

Las redes transeuropeas de transporte y su relación con Euskadi

Gorka Knörr
Europarlamentario de EA

SUMARIO: I. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL.- II. NUEVOS DESARROLLOS.- III. BALANCE DE LOS PROYECTOS PRIORITARIOS Y SU RELACIÓN CON EL PAÍS VASCO.- IV. EUSKADI Y LAS RTE: NECESIDAD DE REACCIÓN.

I. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

Las RTE, que encuentran su fundamento jurídico en el Título XII del Tratado CE (artículos 129 B a 129 D), añadido en virtud del Tratado de la Unión Europea, constituyen, para la mayoría de los responsables políticos y grupos de presión del sector del transporte, el elemento clave de la política de transporte de la Unión Europea.

Tomando una idea propuesta en algunos documentos de reflexión comunitarios de principios de 1990 (como reacción a la demanda de infraestructuras por parte de la Mesa Redonda de Industriales Europeos, el Tratado de Maastricht encomendó a la Comunidad la tarea de contribuir al establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas no sólo en el sector de las infraestructuras de transporte, sino también en los sectores de las telecomunicaciones y de la energía. El propósito de dichas redes estriba en el objetivo general de la cohesión económica y social, y uno de sus fines principales es “establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad”, y se apoyan esencialmente en la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales. De conformidad con el procedimiento de codecisión, la Comunidad establece las orientaciones que identifican “proyectos de interés común” y cubren los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas.

Las ideas básicas de las RTE se establecieron en el Libro Blanco de la Comisión sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo, presentado al Consejo Europeo en diciembre de 1993. Dicho libro defiende con firmeza las redes transeuropeas y destaca el papel de la Comunidad por lo que respecta a la integración de las operaciones nacionales en el contexto más amplio del interés comunitario. Señala el hecho de que las redes puedan favorecer la creación de empleo, no sólo en el sector de la construcción de las propias infraestructuras, sino también gracias a la estimulación subsecuente del crecimiento. El libro blanco identificó 26 proyectos prioritarios en el sector del transporte.

El aliciente político necesario para seguir con la puesta en marcha de las orientaciones de las RTE tuvo lugar en el Consejo Europeo de Bruselas de diciembre de 1993. Dicho Consejo aprobó el Libro Blanco de la Comisión y creó grupos de trabajo, como el Grupo Christophersen para las redes de transporte, encargados de realizar estudios de viabilidad y definir proyectos que necesitasen financiación. Los grupos elaboraron recomendaciones, cuyos puntos principales se aprobaron en los Consejos Europeos de Corfú, en junio de 1994, y Essen, en diciembre de 1994, en el que se incluyeron 14 proyectos prioritarios en materia de transporte.

Tras la publicación de varios documentos por separado para cada modo de transporte, la Comisión Europea publicó en abril de 1994 la propuesta oficial para la red transeuropea de transporte, que se debatió en el Consejo y en el Parlamento Europeo en 1994, 1995 y 1996. El 23 de julio de 1996, el Parlamento Europeo y el Consejo cerraron el procedimiento de conciliación y acordaron finalmente las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transportes (publicadas en el Diario Oficial del 9 de septiembre de 1996).

Estas orientaciones establecen:

- los objetivos (integración de las redes de infraestructura de transporte terrestre, marítimo y aéreo de manera que quede garantizada la movilidad sostenible de las personas y los bienes, infraestructuras de calidad, etc.), prioridades y grandes líneas de acción previstos en el ámbito de la red transeuropea de transporte;
- la necesidad de que exista una interconexión e interoperabilidad con las redes de países terceros;
- las características de los “proyectos de interés común”;
- la necesidad de tener en cuenta la protección del medio ambiente, incluyendo la realización de evaluaciones estratégicas de las repercusiones sobre el medio ambiente de las redes transeuropeas de transporte.
- las características de las diferentes redes (red de carreteras, ferroviaria, red de vías navegables y puertos de navegación interior, puertos marítimos, aeropuertos, red de transporte combinado, así como varias redes de gestión e información);
- una lista de 14 proyectos prioritarios.

No es propósito de este breve análisis el hablar de los presupuestos dispuestos para los proyectos, pero sí me gustaría subrayar el gran *desequilibrio* entre lo que los estudios previos concluían que se debería invertir en carreteras y ferrocarriles, y lo que los programas europeos acordaron finalmente, puesto que si bien las necesidades se cifraban en su día en 185.000 millones de ECUs para ferrocarriles y 81.000 para carreteras, las inversiones efectivamente realizadas, por ejemplo, en el periodo 1996-97, nos mostraban un nivel parejo para ambos modos de transporte -14.600 para carreteras y 15.100 para ferrocarriles-, lo cual implica que se está dando el desequilibrio a que me refería anteriormente, primando muchísimo más las carreteras en detrimento del ferrocarril.

