a la distribución de la agenda financiera para el periodo 2000-2006 porque, además, en un Estado como es el caso del español, es muy posible que sea el último periodo en que reciba financiación, o al menos en que se reciba financiación para nuevos proyectos a partir del 2006 ya que, como mucho, en todo caso, alguno de los proyectos ya en marcha podrá seguir siendo objeto de financiación. de todas formas, parece claro que no habrá posibilidad de financiar nuevos proyectos de redes con fondos de cohesión a partir de esa fecha.

Por ello, para la Comunidad Autónoma Vasca es crucial que se decida ya sobre las RTE y, principalmente, sobre las redes de transportes que nos afectan, especialmente el tren de Alta Velocidad; dado que si no se cogen ahora fondos de cohesión, no se cogerán nunca.

VIII. DIMENSIÓN SOCIAL DE LAS RTE

La resolución del problema del empleo a nivel europeo ha sido contemplada dentro del reforzamiento del modelo social y no fuera de él, menos aún sustituyéndolo³⁷. Si el crecimiento económico es una condición necesaria, aunque no suficiente para la creación de empleo, se empieza a vislumbrar la idea de que la relación directa con la empleabilidad está en la formación. Por esta razón se han potenciado un conjunto de políticas públicas complementarias y, sobre todo, políticas de sociedad³⁸.

relativa a las asociaciones entre los sectores público y privado en los proyectos de la Red Transeuropea de transporte, op. cit.

De la misma forma, *vid.*, los siguientes trabajos: VINOIS, J.A., «Les réseaux transeuropéennes: une nouvelle dimension donné au Marché unique», *Revue du Marché unique Européen*, nº 1, 1993, pp. 106 y ss. (106); y del mismo autor: «Le réseau transeuropéen de transport: après les décisions juridiques, reste le financement», *Revue du Marché Commun et de l'Union Européenne*, nº 401, septiembre-octubre de 1996, pp. 569-578; y PIODI, F., *Le Financement des Réseaux Transeuropéens de Transport*, *op. cit.*

³⁶ *Vid.*, Art. 155 TCE (antiguo artículo 129 C).

³⁷ Aspecto este sobre el que ya había reflexionado en otro trabajo: ALDECOA LUZARRAGA, F., «El giro social en el Tratado de Ámsterdam y sus implicaciones futuras», en VV.AA., *Las nuevas políticas de empleo en la UE: una visión desde Euskadi*, Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998, pp. 191-208 (207). La incidencia de los transportes en la cohesión económica y social, puede verse en ELORZA CAVENGT, F.J., «Cohesión económica y social», en *Gaceta Jurídica de la C.E. y de la Competencia, serie D*, nº D-17, septiembre 1992, pp. 155-191 (185).

Vid., igualmente, cómo es mantenida la sensibilidad en torno al problema del empleo en los tres últimos Consejos Europeos, el de Berlín, el de Colonia y de Helsinki: *Conclusiones de la Presidencia. Consejo Europeo de Berlín, 24 y 25 de marzo de 1999*, SN 100/99; *Conclusiones de la Presidencia. Consejo Europeo de Colonia. 3 y 4 de junio de 1999 y Conclusiones de la Presidencia. Consejo Europeo de Helsinki, 10 y 11 de diciembre de 1999*, SN 300/99.

³⁸ *Vid.* LANDABURU, E.: «Iniciativas de la Comisión por el empleo», en VV.AA.: *Las nuevas políticas de empleo en la UE: Una visión desde Euskadi*, Vitoria, Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1998, pp. 129-136; y ALDECOA LUZARRAGA, F.: «El giro social en el Tratado de Ámsterdam y sus implicaciones futuras», *op. cit.*

En este sentido, entre otras medidas, la Comisión Europea ya estimó con carácter urgente, en 1994, mediante el *Libro blanco sobre el crecimiento, competitividad y empleo*, la necesidad de establecer las RTE como uno de los mecanismos para crear empleo en el periodo comprendido entre 1994 y el año 2000³⁹.

Dado que unas infraestructuras eficientes, tanto de transportes como de telecomunicaciones y de energía, son fundamentales para la competitividad y el crecimiento de la Unión y, por lo tanto, para el crecimiento y la estabilidad de los puestos de trabajo a medio y largo plazo, en esa dirección, a las RTE les corresponde un papel estratégico⁴⁰.

