



Crecimiento, competitividad, empleo
Seguimiento del Libro blanco

**Informe sobre Europa
y la sociedad global de la información**

**Informe provisional
sobre redes transeuropeas**

**Informe sobre
la evolución del empleo**

**Resumen de las conclusiones de la presidencia
del Consejo Europeo de Corfú**



Suplemento 1994

- 1/94 Programa legislativo de la Comisión para 1994
Resolución del Parlamento Europeo sobre el programa legislativo de 1994
Declaración del Consejo sobre el programa legislativo de 1994
Declaración común del Parlamento Europeo y de la Comisión sobre el programa legislativo de 1994
- 2/94 *Informe sobre Europa y la sociedad global de la información*
Informe provisional sobre redes transeuropeas
Informe sobre la evolución del empleo
Resumen de las conclusiones de la presidencia del Consejo Europeo de Corfú
- *3/94 *Übersetzung fehlt!*

* En preparación

1

Crecimiento, competitividad, empleo

Seguimiento del Libro blanco

**Informe sobre Europa
y la sociedad global de la información**

**Informe provisional
sobre redes transeuropeas**

**Informe sobre
la evolución del empleo**

**Resumen de las conclusiones de la presidencia
del Consejo Europeo de Corfú**

Una ficha bibliográfica figura al final de la obra.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 1994

ISBN 92-826-8543-8

© CECA-CE-CEEA, Bruselas · Luxemburgo, 1994

Reproducción autorizada, excepto para fines comerciales, con indicación de la fuente bibliográfica.

Printed in Germany

Índice general

Europa y la sociedad global de la información	5
Recomendaciones del grupo de alto nivel sobre la sociedad de la información al Consejo Europeo de Corfú («Grupo Bangemann»)	
Redes transeuropeas	41
Informe provisional del presidente del grupo de representantes personales de los Jefes de Estado o de Gobierno al Consejo Europeo de Corfú («Grupo Christophersen»)	
Informe sobre la evolución del empleo	105
Resultados de la visita del Sr. Flynn a la capitales europeas	
Resumen de las conclusiones de la presidencia del Consejo Europeo de Corfú (24 y 25 de junio de 1994)	127

Europa y la sociedad global de la información

Recomendaciones del grupo de alto nivel sobre la sociedad
de la información al Consejo Europeo de Corfú

(«Grupo Bangemann»)

En su reunión de diciembre de 1993, celebrada en Bruselas, el Consejo Europeo solicitó que un grupo de personalidades elaborase un informe para su reunión del 24-25 de junio de 1994 en Corfú sobre las medidas específicas que deben estudiar la Comunidad y los Estados miembros para el establecimiento de infraestructuras en el ámbito de la información. A partir de dicho informe, el Consejo adoptará un programa operativo que establecerá procedimientos concretos de actuación, así como los medios necesarios.

El Grupo, presidido por Martin Bangemann, miembro de la Comisión, se compone de las siguientes personalidades:

Peter L. Bonfield (Chairman and Chief Executive ICL), Enrico Cabral da Fonseca (Presidente Companhia Comunicações nacionais), Etienne Davignon (Président SGB), Peter J. Davis (Chairman Reed Elsevier), Jean-Marie Descarpentries (Président Bull), Carlo De Benedetti (Presidente Amministratore Delegato Olivetti), Brian Ennis (Managing Director IMS), Pehr G. Gyllenhammer (Former Executive Chairman of AB Volvo), Hans Olaf Henkel (Chairman and Chief Executive Officer IBM Europe), Anders Knutsen (Administrerende Direktor Bang & Olufsen), Pierre Lescure (Président Directeur Général Canal +), Constantin Makropoulos [former Managing Director of ELSYP (Hellenic Information Systems)], Pasqual Maragall (Alcalde de Barcelona, Vicepresidente de POLIS), Lothar Hunsel (designierter Vorsitzender der Geschäftsführung DeTeMobilfunk GmbH), Romano Prodi (Presidente Direttore Generale IRI), Gaston Egmont Thorn (Président du Conseil d'administration du CLT), Jan D. Timmer (Voorzitter Philips Electronics), Cándido Velázquez-Gastelu (Presidente de Telefónica), Heinrich von Pierer (Vorsitzender des Vorstandes SIEMENS AG)

Índice

Capítulo I: La sociedad de la información: nuevas maneras de vivir y trabajar juntos	10
Un desafío revolucionario para las instancias decisorias	10
Cooperación para el empleo	10
Si aprovechamos la oportunidad	10
¿Creación común o una Europa aún fragmentada?	11
¿Qué cabe esperar...?	11
El desafío social	11
No hay tiempo que perder	12
Un plan de acción	13
Nuevos mercados en la sociedad europea de la información	13
Capítulo II: Una revolución impulsada por el mercado	17
Ruptura con el pasado	17
Acabar con los monopolios	17
Posibilitar el mercado	18
Consecuencias positivas para todos	21
Capítulo III: Completando el plan de acción	22
Protección de los derechos de propiedad intelectual	22
Intimidación	23
Protección electrónica (codificación), protección legal y seguridad	23
Propiedad de los medios de comunicación	24
La función de la política de competencia	25
Tecnología	25
Capítulo IV: Los elementos constitutivos de la sociedad de la información	26
La oportunidad para la Unión: fortalecer las redes existentes y acelerar la creación de nuevas redes	26
Se requieren nuevos servicios básicos	28
Abriendo el camino: diez aplicaciones para lanzar la sociedad de la información	28
Capítulo V: La financiación de la sociedad de la información: una tarea del sector privado	35
Capítulo VI: Seguimiento	36
Un plan de acción: Resumen de las recomendaciones	37

El presente informe insta a la Unión Europea a confiar en los mecanismos del mercado como fuerza que habrá de conducirnos a la era de la información.

Esto significa que deben adoptarse medidas en el ámbito europeo y en el de los Estados miembros a fin de acabar con las posturas atrincheradas que sitúan a Europa en desventaja competitiva. Es decir:

- supone fomentar una mentalidad emprendedora que haga posible la aparición de nuevos sectores dinámicos de la economía;
- supone establecer un planteamiento reglamentario que favorezca la aparición en toda Europa de un mercado competitivo de servicios de información;
- NO supone un aumento de las dotaciones públicas, de la asistencia financiera ni de los subsidios, *ni dirigismo*, ni proteccionismo.

Además de estas recomendaciones específicas, el Grupo propone un plan de acción compuesto por iniciativas concretas y basado en la cooperación entre los sectores público y privado a fin de conducir a Europa a la sociedad de la información.

Capítulo 1: La sociedad de la información: nuevas formas de vivir y trabajar juntos

Un desafío revolucionario para los decisores

En todo el mundo, las tecnologías de la información y las comunicaciones están generando una nueva revolución industrial que ya puede considerarse tan importante y profunda como sus predecesoras.

Es una revolución basada en la información, la cual es en sí misma expresión del conocimiento humano. Hoy en día, el progreso tecnológico nos permite procesar, almacenar, recuperar y comunicar información en cualquiera de sus formas — oral, escrita o visual —, con independencia de la distancia, el tiempo y el volumen.

Esta revolución dota a la inteligencia humana de nuevas e ingentes capacidades, y constituye un recurso que altera el modo en que trabajamos y convivimos.

Si bien Europa ya participa en esta revolución, su planteamiento es aún demasiado fragmentario y podría ir en detrimento de los beneficios esperados. Una sociedad de la información representa un medio de alcanzar numerosos objetivos de la Unión. Tenemos que actuar, y actuar de inmediato.

Cooperación para el empleo

La capacidad de Europa de participar en las nuevas tecnologías, de adaptarlas y de aprovechar las oportunidades que ofrecen hará precisa una cooperación entre la población, los empresarios, los sindicatos y los gobiernos para gestionar el cambio. Si somos capaces de afrontar las transformaciones ante las que nos encontramos con determinación y comprensión de sus consecuencias sociales, todos saldremos ganando a largo plazo.

Nuestro trabajo parte de la convicción, manifestada en el Libro blanco de la Comisión, *Crecimiento, Competitividad y Empleo de que «el enorme potencial de nuevos servicios en los ámbitos de la producción, el consumo, la cultura y el ocio creará gran número de puestos de trabajo . . .»*. Pero nada ocurrirá de modo automático. Debemos actuar para garantizar que los empleos se creen aquí y pronto. Esto significa que los sectores público y privado deben actuar juntos.

Si aprovechamos la oportunidad

Todas las revoluciones traen consigo incertidumbre, rupturas . . . y oportunidades. La presente nos es una excepción. El modo en que reaccionemos, nuestras posibilidades de convertir las oportunidades en beneficios reales, dependerán de nuestra rapidez para crear la sociedad de la información europea.

Ante los notables avances tecnológicos y oportunidades económicas, todos los grandes agentes industriales del mundo están replanteándose sus estrategias y opciones.

¿Creación común o una Europa aún fragmentada?

Los primeros países en integrarse en la sociedad de la información recogerán los mayores beneficios, pues serán los que establezcan las prioridades que todos los demás deberán seguir. Por el contrario, los países que se limiten a contemporar o favorezcan soluciones poco decididas podrían enfrentarse en menos de una década a crisis de inversión y dificultades de empleo.

Podemos estar seguros de que Europa, dada su historia, aprovechará la oportunidad. Europa creará la sociedad de la información. *El único interrogante es si se tratará de una creación estratégica de toda la Unión o de una amalgama mucho más fragmentaria y mucho menos eficaz de iniciativas individuales de los Estados miembros*, alternativa cuyas repercusiones se harán sentir en todos los ámbitos, desde el mercado único hasta la cohesión.

¿Qué cabe esperar para . . . ?

los ciudadanos de Europa:

Una Europa más solidaria, con una calidad de vida sensiblemente superior para sus ciudadanos y mayor variedad de servicios y entretenimientos.

los creadores:

Nuevos modos de ejercer su creatividad, pues la sociedad de la información hace surgir nuevos productos y servicios.

las regiones de Europa:

Nuevas oportunidades de manifestar sus tradiciones culturales y su identidad; las regiones situadas en la periferia geográfica de la Unión verán reducirse la distancia y el aislamiento.

los gobiernos y administraciones:

Servicios públicos más eficaces, transparentes y dialogantes, más próximos del ciudadano y con costes inferiores.

la economía europea y la pequeña y mediana empresa:

Gestión y organización más eficaces, acceso a la formación y a otros servicios, intercambio de datos con clientes y proveedores, que redundarán en una mayor competitividad.

los operadores europeos de telecomunicaciones:

La capacidad de ofrecer un número superior de nuevos servicios de valor añadido.

los proveedores de equipos y soporte lógico y las industrias informática y de la electrónica de consumo:

Nuevos mercados, de crecimiento vigoroso, para sus productos en el ámbito nacional y extranjero.

El desafío social

La presencia extendida de nuevos instrumentos y servicios de información ofrecerá interesantes oportunidades de construir una sociedad más justa y equilibrada y de favorecer la realización personal. *La sociedad de la información cuenta con el potencial de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos europeos, de aumentar la eficacia de nuestra organización social y económica y de reforzar la cohesión.*

La revolución de la información propicia transformaciones profundas en nuestro modo de concebir nuestras sociedades, en su organización y en su estructura. Esto nos plantea un gran desafío: o aprovechamos las oportunidades que se nos ofrecen y hacemos frente a los riesgos, o nos doblegamos, con toda la incertidumbre que ello puede traer consigo.

El principal riesgo reside en la creación de una sociedad de dos velocidades, compuesta por los que tienen y los que no tienen nada, en la cual sólo una parte de la población tenga acceso a la nueva tecnología, la maneje con soltura y goce plenamente de sus beneficios. Existe el peligro de que algunas personas rechacen la nueva cultura de la información y sus instrumentos.

Este riesgo es consustancial al proceso de cambio estructural. Debemos afrontarlo convenciendo a las personas de que las nuevas tecnologías ofrecen la perspectiva de un gran paso en pos de una sociedad europea menos sujeta a la rigidez, la inercia y la compartimentación. Agrupando recursos que tradicionalmente se encontraban dispersos, e incluso distantes entre sí, la infraestructura de la información desencadena un potencial ilimitado de adquirir conocimiento, innovación y creatividad.

Controlar los riesgos, optimizar los beneficios

Así pues, debemos encontrar el modo de controlar los riesgos y elevar los beneficios al máximo. Esto plantea a las autoridades públicas la responsabilidad de establecer salvaguardias y de garantizar la cohesión de la nueva sociedad. Deberá garantizarse a todos un acceso equitativo a la infraestructura, al igual que la prestación de un servicio universal, cuya definición debe ir de la mano de la evolución tecnológica.

Debe ponerse gran empeño en garantizar una amplia aceptación pública y un uso real de la nueva tecnología. *Preparar a los europeos para el advenimiento de la sociedad de la informa-*

ción es una tarea prioritaria. La educación, la formación y la promoción desempeñarán necesariamente un papel fundamental. El objetivo del Libro blanco de dar a los europeos el derecho a una educación y formación continuada a lo largo de toda la vida, encuentra aquí su justificación plena. A fin de aumentar la concienciación, deberán fomentarse iniciativas regionales y locales, ya sean públicas o privadas.

La llegada de la sociedad de la información viene acompañada de cambios en la legislación laboral y de la aparición de nuevas profesiones y capacidades. El diálogo permanente entre los interlocutores sociales será de suma importancia a fin de anticipar y gestionar la inminente transformación del lugar de trabajo. Este esfuerzo concertado deberá reflejar las nuevas relaciones que el cambio del entorno hará surgir en el mundo laboral.

Un examen más detallado de estas cuestiones excede los límites del presente Informe. El Grupo desea subrayar que Europa habrá de cambiar, y que va en interés nuestro aprovechar esta oportunidad. La infraestructura de la información puede constituir un instrumento extraordinario al servicio de los europeos, y puede beneficiar a nuestra sociedad por reflejar los valores originales, y a menudo únicos, en los que se asientan y que dan sentido a nuestras vidas.