II. NUEVOS DESARROLLOS

De conformidad con el artículo 21 de las orientaciones sobre las redes transeuropeas de transporte, cada cinco años y por primera vez antes del 1 de julio de 1999, la Comisión debía presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe que indicara las modificaciones que se estimaran necesarias.

El hecho de que la aparición del primer informe prácticamente fuera a coincidir en el tiempo con las elecciones europeas de 1999 fue muy criticado, por el Parlamento Europeo en general, y por el grupo al que pertenece Eusko Alkartasuna en particular (Verdes/Alianza Libre Europea (ALE), si bien en aquel momento EA -que criticó aquella situación- y la ALE formaban grupo con los Radicales.

Ante aquellas protestas la Comisión decidió presentar, con fecha de 28 de octubre de 1998, un informe sobre el estado de realización de las orientaciones de la red transeuropea de transporte, intentando definir las principales prioridades para el futuro, poniendo el énfasis en las siguientes cuestiones:

- el mejor modo de fijar prioridades de inversión en la RTE-T, sobre todo una vez concluidos los 14 proyectos específicos de Essen;
- cómo trasladar el centro de atención de la inversión en infraestructuras a la calidad del servicio;
- cómo integrar las redes modales para incentivar a los viajeros a usar la combinación más eficaz de diversos modos de transporte en vez de un único modo;

- de qué forma incentivar el uso de sistemas inteligentes de transporte para utilizar las infraestructuras existentes con más eficacia;
- cómo tener en cuenta en las orientaciones comunitarias la próxima adhesión de nuevos Estados miembros;
- cómo consolidar aún más la dimensión medioambiental de las orientaciones.

III. BALANCE DE LOS PROYECTOS PRIORITARIOS Y SU RELACIÓN CON EL PAÍS VASCO

Los datos más recientes y disponibles de desarrollo de la RTEs de Transporte se corresponden con el Consejo Europeo de Cardiff de Junio de 1998, y los publicados por la Federación Europea de la Industria de la Construcción, que contiene cuadros de balance de cumplimentación de trabajos, financiación, etc..., a Diciembre de 1998.

Conviene recordar que entre los 14 proyectos prioritarios de Essen (Diciembre 1994) hay dos que tienen relación directa con Euskadi: el nº3, el proyecto de TAV Sur, y el nº8, que inicialmente era la autopista Lisboa-Valladolid y que se cambió en 1996 para transformarlo en la Conexión Multimodal entre Portugal, España y el resto de Europa.

Comenzando por el nº 3, que prevé la línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier, y la línea Madrid-Vitoria-Dax, hay que decir que mientras el tramo mediterráneo ha progresado de forma notable, habiendo recibido importantes cantidades de los fondos de cohesión, el tramo Madrid-Vitoria-Dax, al que pertenece la "Y" vasca, se encuentra aún a nivel de anteproyecto o proyecto. El desequilibrio de nivel de ambos tramos, que forman parte del mismo proyecto prioritario, es notorio.

En cuanto al proyecto nº 8, a grandes rasgos, hay que decir que hay un cierto grado de cumplimiento en determinados tramos de la parte portuguesa, con un cumplimiento global, aunque desigual, del 37,4%, y que en el lado español los tramos alcanzaban una realización del 23,1% a 31/12/98 (100% Tordesillas-Valladolid, 90% Salamanca-Tordesillas y nulo cumplimiento de Fuentes de Onoro a Salamanca).

Los intentos que se han hecho por parte de las administraciones vascas para incluir ente proyecto prioritario -cuyos elementos finales están todavía por definir- la autopista Vitoria-Gasteiz/Eibar no han dado resultado positivo, cuando para Euskadi, sin duda alguna, este es un enlace que entra dentro de la conexión intermodal Portugal-España con el resto de Europa. Por las noticias que tenemos, las gestiones que se han hecho ante el Ministerio de Fomento español han sido baldías, ya que las autoridades del Gobierno central no han mostrado interés alguno en que las obras de nuestro País se incluyeran dentro del Proyecto nº8.

Es conocida la posición de EA, mi partido, en este tema, así como nuestras sucesivas gestiones llevadas a cabo en Madrid e interpelaciones al Gobierno Central, y la importancia que hemos dado a este asunto en los sucesivos debates de Política General celebrados en Madrid. El Gobierno Central sigue dando largas a algo que para el futuro de Euskadi entendemos que es fundamental.