Para mantener bajos los costes y poder ofrecer un mejor servicio, la industria de la Unión precisa sistemas de transporte, redes de telecomunicaciones y un abastecimiento energético eficientes. En efecto, el Consejo Europeo extraordinario de Luxemburgo, de 20 y 21 de noviembre de 1997, acentuó la importancia de las RTE como uno de los pilares estratégicos para el crecimiento en la Unión Europea y un complemento fundamental en la estrategia a favor de impulsar el empleo⁴¹.

Aunque lo que es crucial en términos de creación de empleo es su incidencia a medio plazo sobre la competitividad, también puede crear una considerable cantidad de puestos de trabajo la propia etapa de construcción de las RTE.

En concreto, para ampliar el mercado en el ámbito referido a la Sociedad de la Información y en especial en áreas de interés público, la Unión necesita un esfuerzo sostenido por parte de los sectores privado y público. Igualmente, la mejora de los servicios genéricos basados en Internet es un yacimiento de empleo considerable⁴².

Por otro lado, el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a las RTE, así como el modo en que pueden integrarse en el contexto social al objeto de aumentar el atractivo por el transporte colectivo, es una diferencia que caracteriza la dimensión social de las RTE en la Unión Europea.

IX. DIMENSIÓN LOCAL Y REGIONAL DE LA POLÍTICA DE RTE

Hoy nos encontramos en una economía global, pero vivimos en una sociedad local que tiene enormes identidades, como nuestra sociedad vasca; pero para poder mantener esas identidades locales, para poder seguir siendo lo que somos, tenemos que entrar en red. Red que no es solo red telemática e Internet: Internet no sustituye la necesidad del transporte, sino que es imprescindible una red física, ya que como dijera Manuel Castells, para poder ser un buen pintor hay que ir a París, para estar en el cine, hay que ir a Hollywood. Internet es imprescindible, pero no suficiente⁴³.

Si tradicionalmente las infraestructuras y servicios se han planificado a nivel nacional o regional, lo que desde el punto de vista de la Comunidad Europea suponía una fragmentación

³⁹ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Crecimiento, competitividad y empleo*, (...), *op. cit.* Jacques Delors, durante la presentación de dicho documento señaló la necesidad urgente de una reflexión global sobre las causas de la crisis de competitividad y empleo que arrastraba la Unión.

⁴⁰ *Vid.*, VANDEN, M. y CAPOUET, Y., «Les réseaux Transeuropéennes», *Commentaire Megret. Le Droit de la CEE*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 1996, pp. 125-157.

⁴¹ CONSEJO EUROPEO EXTRAORDINARIO DE LUXEMBURGO, de 20-21 de noviembre de 1997, *op. cit.*

⁴² *Vid.*, AMEIL, C., «Autoroutes Européennes de l'information -Vers quelles normes?», *Revue du Marché Commun et de L'Union Européenne*, *op. cit.*, pp. 445-453.

Desde la Unión Europea, *vid.*: COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes Transeuropeas. Informe de 1997. De la Comisión al Consejo Europeo*, *op. cit.*

⁴³ CASTELLS OLIVAN, M., «Ponencia», en VV.AA., *Jornadas sobre el sistema ferroviario vasco. Resumen de las ponencias*, Vitoria, Gobierno Vasco, 1999, pp. 365-377 (p. 368) y ALDECOA LUZARRAGA, F., «Ponencia», en VV.AA., *Jornadas sobre el sistema ferroviario vasco. Resumen de las ponencias*, Vitoria, Gobierno Vasco, 1999, pp. 378-383 (p. 382).

de las redes, la dimensión que se adquirió con el Mercado Interior, así como la propia evolución política del proceso de construcción europea, obligó a adaptar dichas redes al contexto más amplio de la Unión⁴⁴. Por ello, para lograr esta integración, cada instancia de decisión, bien sea local, bien regional, nacional o comunitaria, deberá tener presente a los demás niveles y de ello se desprende una mayor necesidad de concertación entre los diferentes órganos decisorios de los distintos niveles políticos⁴⁵.

Por tanto, en el contexto actual de mercados abiertos y competitivos y para participar plenamente de los beneficios que se generan como consecuencia de la creación de un espacio sin fronteras interiores, es vital la participación de los entes locales y regionales en la interconexión, la interoperabilidad, el establecimiento y desarrollo de las RTE. En definitiva, en la idea de reforzar la cohesión socio-económica, la política de RTE trata de reducir las diferencias entre los niveles de desarrollo de las distintas regiones, así como el retraso de las regiones menos favorecidas⁴⁶.