En último término, las ventajas que aportan las nuevas herramientas, así como el éxito global de la sociedad de la información, dependerán de la contribución de nuestra población, tanto individualmente como en colaboración. Estamos convencidos de que los europeos superarán este desafío.

No hay tiempo que perder

¿Por qué esta urgencia?. Porque los proveedores de redes y servicios no europeos se muestran cada vez más activos en nuestros mercados. Están convencidos, como debiéramos estarlo nosotros, de que si Europa llega tarde, nuestros proveedores de tecnologías y servicios carecerán de potencia comercial para hacerse con una parte de las enormes oportunidades que se avecinan a escala mundial. Nuestras empresas se traslada-

rán a lugares más atractivos para ejercer sus actividades. Nuestros mercados de exportación desaparecerán. Debemos demostrarles su error.

El tiempo no espera a nadie, y estamos en tiempos revolucionarios, que convulsionan la vida económica y social. No tenemos tiempo que perder. Esta vez no tenemos, al menos, la habi-

tual preocupación europea por alcanzar a los demás. En algunos ámbitos estamos bien situados, en otros queda aún por hacer; pero los demás países que intervienen en el comercio mundial se encuentran en igual situación.

La importancia del sector quedó patente por su papel prominente en la Ronda Uruguay de las negociaciones del GATT. Y esta importancia está destinada a aumentar.

No debemos ser escépticos en cuanto a nuestras posibilidades de éxito. Contamos con grandes

capacidades tecnológicas, empresariales y creativas. Sin embargo, la difusión de información sigue siendo demasiado restringida y costosa. Este problema puede resolverse con rapidez mediante reformas reglamentarias.

La conciencia pública hacia las tecnologías ha sido hasta ahora demasiado limitada. Esta situación debe cambiar. **La atención política es demasiado intermitente. El sector privado aguarda una nueva señal.**

Un plan de acción

El presente Informe ofrece un panorama de la sociedad de la información y de los beneficios que traerá consigo para nuestros ciudadanos y agentes económicos y señala los ámbitos en los cuales es preciso actuar, así como las fuerzas que pueden conducirnos a la meta, de modo que, guiados por el mercado, iniciemos el tránsito a la nueva era.

Tal como se establece en el mandato del Consejo, abogamos por un plan de acción basado en iniciativas específicas de colaboración entre los sectores público y privado. El objetivo de estas actividades es estimular los mercados, de modo que alcancen con rapidez una masa crítica.

En este sector, la inversión privada llevará la voz cantante. Los entornos monopolistas y anticompetitivos constituyen auténticos obstáculos a su funcionamiento. La situación difiere radicalmente de otros ámbitos, en los cuales los fondos

públicos son de importancia fundamental para las inversiones estructurales; por ejemplo, en el de los transportes.

Este sector evoluciona con rapidez. El mercado llevará la dirección y decidirá quién gana y quién pierde. Debido al poder y a la omnipresencia de la tecnología, este mercado tiene carácter mundial.

La primera tarea de los gobiernos consistirá en proteger las fuerzas competitivas y garantizar una acogida política calurosa y duradera a la sociedad de la información, de modo que el impulso de la demanda pueda financiar el crecimiento, tal como ocurre en otros sectores.

Si comparten nuestro punto de vista y son conscientes de su urgencia, los órganos decisivos de Europa pueden lograr que nuestras perspectivas de renovado desarrollo económico y social sean infinitamente más prometedoras.

Nuevos mercados en la sociedad europea de la información

La información posee un efecto multiplicador que alcanzará a todos los sectores económicos. Con tarifas determinadas por el mercado, aparecerán gran número de nuevos servicios y aplicaciones informáticas:

desde servicios de coste elevado, cuyos precios se justificarán por el valor de los beneficios

que traerán consigo, hasta productos de precio económico destinados al consumo en masa;

desde servicios a la comunidad empresarial, que podrán adaptarse a las necesidades de cada cliente concreto, hasta paquetes estándar que se venderán en grandes cantidades y a bajo precio;

□ desde servicios y aplicaciones que emplean la infraestructura, los periféricos y los equipos existentes (redes telefónicas y de televisión por cable, sistemas de radio-comunicación, ordenadores personales, lectores de discos compactos y aparatos de televisión corrientes), hasta los que se prestarán mediante las nuevas tecnologías a medida que se vayan implantando, como la banda ancha integrada.

Mercados para las empresas

Las grandes y pequeñas empresas y los usuarios profesionales ya se encuentran en la vanguardia del aprovechamiento de las nuevas tecnologías para aumentar la eficacia de sus sistemas de gestión y producción. Y se avecinan cambios aún más radicales de la organización y los métodos empresariales.

El grado de conciencia de estas tendencias en las empresas europeas es aún inferior al existente en Estados Unidos. Las empresas no aprovechan aún plenamente el potencial de reorganización interna y de adaptación de las relaciones con los proveedores, contratistas y clientes. Debemos satisfacer mucha demanda latente.

En los mercados empresariales, la teleconferencia constituye un buen ejemplo de aplicación empresarial que valdría la pena fomentar, así como se están dedicando grandes esfuerzos en todo el mundo por perfeccionar el telecomercio y el intercambio electrónico de documentos (EDI).

Ambas aplicaciones ofrecen tal número de ventajas, en cuanto a costes y tiempo, con respecto a los métodos tradicionales, que los procedimientos electrónicos, una vez comiencen a aplicarse, se convertirán en el modo preferido de realizar actividades comerciales. Según algunas estimaciones, el coste de tramitar un pedido electrónico representa una décima parte del coste de tramitar su equivalente en papel; un mensaje de correo electrónico («e-mail») resulta más rápido, más fiable y un 95 % más barato que un fax.

Los sistemas de pago electrónico ya están anunciando una sociedad sin dinero en metálico en algunas regiones de Europa. Contamos con una

considerable ventaja sobre el resto del mundo en cuanto a tecnología y aplicaciones de tarjetas inteligentes. Se trata de un ámbito con potencial de mercado mundial.

Mercados para las pequeñas y medianas empresas

Si bien los 12 millones de PYME se consideran acertadamente la columna vertebral de la economía europea, no es menos cierto que deben gestionar mejor tanto la información como los recursos de gestión.

Deben estar conectadas a redes de fácil acceso y rentables, que ofrezcan información sobre nuevos productos y mercados. La competitividad de toda la estructura industrial saldría beneficiada si sus relaciones con las empresas de mayores dimensiones se basaran en las nuevas tecnologías.

Las relaciones a través de redes con universidades, centros de investigación y laboratorios permitirían mejorar más aún sus perspectivas, pues ayudarían a remediar sus deficiencias crónicas en I+D. Las redes harán también posible reducir el aislamiento de las PYME ubicadas en las regiones menos favorecidas de Europa, y ayudarán a actualizar sus productos y a encontrar mercados más amplios.

Mercados para los consumidores

Se prevé que surjan en estos mercados gran cantidad de servicios, desde el banco a domicilio y la televenta hasta una variedad casi ilimitada de entretenimientos a elección.

En Europa, como en Estados Unidos, los mercados de consumo de masas pueden convertirse en uno de los principales impulsos de la sociedad de la información. La experiencia norteamericana ya ha demostrado que el desarrollo de este mercado tropieza con una serie de obstáculos e incertidumbres.

Dado el elevado coste inicial de los servicios de entretenimiento de pago por sesión y de los

equipos necesarios, así como el de la instalación de fibra óptica en los hogares, será más fácil que se desarrolle un gran mercado de consumo de masas si los servicios de entretenimiento se incluyen en un paquete más amplio, que podría abarcar también información, programación cultural y acontecimientos deportivos, así como telemarketing y televenta. Tanto el pago por sesión de los servicios en línea como la publicidad serán necesarios como fuentes de ingresos. Hasta cierto punto, la infraestructura telefónica y de satélites existentes pueden ayudar a atender al mercado de consumo en la fase inicial.

En este momento, este mercado se encuentra en Europa aún en estado embrionario, y es probable que tarde más en crecer que en Estados Unidos, donde más del 60 % de los hogares cuentan con sistemas de televisión por cable, que también podrían transmitir servicios de texto y datos. En Europa, tan sólo el 25 % dispone de estos servicios, y esta cifra enmascara las grandes diferencias que existen entre países: por ejemplo, entre Bélgica (92 %) y Grecia (1-2 %)

Otra estadística: en Estados Unidos existen 34 ordenadores personales por cada 100 habitantes. En Europa, la cifra global es 10 por cada 100, si bien el Reino Unido, por ejemplo, con 22 por cada 100, se encuentra más próximo de Estados Unidos en cuanto al nivel de penetración del ordenador.

Así pues, la ausencia de servicios de información y la escasa popularidad del ordenador podrían suponer desventajas para Europa. Sin embargo, las redes de telecomunicación son de tamaño y cobertura comparables a las estadounidenses, aunque son menos utilizadas. Estas redes pueden pues actuar como puerta de acceso a los servicios iniciales; pero seguirá siendo preciso estimular las aplicaciones de usuario.

Estas deficiencias estructurales no tienen porque detener el progreso. El éxito tecnológico europeo del CD-ROM y el CD-I podría servir de base para una rápida aparición de aplicaciones y servicios, no en red, en los primeros años de formación de la sociedad de la información. Estos servicios que emplean el disco como medio cuentan con un considerable potencial de exportación, siempre y cuando la industria audiovisual europea consiga contrarrestar el predominio de títulos estadounidenses.

Por lo que al mercado se refiere, la red francesa *Minitel* ofrece un ejemplo alentador de cómo los consumidores europeos están dispuestos a comprar servicios de información y transacción en pantalla, siempre que el precio de acceso sea adecuado. Cerca de 30 millones de particulares y empresas están abonados a esta red, a la que acceden seis millones de terminales y que ofrece 15 000 servicios diferentes. *Minitel* ha creado gran número de nuevos empleos, tanto directa como indirectamente, por haber potenciado la eficacia empresarial y la competitividad.

En el Reino Unido, es significativo el éxito del programa *Homestead* patrocinado por la Comunidad, que emplea el CD-I, así como el éxito del lanzamiento de un canal (estadounidense) especializado en televenta.

Mientras tanto, en Estados Unidos, cuyo mercado de consumo es más avanzado, el vídeo a la carta y la televenta podrían convertirse en los servicios más populares.

Mercados audiovisuales

Nuestro mayor problema estructural reside en la debilidad financiera y organizativa de la industria europea de programas. Pese a la enorme riqueza del legado cultural europeo y al potencial de nuestros creadores, la mayoría de los programas y de los derechos adquiridos no se encuentran en manos europeas. Un mercado europeo que crezca con rapidez puede ofrecer a la industria europea la oportunidad de desarrollar una base propia y aprovechar el aumento de oportunidades de exportación.

La fragmentación lingüística del mercado viene desde hace tiempo considerándose una desventaja para la industria europea audiovisual y de entretenimiento, máxime dada la abrumadora predominancia del inglés en el mercado mundial, reflejo del liderazgo estadounidense en la producción y en la —no menos importante— distribución. Este liderazgo, que empieza con el cine y continúa con la televisión, se extenderá probablemente a los nuevos ámbitos audiovisuales. Sin embargo, *una vez que los productos sean fácilmente accesibles para los consumidores*

res, habrá mayores oportunidades para la expresión de la multiplicidad de culturas y lenguas que tanto abundan en Europa.

La industria audiovisual europea padece además el lastre de una reglamentación excesiva. Parte de esta reglamentación quedará obsoleta ante el

desarrollo de las nuevas tecnologías y se convertirá en una traba para el desarrollo de un mercado europeo dinámico.

Como primera medida para estimular el debate sobre los nuevos desafíos, la Comisión ha elaborado un Libro verde sobre la industria audiovisual.

Capítulo 2: Una revolución impulsada por el mercado

Ruptura con el pasado

El Grupo tiene la convicción de que el progreso tecnológico y la evolución del mercado implican que Europa debe romper con políticas basadas en principios que pertenecen a una época anterior a la revolución de la información.

El factor principal del surgimiento de nuevos mercados es la necesidad de un nuevo entorno reglamentario que permita una competencia plena. Se trata de un requisito indispensable para movilizar el capital privado necesario para la innovación, el crecimiento y el desarrollo.

Para funcionar adecuadamente, el nuevo mercado requiere que todos los agentes estén capacitados para participar con éxito, o al menos, que no inicien su participación con desventajas importantes. Todos deben ser capaces de actuar conforme a normas claras, dentro de un marco único, justo y competitivo.

Acabar con los monopolios

Esta necesidad se aplica tanto a los operadores de telecomunicaciones como a los demás operadores. Hoy en día se considera necesario y conveniente eliminar las obligaciones de índole política que se imponen a estas entidades, ajustar sus tarifas y crear un marco reglamentario adecuado. Incluso el funcionamiento de los operadores de telecomunicaciones cuya situación ha evolucionado en los últimos años no es aún totalmente correcto.

Es posible acabar con los monopolios. En el futuro, todos los operadores públicos autorizados deberán hacerse cargo de su parte de responsabilidad como servicios públicos (por ejemplo, la obligación de servicio universal y la oferta de acceso igualitario a las redes y servicios).