Por otro lado, los informes de la Federación Europea de Industrias de la Construcción arrojan datos pesimistas sobre el desarrollo de los proyectos de redes transeuropeas de transporte. En el informe a que me he referido antes, ya se dice que las RTE, que se pensaban finalizar para el 2010, deberán ver resituada su culminación entre el 2015 y el 2020. El informe ahonda en el desequilibrio de la puesta en marcha de los diversos proyectos, puesto que 8 de ellos cuentan con recursos financieros por encima del 50% de lo presupuestado, mientras que otros no alcanzan ni siquiera el 10%, entre ellos el que afecta al nº 3, en relación con Euskadi.

Y en cuanto a ejecución de obra, solamente 3 proyectos (Oresund, Malpensa y el enlace ferroviario convencional en Irlanda, están por encima del 50%, y 8 se han acercado al 25%.

La tasa de ejecución presupuestaria anual se había elevado al 5%, por lo que en el periodo 1994-99 se llegaba al 25%, 15 puntos por debajo de lo previsto.

Este es un punto clave de la cuestión, al margen de consideraciones políticas que aparecen en el caso vasco y en la nada recatada preferencia por desarrollar la vertiente mediterránea; la Comisión se excedió en su optimismo presupuestario y en la posible implicación de la inversión privada.

Se anuncia ahora la revisión de los criterios para las RTEs por la Comisión, poniendo también énfasis en lograr implicar en los proyectos a la iniciativa privada; por otra parte, la Vicepresidenta de la Comisión, Loyola de Palacio, en su primera comparecencia ante el Parlamento Europeo, volvió a marcar como objetivo el que se finalizaran los proyectos para el 2010. Pero no se le ha oído decir qué es lo que se piensa hacer para que los Estados miembros velen por el cumplimiento de los programas que les afectan para la creación de las RTE y hagan suyas, en definitiva, las prioridades definidas en las orientaciones comunitarias.

En la Comisión de Economía del Parlamento, en su primera sesión del mes de Enero del 2000, se ha suscitado nuevamente el desempolvar la cuestión ya señalado por Delors en 1993 del recurso a los eurobonos para esta financiación tan necesaria. Pero no existe concreción alguna al respecto.

IV. EUSKADI Y LAS RTE: NECESIDAD DE REACCION

A la vista del estado de las RTEs en lo que afecta a nuestro País, se impone una reflexión, al menos, sobre estas cuestiones:

- la necesidad de presión y negociación alrededor de nuestra relación con el Gobierno Central, porque es evidente que no se están cumpliendo proyectos que nos afectan directamente, y de una forma repetida no se incluyen en los proyectos prioritarios europeos proyectos paralelos que son de una importancia trascendental para Euskadi. El compromiso que tiene la Comisión de presentar modificaciones que se consideren necesarias, y la propia presencia en las orientaciones de la Comisión, del criterio de "interés común", debería convertirse en aliado objetivo de nuestras aspiraciones.
- una revisión de nuestra presencia en la Europa institucional, tanto desde la denuncia de la carencia de nuestra presencia directa en los consejos de ministros, como desde la autocrítica de nuestra actividad de lobbying ante los despachos europeos. Es una evidencia, y así lo manifiestan fuentes administrativas europeas, que zonas y regiones con bastante menor peso específico que Euskadi, están sacando adelante proyectos similares a los que en Euskadi están parados.
- la necesidad, a corto plazo, de alguna actuación urgente de nuestras autoridades, de cara a que los problemas de transporte que se están planteando por una saturación del transporte por carretera en el País Vasco, no alcancen una situación crítica. Quizás no podamos esperar a ver qué solución se da a los proyectos prioritarios 3 y 8 a que me he referido antes; quizás lo que habría que plantear, de una manera más audaz, sea una actuación urgente que una la Euskadi Peninsular y la Euskadi Continental, desde el propio Gobierno Vasco, con un planteamiento audaz, repito, que contemple el ferrocarril de alta velocidad, para evitar el colapso del transporte por carretera, además de todos los problemas que este transporte acarrea.

En cualquier caso, desde mi condición de europarlamentario, estaré encantado de poner todo mi interés, trabajo y capacidad de gestión para que esta visión ciertamente pesimista de las RTEs en relación con Euskadi pueda ofrecer un cariz más positivo lo más pronto posible.

Fuentes:

- Elaboración propia
- Asistencia técnica de Annette Hauer
- Documentos de la Cumbre de Cardiff (junio 1998)
- Documento de la Federación Europea de Industriales de la Construcción (textos de Junio 1998 y Cuadros de balance de cumplimiento de proyectos de Diciembre 1998).