Las RTE, en suma, serán la estructura y soporte físico con el que se transformarán las administraciones locales, regionales y estatales, posibilitando que estas estén más cerca del ciudadano. De tal suerte que si las RTE, como ya hemos dicho en palabras de la Comisión, son la red sanguínea, la red nerviosa y la red muscular, aquellas ciudades que se queden fuera de la red, se quedarán sin inteligencia, sin sangre y sin fortaleza y, por tanto, marginadas de una economía global.

X. CONSIDERACIONES FINALES

Como hemos adelantado en las primeras líneas de la ponencia, si bien la noción de política de redes surge como consecuencia del Mercado Interior, es decir, tiene un nacimiento económico, con el Tratado de la Unión Europea adquiere fundamento político y, como una parte más del modelo europeo, conforma su dimensión de sociedad.

De igual forma, si un fundamento político del modelo de la Unión es la articulación de unos intereses compartidos, la política de redes profundiza en la articulación de la Unión Europea desde una perspectiva federal, superando la concepción territorial clásica del Estado.

Las RTE son un instrumento del modelo federal y como tal tienen dos fuerzas: la que viene de lo local, de las regiones, de los grupos de interés, en definitiva, desde abajo; y otra que, desde arriba, desde la Unión, pretende establecer un modelo común con la participación de los distintos sectores implicados.

En la actual reestructuración del poder político mundial, el modelo asiático, el americano y el nuestro, el europeo, funcionan de forma distinta y si bien tienen que ser todos ellos competitivos a nivel internacional, lo tienen que hacer de forma diferente. Posiblemente, en los tres modelos exista política de redes, pero la lógica que lo inspira es distinta: en el europeo es la vertebración de la sociedad civil.

⁴⁴ JOHNSON, D. y TURNER, C., *Trans-European Networks. The Political Economy of Integrating Europe's Infrastructure*, London, MacMillan Press, 1997.

⁴⁵ Vid., VICKERMAN, R.W. (Ed.), *Infrastructure and Regional Development*, European Research in Regional Science, Vol. 1, London, Pion, 1991; y del mismo autor: «Transport Infrastructure and Region Building in the European Community», *Journal of Common Market Studies*, op. cit.

⁴⁶ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, *Redes Transeuropeas. Informe de 1997. (...)*, op. cit., pp. 5, 6 y 8.

Aspecto subrayado también en distintos trabajos. Vid.: DYSON, K. & HUMPHREYS, P., (Eds.), *The Political Economy of Communications - International and European Dimensions*, op. cit.; y BERGER, S., (Ed.), *Organizing Interest in Western Europe. Pluralism, Corporatism and the Transformation of Politics*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981.

Es por ello que la opción por las RTE tampoco es neutra: conlleva un alto componente social y exige unas alternativas que en Europa se orientan hacia la Alta Velocidad, es decir, en Europa se va a optar por el transporte colectivo. La política de redes opta por corregir la tendencia del vehículo individual.

Cuando la sociedad internacional está sufriendo una gran mutación, en el marco de una economía global, pero dentro de una sociedad local con grandes identidades, como la nuestra, la vasca, hemos de diseñar unas infraestructuras valederas, al menos, para los próximos cincuenta años; hemos de estar interconectados, en red, y el lugar que ocupemos en la sociedad globalizada dependerá de los aciertos o desatinos de las decisiones que adoptemos.

Las RTE, en definitiva, están transformando el esquema político clásico, unitario, estatal, hacia otro muy distinto: la vertebración federal de la Unión, donde no se trata de juntar las necesidades de cada Estado, sino, al contrario, de proyectar y plasmar una configuración que ofrezca salida a las necesidades del espacio comunitario.

Para lo cual, y no quedar al margen de la economía global, los diferentes niveles de gobierno han de saber aprovechar la ocasión y participar en la red. Ello supone, en el marco de la Unión, estar a la altura de la nueva situación política y que cada instancia de decisión tenga en cuenta a los demás niveles. En definitiva, una mayor concertación entre los distintos órganos decisorios de los diferentes ámbitos políticos, con el objetivo que señala la política de RTE: reducir las diferencias existentes entre las diferentes regiones y reforzar la cohesión social y económica.