Un entorno competitivo requiere lo siguiente:

El Grupo recomienda a los Estados miembros acelerar el actual proceso de liberalización del sector de telecomunicaciones por los siguientes medios:

- **abrir a la competencia las infraestructuras y servicios que aún se encuentren sometidos a monopolios;**
- **eliminar los obstáculos políticos y las obligaciones presupuestarias no comerciales impuestos a los operadores de telecomunicaciones;**
- **establecer calendarios y plazos claros para la aplicación de medidas prácticas que permitan alcanzar estos objetivos.**

operadores de telecomunicaciones exentos de obligaciones políticas tales como:

- subsidios de funciones públicas;
- actividades externas de I+D;
- contribuciones a objetivos de planificación y gestión territorial;
- el peso de cargar en solitario con la responsabilidad del servicio universal;

un marco reglamentario adecuado, cuyo objetivo sea:

- la regulación del mercado a fin de permitir y proteger la competencia;
- un entorno previsible, que haga posible la planificación e inversión estratégicas;

el ajuste de tarifas.

Posibilitar el mercado

El Grupo recomienda establecer en el ámbito europeo una autoridad responsable cuyo mandato deberá ser objeto de atención inmediata.

A fin de que el mercado funcione con éxito, el Grupo ha establecido los siguientes objetivos y recomendaciones:

Evolución en el ámbito reglamentario

Determinar y establecer el mínimo de reglamentación necesaria con carácter europeo a fin de garantizar la rápida aparición en Europa de infraestructuras y servicios de información eficaces. El mandato de la autoridad responsable de velar por el cumplimiento de esta reglamentación deberá ser objeto de atención inmediata.

La urgencia de este asunto guarda relación directa con las circunstancias predominantes en el mercado. Existe una necesidad evidente de establecer cuanto antes nuevas «reglas del juego». Una vez establecidas, el mercado podrá prepararse para el futuro entorno, y aquéllos que deseen actuar con rapidez para extraer beneficios de esta evolución tendrán oportunidad de hacerlo.

La autoridad responsable deberá atender a dos aspectos:

la reglamentación de aquellas operaciones que por interesar a toda la Comunidad deban abordarse desde un punto de vista europeo: licencias, interconexión de redes (siempre y cuando sea necesario), gestión para compartir recursos escasos (por ejemplo, atribución de radiofrecuencias y numeración de abonados) y asesoramiento a las autoridades reglamentarias de los Estados miembros sobre asuntos generales.

un marco reglamentario único, válido para todos los operadores, que permita eliminar las condiciones desiguales de acceso al mercado.

Este marco reglamentario garantizará asimismo que las condiciones de acceso a la red y el uso de servicios se rijan por los principios de la transparencia y la no discriminación, complementados por normas prácticas sobre resolución de conflictos y remedio rápido contra las situaciones de dominios abusivos.

Interconexión e interoperabilidad

Dos aspectos son fundamentales para la implantación de la infraestructura necesaria para una sociedad de la información: una conexión sin fisuras entre redes y la posibilidad de que los servicios y aplicaciones prestados a través de las redes funcionen conjuntamente (interoperabilidad).

En el pasado, la voluntad política de conectar entre sí las redes telefónicas permitió establecer cientos de millones de conexiones de abonados en todo el mundo. Es preciso una determinación política semejante y el esfuerzo correspondiente para establecer infraestructuras de información de complejidad sensiblemente superior.

Se recomienda la interconexión de redes y la interoperabilidad de servicios y aplicaciones como objetivos primarios de la Unión.

El reto consiste en establecer interconexiones para una diversidad de redes (por ejemplo, fijas y de nuevos tipos, como las redes móviles y por satélite) y servicios básicos (por ejemplo, Red Digital de Servicios Integrados: (RDSI). En la actualidad, las posiciones de los monopolios en estos ámbitos de rápida evolución se están deteriorando.

Los operadores de telecomunicaciones deben adoptar sin tardanza decisiones conjuntas a fin de garantizar una rápida ampliación de los servicios básicos europeos más allá de la telefonía. De este modo mejoraría su posición competitiva en su propios mercados ante los competidores no europeos.

La sociedad de la información europea está surgiendo en multitud de aspectos. La infraestructura europea se está transformando en un tejido cada vez más denso de redes, servicios genéricos, aplicaciones y equipos, cuyo desarrollo, distribución y mantenimiento ocupará a gran cantidad de empresas de todo el mundo.

En una infraestructura de la información eficaz y en expansión, estos componentes deben trabajar juntos.

Ensamblar los diversos componentes de este complejo sistema para lograr la interoperabilidad sería labor imposible sin convenciones claras. Estas convenciones son las *normas*.

Las *normas de sistemas* abiertos desempeñarán un papel fundamental en la construcción de una infraestructura europea de la información.

Los institutos de normas poseen un historial encomiable de elaboración de normas europeas, pero el proceso de normalización, en su estado actual, suscita una serie de inquietudes en cuanto a su idoneidad para el objetivo, falta de interoperabilidad y establecimiento de prioridades, que no está orientado suficientemente por el mercado.

Son necesarias medidas en tres ámbitos diferentes:

en el ámbito de los operadores, la contratación pública y los inversores:

siguiendo el ejemplo del éxito de la telefonía móvil digital GSM, los agentes del mercado (la industria, los operadores de telecomunicaciones, los usuarios) podrían elaborar *memoranda de acuerdo* que estableciesen los requisitos de especificaciones con vistas a aplicaciones específicas. Estos requisitos podrían servir de base a continuación para el trabajo del organismo de normalización competente. Un mecanismo de este tipo podría responder adecuadamente a las necesidades del mercado.

Los operadores, responsables de la contratación pública e inversores deben adoptar soluciones abiertas y basadas en normas a la hora de crear y adquirir servicios informáticos, a fin de alcanzar la interoperatividad global.

en el ámbito de los organismos europeos de normalización:

debe animarse a estos organismos a establecer prioridades en función de las necesidades del mercado y a determinar especificaciones disponibles públicamente, originadas por el mercado, que se presten a una rápida transformación en normas (por ejemplo, mediante procedimientos acelerados).

en el ámbito de la Unión:

la política de normalización europea debe replantearse en función de lo señalado anteriormente. Cuando el mercado no ofrezca soluciones técnicas aceptables para alcanzar uno de los objetivos de la Unión, debe establecerse un mecanismo que permita elegir o crear tecnologías adecuadas.

Debe fomentarse y garantizarse una interoperatividad de ámbito mundial.

El Grupo recomienda replantearse el proceso de normalización europeo a fin de aumentar su rapidez y su capacidad de respuesta a los mercados.

Actuación urgente para ajustar las tarifas

La reducción de las tarifas internacionales, de larga distancia y de alquiler de líneas dará lugar a la expansión del uso de las infraestructuras, lo que generará beneficios adicionales e impulsará simultáneamente los servicios genéricos y las aplicaciones innovadoras.

En la mayoría de los casos, la insatisfactoria situación actual de las tarifas obedece a la condición de monopolio de que gozan los operadores de telecomunicaciones y a las diversas restricciones políticas resultantes de dicha condición.

Al establecerse la prestación competitiva de servicios e infraestructuras, los operadores de telecomunicaciones podrán ajustar sus tarifas a la situación del mercado. En este proceso, equi-

librar las tarifas internacionales y de larga distancia con las tarifas locales constituye una medida fundamental.

El Grupo recomienda ajustar con urgencia las tarifas internacionales, de larga distancia y de alquiler de líneas a fin de aproximarlas a las aplicadas en otras zonas industrializadas avanzadas. El ajuste de tarifas debe ir acompañado de una distribución justa entre los operadores de las obligaciones propias de un servicio público.

Dos medidas deben acompañar este proceso:

- liberar a los operadores de telecomunicaciones de las limitaciones de índole político a sus presupuestos, y
- distribuir de modo justo y equitativo la obligación de prestar servicios universales entre todos los operadores autorizados.

Favorecer la aparición de una «masa crítica»

Los segmentos del mercado basados en las nuevas infraestructuras de la información no pueden lograr una rentabilidad adecuada de sus inversiones sin un cierto nivel de demanda. En la mayoría de los casos, la competencia por sí misma no garantizará alcanzar esta «masa crítica», o tardará demasiado en producirla.

Es preciso adoptar una serie de medidas para alcanzar este objetivo:

- debe fomentarse la cooperación entre los competidores a fin de alcanzar el tamaño y la dinámica adecuados en determinadas áreas del mercado. El ya mencionado memorándum de acuerdo sobre el GSM ofrece un ejemplo ideal de los efectos beneficiosos de este planteamiento;
- acuerdo entre las administraciones públicas a fin de establecer requisitos y especificaciones comunes y compromiso de emplear dichos re-

quisitos y especificaciones en los procedimientos nacionales y europeos de contratación pública;

- amplio fomento y empleo de las redes y servicios europeos actuales y futuros;
- campañas de sensibilización, dirigidas en especial a las administraciones públicas, las PYME y las instituciones educativas.

Se recomienda fomentar la sensibilización pública. Debe prestarse especial atención al sector de la pequeña y mediana empresa, a la administración pública y a las generaciones jóvenes.

Por otra parte, todos cuantos participan en la construcción de la sociedad de la información deben ser capaces de adaptar sus estrategias y establecer alianzas que les permitan contribuir y al mismo tiempo beneficiarse del crecimiento global en este ámbito.

Garantizar un alcance mundial

El Grupo recomienda que la apertura del mercado europeo halle su contrapartida en los mercados y redes de otras regiones del mundo. Es de importancia primordial para Europa adoptar las medidas adecuadas para garantizar la igualdad de acceso.

En un entorno de mercados abiertos, las infraestructuras de la información no tienen fronteras; la sociedad de la información tiene un carácter fundamentalmente mundial.

La medidas propuestas en el presente Informe permitirán establecer un mercado verdaderamente abierto, que ofrecerá acceso a todos los agentes. Esta apertura debe obtener la correspondiente contrapartida en los mercados y redes de otras regiones del mundo. Es a todas luces de importancia primordial para Europa adoptar las medidas adecuadas para garantizar la igualdad de acceso.

Consecuencias positivas para todos

Las respuestas señaladas a los desafíos que plantea la implantación de la sociedad de la información resultarán beneficiosas para cuantos participen en su creación y hagan uso de sus posibilidades.

Los operadores de telecomunicaciones, distribución por cable y satélites se encontrarán en condiciones de aprovechar plenamente las oportunidades del mercado que juzguen propicias y de aumentar su cuota de mercado.

Las industrias proveedoras de servicios y contenidos de información podrán ofrecer productos innovadores a precios atractivos.

Los ciudadanos y los usuarios disfrutarán de una mayor variedad de servicios en competencia.

Los proveedores de equipos y soporte lógico de telecomunicaciones verán ampliarse su mercado.

En los países que ya han optado por una liberalización más rápida, los mercados nacionales se están ampliando con rapidez, ofreciendo nuevas oportunidades a los operadores de telecomunicaciones,

a los proveedores de servicios y a la industria. En los demás, el pago por una liberalización más lenta será un desafío más fuerte de competidores extranjeros más dinámicos y un mercado nacional más reducido. Se está agotando el tiempo y si no se actúa con rapidez, los beneficios llegarán tarde o no llegarán jamás.

Es recomendación fundamental del Grupo que los gobiernos apoyen la liberalización acelerada mediante el establecimiento de calendarios y plazos claros, junto con medidas prácticas para alcanzar este objetivo.

A este respecto, la resolución del Consejo de 1993 sigue siendo una referencia útil. Los gobiernos deben, antes incluso de las fechas establecidas, acogerse al máximo a su carácter intrínsecamente flexible para aprovechar las oportunidades que ofrece un mercado en el que florece la competencia. Los gobiernos deben acelerar la apertura a la competencia de las infraestructuras y de aquellos servicios que continúen sometidos a monopolio, así como eliminar las obligaciones políticas impuestas a sus operadores nacionales de telecomunicaciones.

Capítulo 3: Completar el plan de acción

Hay varias cuestiones políticas que deben estudiarse paralelamente a las medidas necesarias para crear una sociedad de la información abierta, competitiva y dirigida por las fuerzas del mercado. Las reacciones nacionales dispares en materia de normativa suponen una amenaza genuina de fragmentación del mercado interior.

Hay dos conjuntos de temas y problemas: uno de ellos está relacionado con la comunidad empresarial, el otro atañe más a los individuos y a la sociedad de la información, con una referencia específica a la intimidad.

A medida que avanzamos hacia la sociedad de la información, se requiere, a nivel europeo, una respuesta normativa en ámbitos como la propiedad intelectual, la intimidad y la propiedad de los medios de comunicación, con el fin de optimizar los beneficios del mercado único para todos los

agentes. Sólo la escala del mercado interior es suficiente para justificar y atraer la financiación que requieren las redes transeuropeas de información de altas prestaciones.

Así pues, nuestro objetivo primordial ha de ser la aplicación del principio del mercado único, la libre circulación de bienes y servicios, en beneficio de todos los europeos.

La sociedad de la información es global. Por esta razón, el Grupo recomienda que las actividades de la Unión tengan por finalidad establecer un marco normativo común y acordado internacionalmente para la protección de los derechos de propiedad intelectual, la intimidad y la seguridad de la información, en Europa y, en su caso, a nivel internacional.

Protección de los derechos de propiedad intelectual

Si bien hay una gran cantidad de información que es de dominio público, también existe información con valor añadido que tiene propietario y precisa de una protección a través del cumplimiento de los derechos de propiedad intelectual. Estos derechos son un factor importante a la hora de desarrollar una industria europea competitiva, tanto en el ámbito de la tecnología de la información como, más en general, en diversos sectores industriales y culturales.

La creatividad y la innovación son dos de las bazas más importantes de la Unión. Su protección debe continuar siendo de máxima prioridad, basada en soluciones equilibradas que no obstaculicen el funcionamiento de las fuerzas del mercado.

El carácter mundial de los servicios que se suministrarán a través de las redes de información supone que la Unión deberá participar en las medidas internacionales de protección de la propiedad intelectual. En caso contrario surgi-

rían dificultades graves, ya que, en distintas partes del mundo, los sistemas normativos se basan en principios incompatibles que permiten esquivar su cumplimiento o crear incertidumbres jurisdiccionales.

El Grupo considera que la protección de la propiedad intelectual debe estar a la altura de los nuevos desafíos de la mundialización y los multimedia, y debe seguir siendo totalmente prioritaria tanto a nivel europeo como internacional.

En este mercado mundial de la información, es necesario que todos cumplan unas normas aprobadas de común acuerdo. Europa tiene un interés especial por garantizar que la protección de los derechos de protección intelectual reciban toda la atención que se merece, y por que se mantenga un nivel de protección elevado. Además, a medida que evolucione la tecnología, se requerirán

unas consultas periódicas a nivel mundial con todas las partes interesadas, tanto con los proveedores como con las comunidades de usuarios.

Es prioritario completar las iniciativas que ya están en marcha en Europa, como la propuesta de directiva sobre protección legal de bases de datos electrónicas.

Entretanto, y con el fin de estimular el desarrollo de nuevos productos y servicios multimedia, habrá que volver a estudiar los regímenes legales vigentes, tanto nacionales como de la Unión,

para ver si se adecuan a la nueva sociedad de la información. Siempre que sea necesario, habrá que efectuar ajustes.

En particular, la facilidad con la que se puede transmitir, manipular y adaptar la información digitalizada requiere soluciones que protejan a quienes proporcionan el contenido. Pero al mismo tiempo la flexibilidad y eficiencia a la hora de obtener la autorización para la difusión de los trabajos será un requisito previo para el dinamismo de la industria europea de los multimedia.

Intimididad

La exigencia de que se proteja la intimidad experimentará un fuerte aumento al hacerse realidad el potencial de las nuevas tecnologías, capaces de conseguir (incluso más allá de las fronteras nacionales) información detallada sobre individuos a partir de fuentes en forma de datos, voz e imágenes, y de manipular dicha información. Sin la seguridad legal de un enfoque común en toda la Unión, la falta de confianza por parte de los consumidores socavaría sin duda el rápido desarrollo de la sociedad de la información.

Europa es el líder mundial en cuanto a protección de los derechos fundamentales de los individuos en relación con el tratamiento de los datos personales. La aplicación de las nuevas tecnologías puede, en principio, afectar a campos muy delicados como los relacionados con las imágenes de individuos, su comunicación, sus movimientos y su comportamiento. Teniendo esto en mente, es muy posible que la mayoría de los Estados miembros reaccionen frente a esta

evolución adoptando medidas de protección, incluido el control transfronterizo de las nuevas tecnologías y servicios.

Las disparidades en el nivel de protección de estas normas sobre la intimidad generan el riesgo de que las autoridades nacionales restrinjan la libre circulación entre los Estados miembros de una multitud de servicios, a fin de proteger los datos personales.

El Grupo es de la opinión de que, sin la seguridad de un marco legal común en toda la Unión, la falta de confianza por parte de los consumidores pondrá en peligro el rápido desarrollo de la sociedad de la información. Dado que el tema de la intimidad es importante y delicado, es necesario que los Estados miembros respondan cuanto antes a la propuesta de directiva de la Comisión en la que se establecen los principios generales de la protección de la información.

Protección electrónica (codificación), protección legal y seguridad

La codificación va a ser cada vez más importante a la hora de asegurar el desarrollo de los servicios remunerados. La codificación asegura que un determinado servicio lo reciban tan sólo quienes pagan por él; además, proporcionará una

protección que impedirá que los datos personales lleguen a ser del dominio público.

La armonización internacional sería una ayuda para el mercado si condujera a un sistema

normalizado de codificación que asegurara una competencia justa y abierta entre los intereses de los consumidores y de los proveedores de servicios.

La codificación tiene una importancia especial para el telecomercio, que precisa de garantías absolutas en lo que respecta, por ejemplo, a la integridad de las firmas y del texto, la indicación irrevocable de la hora y la fecha y el reconocimiento legal internacional.

Ahora bien, la creciente utilización de la codificación y el desarrollo de un sistema de codificación único aumentará las «ganancias» que supone la entrada ilícita en el sistema para beneficiarse del servicio sin pagar por él, o sin restricciones de la intimidad. Así pues, sin un marco legal que proteja a los proveedores de servicios frente al pirateo de su sistema de codificación, existe el riesgo de que éstos no se decidan a desarrollar esos nuevos servicios.

Propiedad de los medios de comunicación

Además de los controles de propiedad para evitar las prácticas abusivas de los monopolios, la mayoría de los países tienen normas sobre la propiedad de uno o varios medios de comunicación con el fin de preservar el pluralismo y la libertad de expresión.

En la práctica, estas normas son un mosaico incoherente que tiende a distorsionar y fragmentar el mercado; impiden que las empresas de los medios de comunicación aprovechen las oportunidades que les brinda el mercado interior, especialmente en el sector de los multimedia, y podría situarlas en una posición desventajosa con respecto a los competidores fuera de Europa.

Dadas las actuales circunstancias, existe el riesgo de que cada uno de los Estados miembros elabore una legislación exclusivamente nacional en respuesta a los nuevos problemas y desafíos que plantea la sociedad de la información. Es urgente ocuparse en cómo evitar que el mercado

El Grupo recomienda acelerar los trabajos a nivel europeo sobre protección electrónica y legal así como sobre seguridad.

Por otra parte, debe ser posible que los gobiernos dispongan de la facultad de dejar sin efecto la codificación con el fin de luchar contra los delitos y proteger la seguridad nacional.

Inevitablemente, la respuesta que se dá a estos temas a nivel nacional será insuficiente, puesto que la globalización de las comunicaciones va más allá de las fronteras nacionales, y los principios del mercado interior impiden medidas tales como las prohibiciones de importar equipos de descodificación.

Así pues, se necesita una solución a nivel europeo que dé una respuesta global al problema de la protección de las señales codificadas y de la seguridad. Esta solución se basaría en los principios del mercado interior y crearía una paridad de condiciones para la protección de los servicios codificados, así como el marco legal para el desarrollo de estos nuevos servicios.

interior se socave de este forma, y garantizar unas normas liberales y eficaces que protejan el pluralismo y la competencia.

Será crucial disponer de normas a nivel europeo, dada la universalidad de la sociedad de la información y de su naturaleza inherentemente transnacional. La Unión tendrá que desempeñar una función de vanguardia para evitar una disparidad normativa más profunda. Actuando de esta manera, reforzará la seguridad legal que es vital para la competitividad global de la industria europea de los medios de comunicación.

El Grupo piensa que debe atenderse urgentemente a la cuestión de cómo evitar que las legislaciones nacionales divergentes sobre propiedad de los medios de comunicación socaven el mercado interior. Deben establecerse unas normas eficaces que protejan el pluralismo y la competencia.

La función de la política de competencia

La política de competencia es un elemento clave de la estrategia de la Unión, especialmente importante para consolidar el mercado único y para atraer el capital privado necesario para el crecimiento de la infraestructura transeuropea de la información.

Hay áreas de la sociedad de la información sometidas a intensas presiones de mundialización, que afectan tanto a las empresas europeas como a las empresas no europeas que actúan dentro de la Unión. Al evaluar temas de competencia europea tales como la propiedad y el control de los medios de comunicación, el poder del mercado, las empresas comunes y las alianzas, habrá que usar ahora, en su lugar, la noción de mercado mundial más que de mercado de la Unión.

El objetivo no debe consistir en fijar ningún conjunto de normas estáticas, sino más bien en establecer procedimientos y políticas a través de

las cuales el dinamismo desbordante del sector puede traducirse en unas mayores oportunidades de riqueza y creación de empleo.

Al igual que todos los demás contendientes comerciales, las empresas que intervienen en el suministro de nuevas tecnologías y servicios deben estar en condiciones de adaptar sus estrategias y formar alianzas que les permitan contribuir al crecimiento global en este sector al mismo tiempo que se benefician de él, en el marco de la política de competencia.

La política de la competencia es un elemento clave de la estrategia europea. El Grupo recomienda que la aplicación de las normas sobre competencia reflejen la realidad de los nuevos mercados mundiales que están naciendo así como la velocidad a la que evoluciona el entorno.

Tecnología

La base tecnológica de Europa es hoy por hoy suficiente para lanzar sin demora las aplicaciones que se proponen en el presente informe. Dichas aplicaciones deben centrarse en sistemas realistas, a una escala suficiente para explorar el valor de los servicios que se ofrecen al usuario, y evaluar la viabilidad económica de los nuevos sistemas de información.

Sin embargo, aún hará falta desarrollar nuevas tecnologías para su introducción a gran escala después de estas demostraciones. En particular,

hay que mejorar la facilidad de uso y la rentabilidad de los sistemas, y deben seguir investigándose las consecuencias de su uso masivo.

Los programas de investigación de la Unión y de los Estados miembros, en particular el cuarto programa marco, deberían llevarse a la práctica de tal forma que se tengan en cuenta las exigencias del mercado. Los objetivos técnicos y el calendario de los proyectos deben definirse involucrando adecuadamente a los usuarios.

Capítulo 4: Los elementos constitutivos de la sociedad de la información

Los sistemas de comunicaciones, combinados con las tecnologías avanzadas de la información, son las claves de la sociedad de la información. Las limitaciones temporales y espaciales han desaparecido gracias a las **redes** (por ejemplo, teléfonos, satélites, cables) que transmiten la

información, los **servicios básicos** (por ejemplo, el correo electrónico, el vídeo interactivo) que permiten utilizar las redes y las **aplicaciones** (por ejemplo, la enseñanza a distancia, el teletrabajo) que ofrecen soluciones específicas para grupos de usuarios.

La oportunidad para la Unión: fortalecer las redes implantadas y acelerar la creación de nuevas redes

La RDSI: un primer paso

La red telefónica tradicional se encuentra en plena mutación. Surgió como vehículo universal para la voz, pero ahora debe satisfacer las necesidades de comunicación de una economía moderna, que van más allá de las meras llamadas telefónicas.

Un importante desarrollo es la «Red Digital de Servicios Integrados» (RDSI), que de la posibilidad de transmitir no sólo la voz sino también datos e incluso imágenes en movimiento a través de las líneas telefónicas.

La RDSI está especialmente adaptada a las necesidades de comunicación de las pequeñas y medianas empresas. Permite, por ejemplo, la comunicación directa entre ordenadores personales, para transmitir documentos instantáneamente y a bajo coste. Las posibilidades del teletrabajo con servicios RDSI pueden ser atractivas para muchos tipos de empresas. La RDSI es el vehículo ideal para la educación a distancia.

La red EURO-RDSI, basada en normas comunes, se puso en marcha a finales de 1993. Varios países europeos gozan de una posición de vanguardia que se debe explotar.

El Grupo recomienda la ampliación prioritaria de la disponibilidad de EURO-RDSI, siguiendo la línea de las actuales propuestas de la Comisión, y la reducción de las tarifas para estimular el mercado.

La banda ancha: el camino hacia los multimedia

La RDSI no es más que el primer paso. Los nuevos servicios multimedia, como por ejemplo las comunicaciones de vídeo de gran calidad, requieren unas prestaciones aún superiores. Mientras la RDSI va alumbrando el camino, empieza ya la nueva ola tecnológica, preparando el camino para el mundo multimedia. Se trata de las comunicaciones integradas de banda ancha, que ofrecen la oportunidad de combinar todos los medios de manera flexible. La tecnología líder para llevar a la práctica estas comunicaciones se denomina Modo de Transferencia Asíncrono (ATM).

La industria y los operadores de telecomunicaciones europeos se encuentran en la vanguardia de estos desarrollos tecnológicos y deberían recoger los beneficios.

Europa tiene que desarrollar una infraestructura de banda ancha de ATM, que será la espina

dorsal de la sociedad de la información. Los servicios multimedia que se suministran a través de estas redes serán el soporte de todas las actividades laborales y de ocio de todos nuestros ciudadanos.

En muchos países europeos existe ya, o bien se está poniendo a punto, una distribución de banda ancha muy desarrollada, en forma de redes de cable y de satélite. La aplicación de las técnicas digitales sofisticadas de las que disponemos en la actualidad, como la compresión de imágenes y la transmisión de señales digitales, permitirá fácilmente que estas redes satisfagan la demanda generalizada de información individual interactiva y de utilizaciones recreativas.

La situación actual se caracteriza sobre todo por las iniciativas nacionales regionales. Los primeros ensayos de redes transnacionales no se han llevado a cabo en Europa sino muy recientemente.

El Grupo recomienda que el Consejo apoye la aplicación de la Infraestructura Europea de Banda Ancha y asegure su interconectividad con el conjunto de las redes europeas de telecomunicaciones, televisión por cable y satélite.

Debería constituirse un Comité Directivo de la Banda Ancha Europea en el que participaran todas las partes implicadas, para llegar a un punto de vista común y supervisar y facilitar la realización del concepto global, en particular a través de demostraciones y de la elección y definición de normas.

Las comunicaciones móviles: un sector de importancia creciente

Las comunicaciones móviles están creciendo a un ritmo vertiginoso: el número de abonados a los teléfonos portátiles se ha duplicado a lo largo de los últimos tres años, hasta alcanzar los 8 millones, y dada la tasa de crecimiento, que se sitúa entre el 30 y el 40 %, dentro de poco habrá unos 40 millones de usuarios en la Unión.

Europa está alcanzando una posición destacada de líder en el campo de las comunicaciones móviles, ya que sus normas de comunicación digital se están adoptando a escala mundial. En particular, el Sistema Global de Comunicación Móvil (GSM), constituye un modelo excelente que demuestra cómo es posible transformar una iniciativa común paneuropea, pública y privada, en una operación fructífera dirigida por el mercado que ha creado empleo.

En Alemania, el país donde más éxito ha tenido el GSM, se han creado unos 30 000 nuevos puestos de trabajo. En condiciones análogas, la introducción paneuropea a una misma escala supondría la creación de más de 100 000 empleos.

Los satélites: comunicaciones de mayor alcance

Los satélites se emplean fundamentalmente para la retransmisión televisada, la observación terrestre y las telecomunicaciones. La ventaja crucial de los satélites es su gran cobertura geográfica, sin la necesidad de implantar redes terrestres, que representan un coste elevado. Los satélites tienen grandes ventajas cuando se trata de poner las comunicaciones avanzadas al servicio de zonas rurales o aisladas.

Los satélites sólo pueden llegar a explotarse plenamente mediante una nueva fase en la política de satélites de la Unión. El objetivo ha de ser el desarrollo de redes transeuropeas de satélites.

En lo que respecta a las comunicaciones móviles y por satélite, el Grupo recomienda:

- reducir las tarifas de las comunicaciones móviles;
- promover el GSM, a nivel europeo e internacional;
- establecer un marco normativo para las comunicaciones por satélite;
- estimular a la industria europea de los satélites para que desarrolle proyectos comunes prioritarios y participe activamente en la puesta a punto de sistemas a escala mundial.

Se requieren nuevos servicios básicos

Hacen falta nuevos servicios básicos, tales como el correo electrónico, la transferencia de ficheros y los multimedia interactivos. Ya se dispone de la tecnología necesaria. También se están desarrollando nuevas redes, como la RDSI, que supera las actuales limitaciones de la red telefónica.

Este tipo de servicios requiere básicamente dos elementos: normas inequívocas y una masa crítica. El atractivo de un servicio de telecomunicaciones depende directamente del número de los demás usuarios compatibles. Así pues, un sistema nuevo no puede llegar a despegar realmente hasta que no se haya suscrito a él un cierto número de clientes. Una vez lograda esta masa crítica, la tasa de crecimiento puede aumentar de forma espectacular, como ha ocurrido en el caso de Internet.

Internet está basada es una red mundial de redes sin planificación central; Internet no tiene propietario. Sin embargo, hay unos 20 millones de usuarios en más de 100 países. Internet ofrece un servicio de correo electrónico, debates, información y mucho más. Internet tiene un tamaño tal, y está creciendo a tal ritmo que no es posible

ignorarla, a pesar de sus fallos, concretamente sus graves problemas de seguridad. En vez de seguir siendo meros clientes, los actores europeos deberían atender de cerca a la evolución de Internet y desempeñar una función más activa en el desarrollo de las interconexiones.

El Grupo recomienda que se actúe urgentemente y de modo coherente, tanto a nivel europeo como de los Estados miembros, para fomentar el suministro y el uso generalizado de servicios básicos transeuropeos, incluido el correo electrónico, la transferencia de ficheros y los servicios de vídeo.

Recomienda igualmente a la Comisión iniciar la creación de un «foro europeo de servicios básicos» para acelerar la disponibilidad de normas unificadas para servicios básicos.

La aplicación de servicios básicos compatibles paneuropeos podría dar lugar, bastante rápidamente a ventajas significativas para la economía en su conjunto.

Abriendo el camino: diez aplicaciones para lanzar la sociedad de la información

Hoy en día la tecnología va en busca de aplicaciones. Al mismo tiempo, aumentan las necesidades de soluciones basadas en información inteligente.

La reducción de las tarifas facilitará la creación de nuevas aplicaciones y de este modo resolverá la actual infrautilización de la capacidad. Por da un ejemplo, las líneas de voz funcionan, por término medio, unos 20 minutos por cada 24 horas, y algunos servicios de valor añadido sólo trabajan al 20 % de su capacidad.

Ahora bien, por más que estemos convencidos de la necesidad de liberar las fuerzas del mercado, el aumento de la competencia no logrará, por sí mismo, producir la masa crítica que tiene

la capacidad de estimular la inversión en nuevas redes y servicios, o en todo caso la producirá demasiado lentamente.

Sólo puede generarse una realimentación positiva de oferta y demanda si se consigue lanzar en toda Europa un número significativo de aplicaciones de ensayo del mercado basadas en las redes y los servicios de información, para crear una masa crítica.

Función demostrativa

Las iniciativas en forma de aplicaciones experimentales son la forma más eficaz de responder a la lentitud con la que reaccionan la demanda y la

oferta. Estas aplicaciones tienen una función de demostración que contribuye a promover un uso más generalizado; constituyen un primer banco de ensayo para los proveedores, que pueden ajustar sus aplicaciones en función de las exigencias de los usuarios, y pueden servir de estímulo a los usuarios avanzados, todavía poco numerosos en Europa en comparación con los de EE UU.

Es necesario conseguir que las administraciones locales, metropolitanas y regionales intervengan en su desarrollo. Las ciudades pueden desempeñar una función de extraordinaria importancia, generando una demanda inicial, y concienciando a los ciudadanos en cuanto a las ventajas de los nuevos servicios. En determinados casos, las administraciones locales podrían poner de manifiesto los beneficios asumiendo el papel de primer usuario a gran escala.

Para ser realmente eficaces, estas aplicaciones deben lanzarse en entornos comerciales auténticos, preferiblemente a gran escala. Estas iniciativas no son proyectos piloto en el sentido tradicional. Su objetivo es poner a prueba el valor para el usuario, así como la viabilidad económica de los sistemas de información.

Como demuestran los ejemplos de las siguientes páginas, es posible señalar iniciativas que gene-

rarán rápidamente nuevas aplicaciones y mercados, a la vez que repercuten positivamente sobre la creación de puestos de trabajo y de empresas.

El sector privado está preparado para lanzar las iniciativas necesarias.

Las aplicaciones prioritarias pueden dividirse en dos bloques principales, según el destinatario final:

el mercado personal doméstico (aplicaciones interactivas transaccionales relacionadas con la telecompra, las operaciones bancarias a distancia, el esparcimiento, el ocio);

las aplicaciones empresariales y sociales.

Estas aplicaciones prioritarias han de responder a una serie de objetivos macroeconómicos:

el fortalecimiento de la competitividad industrial y el fomento de la creación de empleo;

el fomento de nuevas formas de organización del trabajo;

la mejora de la calidad de vida y del medio ambiente;

la respuesta a las necesidades sociales y una mayor eficacia de los servicios públicos.

Primera aplicación

EL TELETRABAJO

Mayor empleo y nuevos trabajos para una sociedad móvil

¿Qué hay que hacer? Fomentar el teletrabajo en casa y en oficinas satélite de manera que no sea necesario desplazarse largas distancias para ir al trabajo. Desde esos lugares, será posible conectarse electrónicamente con cualquier entorno profesional independientemente del sistema utilizado.

¿Quién lo hará? Si los operadores de telecomunicaciones ofrecen las redes necesarias a precios competitivos, el sector privado creará nuevas empresas de servicios que suministrarán el soporte necesario para el teletrabajo.

¿Quién se beneficiará? Las empresas (tanto las grandes como las PYME) y las administraciones públicas se beneficiarán de incrementos de la productividad, una mayor flexibilidad y ahorros de costes. El público en general verá reducirse los niveles de contaminación, la congestión del tráfico y el consumo de energía. Los empleados con

obligaciones domésticas se verán especialmente beneficiados por una mayor flexibilidad en su actividad laboral, y las personas que trabajen en zonas alejadas se beneficiarán de la mayor cohesión que tendrá como consecuencia el acortamiento de las distancias.

¿Qué problemas hay que resolver? Será necesario dar solución a los problemas derivados de las menores posibilidades de relacionarse y promocionarse socialmente. Habrá que evaluar también las repercusiones en el campo de la legislación laboral y de la seguridad social.

¿Cuál es el objetivo? Crear centros piloto de teletrabajo en 20 ciudades para finales de 1995 en los que participen al menos 20 000 trabajadores. El objetivo es que un 2 % de los empleados trabajen a distancia en 1996; 10 millones de trabajos a distancia en el año 2000.

Segunda aplicación

EDUCACIÓN A DISTANCIA

Educación permanente para una sociedad en mutación

¿Qué hay que hacer? Fomentar la creación de centros de enseñanza a distancia que proporcionen material pedagógico y servicios de formación y tutoría a medida para las PYME, las grandes empresas y las administraciones públicas. Introducir técnicas avanzadas de enseñanza a distancia en las escuelas e institutos de formación profesional.

¿Quién lo hará? Una vez las tarifas de la red necesaria alcancen niveles competitivos, la industria creará nuevas empresas de servicios que proporcionarán servicios de formación profesional a distancia. La Comisión Europea debe apoyar normas de calidad para programas y cursos, y contribuir a crear un entorno favorable. Las autoridades públicas y organismos privados entrarán en el mercado de la educación a distancia ofreciendo programas y contenidos en red y en discos interactivos CD-I y CD-ROM a precios asequibles.

¿Quién se beneficiará? La industria (especialmente las PYME) y las administraciones públicas, que

reducirán costes y aprovecharán al máximo los escasos recursos para formación y educación. Los empleados que necesiten mejorar su preparación, que podrán beneficiarse de programas de formación continua. Las personas con obligaciones domésticas o las que vivan en zonas alejadas. Los estudiantes, que podrán acceder a una enseñanza de mayor calidad.

¿Qué problemas hay que resolver? La necesidad de emprender la ingente labor de formar educadores masivamente y de alfabetizar informáticamente a los enseñantes.

¿Cuál es el objetivo? Proyectos piloto en al menos cinco países en 1995. Utilización de la educación a distancia por el 10 % de las PYME y las administraciones públicas en 1996. Campañas de información destinadas a las asociaciones profesionales y las autoridades educativas.

Tercera aplicación

UNA RED DE UNIVERSIDADES Y CENTROS DE INVESTIGACIÓN

La interconexión del potencial de pensamiento e investigación europeo

¿Qué hay que hacer? Implantar una red avanzada transeuropea de banda ancha y alta definición que soporte servicios interactivos multimedia y que conecte las universidades y centros de investigación de toda Europa, con acceso sin restricciones a sus bibliotecas.

¿Quién lo hará? Siempre y cuando puedan disponer de redes de banda ancha y líneas de alta velocidad a precios competitivos, las universidades y los centros de investigación crearán las redes. Las empresas privadas, tanto las grandes como las pequeñas, también podrían conectar sus laboratorios con las universidades y los centros de investigación. Asimismo se podría crear una red transeuropea de bibliotecas públicas.

¿Quién se beneficiará? Los responsables de los programas de investigación, que obtendrán una

mayor productividad gracias a la creación de equipos más numerosos que facilitarán las sinergias entre las instituciones. La sociedad en general gracias a una mayor difusión de los resultados de la investigación y de los conocimientos.

¿Qué problemas hay que resolver? La protección necesaria de los derechos de protección intelectual a medida que el acervo acumulado de conocimientos humanos se va haciendo más y más fácilmente accesible.

¿Cuál es el objetivo? El treinta por ciento de las universidades y centros de investigación europeos interconectados a través de redes de comunicaciones avanzadas en 1997. Ampliación a otros países europeos en cuanto ello sea técnicamente factible.

Cuarta aplicación

SERVICIOS TELEMÁTICOS PARA LAS PYME

Un instrumento potente para relanzar el crecimiento y el empleo en Europa

¿Qué hay que hacer? Promover el uso más amplio posible de los servicios telemáticos (correo electrónico, transferencia de ficheros, transferencia electrónica de datos, video conferencias, educación a distancia, etc.) por las PYME europeas, en colaboración con las autoridades públicas, las asociaciones profesionales, los clientes y los proveedores. Aumentar la información sobre los servicios de valor añadido, y las comunicaciones en general, entre las PYME. Facilitar el acceso a las redes transeuropeas de datos.

¿Quién lo hará? Si las RDSI necesarias ofrecen tarifas competitivas, el sector privado prestará servicios transeuropeos de valor añadido específicos para las PYME. Las administraciones locales y regionales, las cámaras de comercio, y las asociaciones profesionales en las que participen las PYME montarán programas para integrar redes de

información a las escalas local y regional y organizarán campañas para informar sobre los servicios disponibles.

¿Quién se beneficiará? Las PYME podrán competir mejor con las grandes empresas y se erosionarán las bases de las relaciones cautivas entre contratistas y proveedores. Las PYME serán más competitivas, crecerán más rápidamente y crearán más empleo. Las relaciones con las administraciones se simplificarán y serán más productivas. Estas empresas adquirirán mayor importancia e influencia.

¿Cuál es el objetivo? Acceso de las PYME a los servicios telemáticos transeuropeos a finales de 1994 o en 1995. Que un 40 % de las PYME (empresas de más de 50 empleados) utilicen las redes telemáticas en 1996. Prioridad a las conexiones con las redes de las administraciones públicas.

Quinta aplicación

GESTIÓN DEL TRÁFICO POR CARRETERA

Carreteras electrónicas para una mayor calidad de vida

¿Qué hay que hacer? Establecer soluciones telemáticas a escala europea para sistemas avanzados de gestión del tráfico por carretera y otros servicios de transporte (información al conductor, sistemas de guía, gestión de flotas, sistemas de peaje automático, etc.).

¿Quién lo hará? Las administraciones europeas, nacionales, regionales, las asociaciones de usuarios y los operadores de tráfico crearán un comité directivo y diseñarán una arquitectura común de sistema abierto para los sistemas telemáticos avanzados con interfaces comunes para el usuario.

¿Quién se beneficiará? Los conductores, las colectividades locales (especialmente en las zonas altamente congestionadas) y la industria se beneficiarán de una reducción del tráfico, una mayor seguridad vial, menores costes medio ambientales y ahorros de tiempo y energía.

¿Cuál es el objetivo? La introducción de sistemas telemáticos de gestión del tráfico viario en 10 áreas metropolitanas y 2 000 km de autopista en 1996. Treinta áreas metropolitanas y la red transeuropea de autopistas en el año 2000.

Sexta aplicación

CONTROL DEL TRÁFICO AÉREO

Vías aéreas electrónicas para Europa

¿Qué hay que hacer? Crear un sistema de comunicación del tráfico aéreo europeo que proporcione conexiones tierra-tierra entre todos los centros de control del tráfico aéreo europeo y conexiones aire-tierra entre los aviones, los centros de control de la Unión Europea y la Conferencia Europea de Aviación Civil con objeto de lograr un sistema unificado de control del tráfico aéreo transeuropeo.

¿Quién lo hará? El Consejo Europeo debe actuar enérgicamente para que se creen un número reducido de centros europeos de control del tráfico aéreo interconectados en red, tal y como establece Eurocontrol.

¿Quién se beneficiará? La industria europea del transporte aéreo y los millones de pasajeros que lo utilizan se beneficiarán de la mejora de la gestión del tráfico aéreo y de una reducción importante del

consumo de energía. El sistema será más seguro, habrá menos congestión y consecuentemente se reducirán las pérdidas de tiempo, los niveles de ruido y la contaminación atmosférica.

¿Qué problemas hay que resolver? Es necesaria una mayor coordinación con el sector de la defensa.

¿Cuál es el objetivo? Crear un comité directivo con representantes de las autoridades públicas, las autoridades de aviación civil y militar, la industria del transporte aéreo y los sindicatos antes de finales de 1994. Establecer normas para los procedimientos de comunicación y el intercambio de mensajes de datos y de voz entre los centros de control del tráfico aéreo y entre estos centros y los aviones. Un sistema transeuropeo en funcionamiento antes del año 2000.

Séptima aplicación

REDES DE ASISTENCIA SANITARIA

Sistemas de asistencia sanitaria más baratos y más efectivos para los ciudadanos europeos

¿Qué hay que hacer? Crear una «red de redes» de comunicación directa basada en normas comunes que interconecte a los médicos generalistas, los hospitales, y los centros sociales a escala europea.

¿Quién lo hará? El sector privado, las compañías de seguros, las asociaciones médicas y los sistemas de seguridad social de los Estados miembros, que contarán con el apoyo de la Unión Europea para adoptar normas y aplicaciones transferibles. En cuanto los operadores de telecomunicaciones ofrezcan las redes necesarias a precios reducidos, el sector privado creará servicios a precios competitivos a nivel europeo, estimulando la productividad y el ahorro en todo el sector de la asistencia sanitaria.

¿Quién se beneficiará? Los ciudadanos en cuanto pacientes se beneficiarán de una mejora sustancial de la asistencia sanitaria (mejores diagnósticos gracias al acceso en línea a especialistas europeos,

reservas en línea de análisis y servicios hospitalarios por parte de los médicos en toda Europa, estudios de compatibilidad para trasplantes, etc.). Los contribuyentes y las administraciones públicas se beneficiarán de un mayor control de los costes, del ahorro en el gasto público en sanidad y de la aceleración de los trámites de reembolso de los gastos.

¿Qué problemas hay que resolver? Habrá que proteger la intimidad y la confidencialidad de los expedientes médicos.

¿Cuál es el objetivo? La interconexión a escala europea de los principales centros privados de asistencia sanitaria. Una primera actuación en las redes de los Estados miembros que interconecten a los médicos generalistas, los especialistas y los hospitales a escala regional y estatal a finales de 1995.

Octava aplicación

LICITACIÓN ELECTRÓNICA

Una administración más eficaz y económica

¿Qué hay que hacer? Introducir procedimientos electrónicos de contratación pública entre las administraciones públicas y los proveedores europeos para seguidamente crear una Red Europea de Licitación Electrónica. Este programa actuará como un mecanismo potente para alcanzar la masa crítica en el mercado de los servicios telemáticos europeos.

¿Quién lo hará? El Consejo Europeo y los Estados miembros decidirán la adopción de normas comunes y de un compromiso obligatorio para tratar electrónicamente la información, las ofertas y los pagos relativos a las contrataciones públicas. Los operadores de telecomunicaciones y los proveedores de servicios harán posible que los usuarios puedan acceder a la Red Europea de Licitación Electrónica.

¿Quién se beneficiará? Las administraciones públicas ahorrarán costes sustituyendo la tramitación de documentos en papel por el tratamiento electró-

nico de la información y se beneficiarán de la creación de un entorno más competitivo en el que participarán proveedores del gran mercado interior. Las pequeñas y medianas empresas podrán participar en la contratación pública transeuropea y se beneficiarán de la difusión de los servicios telemáticos.

¿Qué problemas hay que resolver? La protección de los datos, la necesidad de garantizar un acceso abierto, en particular a las PYME, para evitar que la licitación electrónica evolucione hacia una forma encubierta de proteccionismo. Conviene tener en cuenta adecuadamente los programas similares desarrollados en países terceros, en especial los Estados Unidos (CALS).

¿Cuál es el objetivo? Una masa crítica del 10 % de las entidades adjudicadoras podría utilizar procedimientos electrónicos de contratación pública en un plazo de dos a tres años.

Novena aplicación

RED TRANSEUROPEA DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS **Una administración mejor y más barata**

¿Qué hay que hacer? Crear redes interconectadas entre las administraciones públicas europeas con el fin de intercambiar información de manera más efectiva y barata, sustituyendo la tramitación de documentos en papel por medios electrónicos. Posteriormente se podrá ampliar la conexión a la ciudadanía europea.

¿Quién lo hará? La Unión Europea y los estados miembros deben reforzar y acelerar la realización del programa de Intercambio de Datos entre Administraciones (IDA). El sector privado incrementará su cooperación con la Unión Europea y los Estados miembros para encontrar las soluciones técnicas para la prestación de servicios interoperables y la creación de redes interconectables, y colaborará

con las autoridades nacionales y locales en los ensayos y la instalación de redes y la prestación de servicios destinados a los ciudadanos.

¿Quién se beneficiará? El proceso de unificación del mercado único quedará reforzado, lo que acrecentará beneficios en forma de reducción de coste y de mejores relaciones entre las administraciones públicas y los ciudadanos europeos.

¿Cuál es el objetivo? La creación de redes interconectadas que permitan los intercambios de información en el sector fiscal, los aranceles y los impuestos sobre consumos específicos, las estadísticas, la seguridad social, la sanidad, etc. en 1995-1996.

Décima aplicación

AUTOPISTAS URBANAS DE LA INFORMACIÓN **La sociedad de la información en casa**

¿Qué hay que hacer? Crear redes accesibles desde el hogar y proporcionar los medios para utilizar servicios multimedia y de entretenimiento en línea a escala regional, nacional e internacional.

¿Quién lo hará? Grupos de contenidos y proveedores de servicios (emisoras de radiodifusión, editoriales), operadores de redes (organismos de telecomunicaciones y de distribución por cable), proveedores/integradores de sistemas (p.e., la industria de electrónica de consumo). Las autoridades locales y regionales, las asociaciones ciudadanas, las cámaras de comercio y la industria tendrán una función muy importante que realizar.

¿Quién se beneficiará? Los consumidores adquirirán una experiencia de primera mano en nuevos servicios complejos, en particular los servicios multimedia, y podrán expresar sus preferencias en los ámbitos del entretenimiento (vídeo a la carta) y

de las transacciones y las gestiones (transacciones bancarias, telecompra, etc.) así como acceder a servicios de información, al teletrabajo y a la educación a distancia.

Las autoridades públicas adquirirán experiencia en temas tales como la protección de la intimidad y la protección de los derechos de protección intelectual y en la normalización que será de utilidad a la hora de establecer un único marco jurídico y reglamentario.

Los participantes del sector privado adquirirán una primera experiencia práctica de las preferencias de los consumidores en relación con los programas, el soporte lógico y los servicios. Se podrán probar las interfaces de los usuarios e introducir las mejoras necesarias.

¿Cuál es el objetivo? Instalar las redes y ponerlas en funcionamiento en un máximo de 40 000 casas por ciudad en un máximo de cinco ciudades europeas en 1997.

Capítulo 5: La financiación de la sociedad de la información: una tarea del sector privado

En estos momentos, no es posible ni necesario determinar con precisión la magnitud de la inversión que generará el desarrollo de la infraestructura y los servicios y aplicaciones relacionados. Los análisis que se han hecho del mercado estadounidense siguen siendo muy cuestionables, sin bien es indudable que las inversiones totales que se requerirán a lo largo de los próximos 5 a 10 años van a ser considerables.

El Grupo piensa que la creación, en Europa, de la sociedad de la información debería dejarse en manos del sector privado y de las fuerzas de mercado.

Se dispondrá del capital privado para financiar los nuevos servicios de telecomunicaciones y las correspondientes infraestructuras siempre que los diversos elementos del plan de acción del presente informe se lleven a la práctica, de tal modo que:

- la liberalización del mercado sea rápida y creíble;
- se fijen normas de interoperatividad y acceso recíproco;
- se ajusten las tarifas;
- se establezca el marco reglamentario.

No habrá necesidad de subsidios públicos, ya que se habrá generado la confianza suficiente para atraer las inversiones requeridas de fuentes privadas.

En última instancia, el crecimiento del mercado es lo que se considera como la auténtica garantía para los inversores privados, que hace superfluos los subsidios y monopolios.

Las inversiones públicas tendrán su función, pero no se trata de aumentar el nivel general de

gasto público, sino de reorientar los gastos actuales. De hecho, algunas de las inversiones que deberán realizar las autoridades públicas para desarrollar aplicaciones en áreas de su propia responsabilidad generarán aumentos de productividad y una mejora de la calidad de los servicios que, si se gestiona correctamente, supondrán un ahorro.

Además de una reorientación de los gastos de I+D, unas cantidades reducidas de dinero público podrán también ser útiles para respaldar campañas de concienciación, dirigidas sobre todo a las pequeñas y medianas empresas y a los consumidores.

El Grupo recomienda reorientar la actual

El Grupo recomienda reorientar la actual financiación pública de forma más específica para hacer frente a las necesidades de la sociedad de la información. A nivel de la Unión, puede ser necesario reorientar las actuales asignaciones a partidas como el cuarto programa marco de investigación y desarrollo y los fondos estructurales.

Lo mismo es válido para los gastos de la Unión Europea que pueden alcanzar resultados importantes si se enfocan mejor los recursos disponibles, incluida la financiación tanto del cuarto programa marco de I+D como de los fondos estructurales.

La Comisión también ha propuesto un respaldo limitado a algunos de los servicios y aplicaciones incluidos en el plan de acción del Grupo procedente de los fondos vinculados al fomento de las redes transeuropeas. Estas propuestas merecen ser apoyadas.

Capítulo 6: Seguimiento

Con el presente informe, el Grupo ha concluido su mandato y ha dado unas recomendaciones sobre las medidas que deberían tomarse. Estas recomendaciones deben verse como un conjunto coherente; sólo podrán obtenerse los plenos beneficios si se toman medidas en todas las áreas.

Dada la urgencia y la importancia de las tareas que tenemos por delante, el Grupo cree que, al nivel de la Unión, debe haber un Consejo capaz de ocuparse de todas las cuestiones asociadas a la sociedad de la información. Con esto en mente, tal vez los Estados miembros deseen nombrar, cada uno, a un único ministro que lo represente en un Consejo de Ministros dedicado a la sociedad de la información. La Comisión debería actuar de manera similar.

El Grupo hace un llamamiento para que la Comisión cree una junta compuesta por personalidades destacadas de todos los sectores afectados, incluidos los interlocutores sociales, que establezca el marco necesario para hacer realidad la sociedad de la información y fomente la concienciación pública de las oportunidades y retos que representa. La junta habría de informar periódicamente a las instituciones de la Unión sobre los avances en la aplicación de las recomendaciones que contiene el presente informe.

Un plan de acción: resumen de las recomendaciones

Marco reglamentario

Evolución en el ámbito reglamentario

Los Estados miembros deberían acelerar el actual proceso de liberalización del sector de telecomunicaciones por los siguientes medios:

- abrir a la competencia las infraestructuras y servicios que aún se encuentren sometidos a monopolios;
- eliminar los obstáculos políticos y las obligaciones presupuestarias no comerciales impuestos a los operadores de telecomunicaciones;
- establecer calendarios y plazos claros para la aplicación de medidas prácticas que permitan alcanzar estos objetivos.

Debe instituirse una autoridad responsable a nivel europeo, cuyo mandato deberá establecerse rápidamente.

Interconexión e interoperatividad

La interconexión de las redes y la interoperatividad de los servicios y aplicaciones deberían ser objetivos primarios de la Unión. El proceso de normalización europeo debería replanearse a fin de aumentar su rapidez y su capacidad de respuesta a los mercados.

Tarifas

Deberían ajustarse con urgencia las tarifas internacionales, de larga distancia y de alquiler de líneas a fin de aproximarlas a las aplicadas en otras zonas industrializadas avanzadas. El ajuste de tarifas debe ir acompañado de una distribución justa de las obligaciones propias de un servicio público entre los operadores.

Masa crítica

Debe fomentarse la sensibilización pública y prestarse especial atención al sector de la pequeña y mediana empresa, a la administración pública y a las generaciones jóvenes.

Alcance mundial

La apertura del mercado europeo debería hallar su contrapartida en los mercados y redes de otras regiones del mundo. Es de importancia primordial para Europa adoptar las medidas adecuadas para garantizar la igualdad de acceso.

Completar el plan de acción

La sociedad de la información es mundial. Las actividades de la Unión deben tener por finalidad establecer un marco reglamentario común y acordado internacionalmente para la protección de los derechos de propiedad intelectual, la intimidad y la seguridad de la información, en Europa y, en su caso, a nivel internacional.

Derechos de propiedad intelectual

La protección de la propiedad intelectual debe estar a la altura de los nuevos desafíos de la mundialización y los multimedia, y debe seguir siendo totalmente prioritaria tanto a nivel europeo como internacional.

Intimidad

Sin la seguridad de un marco legal común en toda la Unión, la falta de confianza por parte de los consumidores pondrá en peligro el rápido desarrollo de la sociedad de la información. Dado que el tema de la intimidad es importante y delicado, es necesario que los Estados miembros respondan cuanto antes a la propuesta de directiva de la Comisión en la que se establecen los principios generales de la protección de datos.

Protección electrónica, protección legal y seguridad

Se deben acelerar los trabajos a nivel europeo sobre protección electrónica y legal así como seguridad.

Propiedad de los medios de comunicación

Debe atenderse urgentemente a cómo evitar que las legislaciones nacionales divergentes sobre propiedad de los medios de comunicación socaven el mercado interior. Deben establecerse unas normas eficaces que protejan el pluralismo y la competencia.

Competencia

La política de la competencia es un elemento clave de la estrategia europea. La aplicación de las normas sobre competencia deben reflejar la realidad de los nuevos mercados mundiales que están naciendo así como la velocidad a la que evoluciona el entorno.

Elementos constitutivos

Redes

Debe darse prioridad a la ampliación prioritaria de la disponibilidad de EURO-RDSI, siguiendo la línea de las actuales propuestas de la Comisión, y la reducción de las tarifas para estimular el mercado.

El Consejo debe apoyar la aplicación de la infraestructura europea de banda ancha y asegurar su interconectividad con el conjunto de las redes europeas de telecomunicaciones, televisión por cable y satélite.

Debe constituirse un comité directivo de la banda ancha europea en el que participen todas las partes implicadas, para llegar a un punto de vista común y supervisar y facilitar la realización del concepto global, en particular a través de demostraciones y de la elección y definición de normas.

En lo que respecta a las comunicaciones móviles

- deberían reducirse las tarifas de las comunicaciones móviles;
- debería promoverse el GSM, a nivel europeo e internacional;
- debería establecerse un marco reglamentario para las comunicaciones por satélite;
- debería estimularse a la industria europea de los satélites para que desarrolle proyectos comunes prioritarios y participe activamente en la implantación de sistemas a escala mundial.

Servicios básicos

Debe fomentarse el suministro y el uso generalizado de servicios básicos transeuropeos, incluidos el correo electrónico, la transferencia de ficheros y los servicios de vídeo, mediante una actuación urgente y coherente, tanto a nivel europeo como de los Estados miembros.

La Comisión debería iniciar la creación de un «foro europeo de servicios básicos», para acelerar la disponibilidad de normas uniformes para estos servicios básicos.

Aplicaciones

Las iniciativas en el terreno de las aplicaciones son la forma más eficaz de hacer frente a la lentitud con que reaccionan la demanda y la oferta. Estas iniciativas tienen una función de demostración que contribuiría a fomentar su empleo. El Grupo ha señalado las iniciativas siguientes:

- teletrabaja
- educación a distancia
- redes de universidades y de centros de investigación
- servicios telemáticos para las PYME
- gestión del tráfico por carretera
- control del tráfico aéreo
- redes de asistencia sanitaria
- licitación electrónica
- red transeuropea de administraciones públicas
- autopistas urbanas de la información.

Financiación

La creación de la sociedad de la información debería dejarse en manos del sector privado y de las fuerzas del mercado.

La actual financiación pública debería reorientarse de forma más específica para hacer frente a las necesidades de la sociedad de la información. A nivel de la Unión puede ser necesario reorientar las actuales asignaciones a partidas como el cuarto programa marco de investigación y desarrollo y los fondos estructurales.

Seguimiento

Dada la urgencia y la importancia de las tareas que tenemos por delante, al nivel de la Unión, debe haber un Consejo capaz de ocuparse de todas las cuestiones asociadas a la sociedad de la información. Con esto en mente, tal vez los Estados miembros deseen nombrar, cada uno, a un único ministro que lo represente en un Consejo de Ministros dedicado a la sociedad de la información. La Comisión debería actuar de manera similar.

El Grupo hace un llamamiento para que la Comisión cree una junta compuesta por personalidades eminentes de todos los sectores afectados, incluidos los interlocutores sociales, que establezca el marco necesario para hacer realidad la sociedad de la información y fomente la concienciación pública de las oportunidades y retos que representa. La junta debería de informar periódicamente a las instituciones de la Unión sobre los avances en la aplicación de las recomendaciones que contiene el presente informe.

Redes transeuropeas

Informe provisional del presidente
del Grupo de representantes personales
de los Jefes de Estado o de Gobierno al Consejo Europeo de Corfú
(«Grupo Christophersen»)

Índice

Introducción	45
Conclusiones	47
Primera parte: trabajos en curso	49
Contexto político	49
Evolución reciente	49
Aspectos que requieren medidas	50
Objetivos y métodos de trabajo del Grupo	51
Redes de transporte	52
Redes de energía	53
Medio ambiente	54
Ampliación de la red a terceros países	55
Segunda parte: actividad futura	56
Marco reglamentario	56
Financiación	58
Apéndices	63
1. Lista de representantes personales	63
2. Lista de proyectos prioritarios de transportes	64
3. Descripción de los proyectos prioritarios de transportes	67
4. Lista de proyectos de energía	95
5. Descripción de los proyectos de energía	96

Introducción

El Consejo Europeo de diciembre de 1993 instó a la Comisión a que, asistida por un Grupo de representantes personales de los Jefes de Estado o de Gobierno, dirigiera y coordinara la realización rápida y eficaz de las redes transeuropeas (RTE) de transporte y de energía.

Aprovecho la ocasión que se me brinda con motivo de la presentación, en nombre de la Comisión, del presente informe provisional del Grupo de representantes personales, para manifestar mi convicción personal de que la realización de las redes transeuropeas está cobrando velocidad.

La labor emprendida por la Unión y sus Estados miembros ha consistido, en primer lugar, en determinar los proyectos considerados de importancia prioritaria y acelerar su realización.

En segundo lugar, se ha querido mejorar las condiciones para la realización de redes transeuropeas en el futuro, tanto desde el punto de vista reglamentario como para atraer la financiación del sector privado. A este respecto, el fin último es crear mejoras estructurales permanentes.

En ambos aspectos, las perspectivas indican que ya se están consiguiendo logros importantes. Si bien es verdad que la preparación, el inicio y la finalización de los grandes proyectos de infraestructuras requieren, inevitablemente, mucho tiempo, no es menos cierto que los trabajos ya iniciados simultáneamente en los Estados miembros, a nivel de la Unión en un sentido amplio de la palabra, y entre operadores privados, están teniendo efectos sinérgicos claros y positivos. A este respecto, la importancia de la contribución del Grupo ha sido notable.

Queda todavía mucha labor por realizar, sobre todo por lo que se refiere al marco reglamentario y a la financiación. Hay que insistir, además, en la gran prioridad que concede el Grupo a la ampliación de las redes transeuropeas hacia terceros países.

El informe expone la labor del Grupo hasta su última reunión del 3 de junio de 1994 y describe brevemente los dos principales aspectos de la realización de grandes proyectos de infraestructuras, a saber, el marco reglamentario y la financiación.

El informe provisional ha sido redactado a iniciativa del presidente. No obstante, ha alcanzado un amplio consenso entre los miembros del Grupo.

Por otra parte, el Grupo ha elaborado las conclusiones comunes que se exponen a continuación.

Henning CHRISTOPHERSEN

Conclusiones

El Grupo de representantes personales, vistos los resultados de su labor de determinación de proyectos prioritarios de interés comunitario, y sin perjuicio de trabajos futuros, solicita al Consejo Europeo que:

- Reconozca la prioridad que para la Comunidad Europea representan los proyectos de transporte ya determinados por el Grupo (apéndice 2), siempre y cuando sigan respondiendo a los criterios, de viabilidad económica y de otro tipo, por los que han sido seleccionados.
- Tome nota de la lista de proyectos prioritarios de energía (apéndice 4), que el Grupo debe estudiar aún con más detenimiento.
- recomiende a los Estados miembros que faciliten la ejecución de esos proyectos mediante la aceleración de los trámites y procedimientos administrativos, reglamentarios y legislativos que en la actualidad la están frenando.

El Grupo de representantes personales ha avanzado mucho en la labor que le fue encomendada por el Consejo Europeo de Bruselas de diciembre de 1993, pese a no haberla finalizado todavía. Así pues, propone al Consejo Europeo que confirme el mandato asignado al Grupo hasta el Consejo Europeo de Essen y le encomiende las tareas siguientes:

- Completar la evaluación de los proyectos y de su prioridad con la plena ayuda profesional del BEI con vistas a la elaboración de una lista definitiva.
- Facilitar y controlar la labor de los seminarios sobre proyectos convocados por la Comisión Europea, con el concurso total del BEI y con la participación de las partes interesadas que convenga, tanto del sector público como del privado. Asistir a la Comisión en la evaluación de los medios y vías más adecuados para responder con eficacia a los problemas que pueden frenar la completa realización de proyectos concretos.
- Estudiar los problemas relativos al marco reglamentario, a nivel tanto de la Comunidad como de los Estados miembros, con objeto de solucionarlos o de reducir los obstáculos administrativos.
- Evaluar, ayudado por toda la experiencia del BEI y por las conclusiones de los seminarios sobre proyectos, las fórmulas adecuadas de ingeniería financiera que puedan estimular la participación del sector privado siempre que sea posible.
- Contribuir a la evaluación de las necesidades y de los instrumentos financieros de acuerdo con el calendario y los planes de financiación de los proyectos prioritarios determinados.
- Estudiar con más detenimiento la ampliación de las RTE a países vecinos, en particular de Europa central y oriental y de la cuenca mediterránea.

Primera parte: trabajos en curso

Contexto político

Recientemente, las redes transeuropeas (RTE) han empezado a recibir una atención creciente. Prueba de ello son las referencias cada vez más numerosas a tales redes en las conclusiones de los últimos Consejos Europeos y en el título XII del Tratado de la Unión Europea. La Comisión, en su Libro blanco sobre «Crecimiento, competitividad y empleo», presenta la aceleración de la creación de las redes transeuropeas como uno de los principales factores de desarrollo. El Consejo Europeo del pasado mes de diciembre hizo suyo este planteamiento y adoptó importantes decisiones para acelerar la ejecución de las RTE. Una de ellas fue la creación de un Grupo especial de representantes personales de los Jefes de Estado o de Gobierno encargado de asistir a la Comisión en su labor en materia de infraestructuras de redes de transporte y de energía. Los trabajos de ese Grupo y el presente informe provisional deben tenerse en cuenta en ese contexto político general.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, la opinión pública, los medios de comunicación, las administraciones nacionales y regionales y los agentes industriales y financieros interesados han prestado un reciente interés por la creación de las RTE y por que la Unión Europea se muestre determinada a acelerarla y facilitar su desarrollo.

Por otra parte, se está instaurando un clima favorable a la asociación entre los Estados miembros, las instituciones de la Unión y agentes del mundo de los negocios y de la banca. La Unión se muestra partidaria del establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado en la realización de las RTE.

El Libro blanco de la Comisión sienta las bases para entender la importancia que revisten las

RTE para la competitividad y, en consecuencia, para el crecimiento y el empleo.

El plan de acción acordado en la reunión de diciembre del Consejo Europeo incluye una serie de medidas que deben adoptar la Unión y los Estados miembros específicamente referidas a las redes transeuropeas. El objetivo general consiste en realizar rápidamente las RTE para conseguir un funcionamiento eficaz del mercado único, consolidar la competitividad de la Unión, la planificación regional y las relaciones con países vecinos, y contribuir a la consecución de medios de comunicación más rápidos y seguros para los ciudadanos. El Libro blanco, además, menciona una serie de obstáculos a la realización de las RTE:

Las restricciones de los presupuestos públicos de la Comunidad y los Estados miembros limitan el margen de inversión del sector público.

Las grandes inversiones necesarias en algunos sectores, sobre todo en infraestructuras de transporte, requieren nuevas formas de asociación entre financiación privada y pública.

La ausencia de mercados abiertos y competitivos constituye, a diversos niveles, un obstáculo para el aprovechamiento óptimo de las redes existentes y para su aplicación en interés de los consumidores y operadores.

La lentitud inherente a los procedimientos de redacción, planificación, autorización y evaluación y los obstáculos reglamentarios crean trabas para la realización de los grandes proyectos.

Por otra parte, la experiencia demuestra que los proyectos transnacionales suelen plantear dificultades cuando entran en conflicto las prioridades de los países participantes.

las redes transeuropeas. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 129 C del Tratado y de

Evolución reciente

Hay que insistir en el hecho de que la Unión está participando ya activamente en la realización de

las conclusiones del Consejo Europeo de diciembre, la Comisión presentó en los primeros meses de 1994 propuestas sobre:

- orientaciones en los ámbitos del transporte y de la energía,¹
- interoperabilidad de los trenes de alta velocidad,²
- un reglamento financiero de las RTE.³

Desde el punto de vista de la financiación, la Unión está contribuyendo de forma sustancial al desarrollo de las RTE, principalmente por mediación del Banco Europeo de Inversiones, los fondos estructurales y el Fondo de Cohesión. En los últimos doce meses, la Unión ha adoptado, además, las nuevas iniciativas siguientes:

- 1) Una propuesta de la Comisión de financiación de las RTE con arreglo al artículo 129 C del Tratado por un importe estimado de 2 400 millones de ecus (a precios corrientes) durante el período 1994-1999.
- 2) El establecimiento oficial del Fondo de Cohesión, en el que van a comprometerse cerca de 6 800 millones de ecus (a precios de 1992) para proyectos de transporte relacionados con las RTE en los países beneficiarios.
- 3) La revisión de los reglamentos de los fondos estructurales, en virtud de la cual éstos podrán contribuir a la financiación de las RTE. En la

actualidad se calcula que con cargo a estos fondos se podrán invertir entre 1 000 y 1 600 millones de ecus cada año en proyectos de RTE en las regiones beneficiarias.

4) Las iniciativas de Copenhague y Edimburgo, en aplicación de las cuales el BEI ha comprometido prácticamente los 7 000 millones de ecus disponibles para proyectos de transporte, energía y telecomunicaciones de interés comunitario.

5) El Fondo Europeo de Inversiones, en funcionamiento desde junio de 1994, que va a desempeñar un papel clave para facilitar la financiación de proyectos.

6) El mecanismo financiero del Espacio Económico Europeo, en fase de establecimiento, que contribuirá a la financiación de RTE en las áreas seleccionadas (el mecanismo totaliza 1 500 millones de ecus en préstamos y 500 millones de ecus en subvenciones para proyectos de RTE, PYME y medio ambiente).

7) La decisión de utilizar parte de los recursos del programa Phare, en particular en conjunción con el BEI, para financiar RTE en países de Europa central y oriental.

Así pues, la Unión ya está participando activamente en la gestación de mejores conexiones de transportes y energía a través de su territorio y más allá.

Aspectos que requieren medidas

Los Jefes de Estado o de Gobierno han solicitado a la Comisión informes anuales sobre los logros realizados.

En diciembre de 1993, el Consejo Europeo instó al Consejo de la Unión a que utilizara lo antes posible todas las posibilidades ofrecidas por el artículo 129 B del Tratado para acelerar la realización de las RTE. Además, propuso al Consejo de la Unión y al Parlamento que aceleraran conjuntamente los procedimientos legislativos para que, antes del 1 de julio de 1994,

estuvieran adoptadas las orientaciones pendientes. El Grupo toma nota de que la Comisión ha propuesto las orientaciones necesarias sobre energía y transporte multimodal y que éstas siguen siendo objeto de debate en las instituciones europeas. Toma nota, también, de que el reglamento financiero necesario para la adopción de medidas sobre RTE con arreglo al artículo 129 C, propuesto por la Comisión en marzo de 1994, no ha estado aún sometido a la primera lectura del Parlamento Europeo y está siendo debatido en el Consejo.

El Consejo Europeo, además, solicitó a los Estados miembros que prepararan lo más rápidamente posible los programas de inversiones que deben integrarse con las redes.

¹ COM(93) 685 y COM(94) 106, respectivamente.

² COM(94) 107.

³ COM(94) 62.

Objetivos y métodos de trabajo del Grupo

El Grupo considera que su misión principal consiste en acelerar y facilitar la labor que se está realizando en la Unión y en los Estados miembros con objeto de poder formular decisiones y prioridades claras y de permitir la ejecución de los proyectos. Uno de sus objetivos es no repetir trabajos que ya se hayan realizado en otros foros, en particular el Consejo de la Unión, sino proporcionar un valor añadido a la ejecución de las RTE. El Grupo se ha fijado, en especial, las metas siguientes:

- determinar los proyectos prioritarios y facilitar la labor posterior en seminarios sobre proyectos concretos;
- acelerar los procedimientos administrativos y eliminar obstáculos;
- determinar los obstáculos horizontales a la ejecución de las RTE desde los puntos de vista del marco reglamentario y de la financiación;
- facilitar la rápida consecución de un acuerdo político sobre las orientaciones relativas a los transportes y a la energía.

En el apéndice 1 se ofrece la lista de representantes personales de jefes de Estado y de Gobierno. Dada la gran experiencia del Banco Europeo de Inversiones en materia de financiación de grandes obras de infraestructuras, el vicepresidente Sr. Christophersen invitó al presidente del banco, sir Brian Unwin, a participar en el Grupo. La Comisión también invitó al Banco a asistir a los distintos seminarios sobre proyectos y a otras reuniones preparatorias. Entre enero y junio de 1994, el Grupo se ha reunido en seis ocasiones, una vez al mes, y ha mantenido conversaciones con un amplio abanico de representantes de organizaciones financieras internacionales y privadas y con personalidades del mundo de la industria. El Grupo recibió alrededor de 40 documentos de trabajo.

El Grupo ha trabajado con un planteamiento «de abajo a arriba» debido a que, por un lado, se disponía de muy poca información sobre algunos

de los proyectos prioritarios propuestos, lo cual, a su vez, guarda relación con el grado de desarrollo de los mismos. Por otro, se optó por un planteamiento «de abajo a arriba» para determinar los obstáculos que habían surgido en la ejecución de proyectos concretos para poder formular, a continuación, generalizaciones sobre dificultades y soluciones horizontales. Se convino en que las decisiones debían adoptarse con el mayor consenso posible para que las propuestas del Grupo tuvieran la máxima repercusión.

En un planteamiento «de abajo a arriba», los seminarios y talleres sobre proyectos concretos desempeñan un papel central. En función de las características del proyecto, participan, en principio, todas las partes interesadas: autoridades nacionales y regionales, promotores, instituciones financieras, industriales, usuarios, etc. Su misión es determinar los problemas específicos de un proyecto dado —de financiación, en general, de inversión privada, en particular, obstáculos no financieros, especialmente de orden administrativo o de planificación, etc.— y proponer soluciones concretas. La Comisión actúa de catalizador, en primer lugar como convocante de los seminarios. El BEI participa en todos estos seminarios. Las conclusiones de los seminarios sobre proyectos permiten al Grupo abordar temas horizontales y a la Comisión y al BEI estudiar con más detenimiento el asunto de la financiación.

En un primer momento, la labor del Grupo se centró en los proyectos prioritarios de transportes porque planteaban más problemas y estaban relativamente más desarrollados que los proyectos en el sector de la energía. Además, empezó a estudiar la ampliación de las RTE a países vecinos, en particular de Europa central y oriental y de la cuenca mediterránea.

En el futuro, el Grupo tendrá en cuenta el único informe, recientemente publicado, del Grupo de personalidades del sector de las telecomunicaciones, presidido por el comisario Sr. Bange-mann, cuando guarde relación con su propia labor.

Redes de transporte

El Grupo se fijó como labor principal la determinación de los proyectos prioritarios. A partir de criterios elaborados en colaboración con el BEI (véase más abajo), el Grupo adoptó una lista de proyectos (apéndice 2), dignos de un estudio más detenido. Se solicita al Consejo Europeo que reconozca la prioridad que reviste para la Comunidad Europea la lista de proyectos de transporte ya determinados por el Grupo, siempre y cuando sigan respondiendo a los criterios, de viabilidad económica y de otro tipo, a partir de los cuales se han seleccionado.

Hay que añadir que la lista ni está aún cerrada ni es definitiva. A medida que la situación vaya evolucionando y si surgen nuevos datos, se podrán añadir más proyectos, eliminar otros, o modificar su orden de prioridad. La Comisión va a seguir examinando y debatiendo con los Estados miembros los proyectos que han sido propuestos por el Grupo de representantes personales pero que no forman parte de la lista. El hecho de que un proyecto no figure en la lista no quiere decir que haya sido rechazado.

Los 34 proyectos se han clasificado en tres grupos en función de su grado de desarrollo. Los proyectos del primer grupo ya están realizándose o pueden empezar a hacerlo en un plazo de dos años (es decir, antes de que finalice 1996). Los proyectos del segundo grupo son los que pueden acelerarse de manera que las obras comiencen dentro de dos años (es decir, a partir de 1997). Los proyectos del último grupo son aquéllos cuya realización requiere más tiempo o un estudio más detenido.

La lista en su estado actual parece mostrar una tendencia en favor de algunos modos de transporte, lo cual no ha sido intencionado sino que se debe a que en esos modos de transporte los trabajos están más avanzados que en los demás.

Poco después del Consejo Europeo de Corfú, la Comisión va a presentar propuestas de proyectos relacionados con la aplicación de nuevas tecnologías a escala europea, es decir, proyectos de gestión del tráfico y dirigidos a mejorar el uso de la infraestructura de todos los modos de transporte (tierra, mar y aire):

- sistema de gestión del tráfico por carretera,
- sistema de gestión del tráfico aéreo,
- sistema de gestión de la navegación,
- sistema multimodal de posicionamiento por satélite,
- proyectos piloto sobre un sistema de gestión del tráfico ferroviario.

En el apéndice 3 se ofrece una breve descripción, acompañada de mapas, de esos once proyectos considerados más desarrollados. El hecho de que se haya prestado más atención a estos once proyectos no debe restar importancia a los demás proyectos prioritarios que figuran en la lista.

La lista se ha elaborado a partir de una propuesta de proyectos prioritarios presentada en el Libro blanco de la Comisión, así como sobre la base de las prioridades de los Estados miembros. Todos los proyectos de la lista, excepto uno, aparecen en las orientaciones sobre transporte multimodal presentadas por la Comisión el pasado mes de abril,¹ y han sido objeto de profundos debates con los Estados miembros. El único proyecto que no figura en esas orientaciones se refiere a la aplicación de nuevas tecnologías avanzadas de transporte (proyecto n° 33).

A partir de las propuestas formuladas por la Comisión, el Grupo, en colaboración con el BEI, adoptó un conjunto de criterios de selección, según los cuales los proyectos debían:

- ser de una escala excepcional, habida cuenta del tipo de proyecto y del tamaño relativo del Estado miembro directamente implicado;
- ser de interés común y contribuir a la red de transportes de la Unión o facilitar la conexión entre países vecinos;
- pasar la prueba de la viabilidad económica y mejorar la competitividad de la Unión y aumentar su capacidad tecnológica;
- contribuir a la consecución de objetivos importantes de la Unión tales como la cohesión económica y social;

¹ COM(94) 106.

- dejar margen para la financiación privada;
- tener un grado de desarrollo tal que permita su rápida ejecución;
- substraerse a una financiación pública de infraestructuras que distorsione la competencia de modo contrario al interés común;

cumplir la legislación de la Unión sobre protección del medio ambiente.

La Comisión ha empezado ya a organizar seminarios sobre proyectos o, cuando menos, reuniones preparatorias sobre proyectos prioritarios, en primer lugar sobre los pertenecientes al grupo de los más desarrollados.

Redes de energía

A partir de los documentos de trabajo y de una serie de criterios de selección, así como de la información recabada en los seminarios sobre proyectos, el Grupo ha elaborado una lista de 8 proyectos prioritarios que requieren un examen más detenido (en el apéndice 4 figura la lista y en el apéndice 5, una descripción de los proyectos junto con los mapas correspondientes). Se solicita al Consejo Europeo que tome nota de esos proyectos prioritarios.

Con esa lista, el Grupo pretende destacar una serie de proyectos dignos de especial atención. La Comisión recuerda que hay, además, otros proyectos importantes, con un alto grado de desarrollo y que están ya en fase de realización, o que están menos desarrollados y cuya realización está prevista sólo para finales de siglo o incluso después. El Grupo no se ha ocupado de la determinación de ese otro tipo de proyectos e insiste en que los proyectos de energía suelen estar financiados por el propio sector sin una asistencia significativa del sector público.

La importancia estratégica que revisten el desarrollo de las interconexiones entre redes de energía y la creación de otras nuevas, se justifica por el grado en que contribuyan a:

- la seguridad de abastecimiento energético,
- la competitividad de la economía,
- la cohesión económica y social,
- consolidar las relaciones exteriores,
- desarrollar el mercado interior de la energía mediante la liberalización del acceso a las redes, tanto nuevas como existentes.

Esta importancia estratégica se ha visto confirmada en el nuevo título XII del Tratado y en la lista propuesta en el Libro blanco, en la que figuran, aproximadamente, 60 proyectos necesarios en la Unión para satisfacer la mayor de-

manda de gas natural y los intercambios crecientes de electricidad en los próximos diez años.

En su reunión del 25 de mayo de 1994, el Consejo de Ministros llegó a un acuerdo político sobre las orientaciones para el desarrollo de redes de energía.¹ Cabe esperar que los Ministros de Energía adopten una posición común sobre esas orientaciones en su próxima reunión, previo dictamen del Parlamento Europeo (procedimiento de codecisión) y después de haber finalizado la lista de proyectos de interés común.

La naturaleza de las redes de energía y los problemas a que se enfrentan difieren, en algunos aspectos, de los del sector de los transportes. Las diferencias principales se deben a los siguientes factores:

- la participación presupuestaria por parte del sector público es más limitada en las redes de energía que en las de transportes;
- en el caso de la energía, los clientes pagan los servicios, lo cual garantiza a las compañías energéticas sus inversiones y les permite asumir las responsabilidades correspondientes;
- en general, las compañías de energía utilizan sus propios fondos o consiguen dinero en el mercado de capitales (préstamos bancarios, bonos, etc.)

En el caso de las redes de energía, los principales obstáculos son de orden administrativo:

- retrasos en los procedimientos de autorización (frecuentemente debidos a largos debates sobre problemas de medio ambiente);

¹ Incluidos los criterios de identificación de los proyectos de interés común y las líneas principales de la acción comunitaria en el campo de los proyectos de RTE de energía.

- poca coordinación;
- opiniones divergentes entre los países implicados en cuanto a la prioridad de un proyecto dado;
- elementos de riesgo político cuando se trata de proyectos relacionados con algunos terceros países.

Una vez superados estos obstáculos, suele conseguirse el capital suficiente para la construcción del proyecto. No obstante, a veces hay problemas para la financiación de algunas redes de energía, lo cual es frecuente en el caso de proyectos en regiones periféricas de la UE con menor rentabilidad que en regiones centrales a pesar de haberse probado su viabilidad económica potencial.

Algunos representantes personales afirman que en los casos de redes energéticas entre la Unión y terceros países, es fundamental no contar con subsidios que puedan situar a los suministros comunitarios de energía en una posición de desventaja competitiva.

A pesar de estas diferencias entre los sectores de los transportes y de la energía, el método aplicado por el Grupo a los proyectos de transportes (análisis «de abajo a arriba», seminarios sobre

proyectos, etc.) es válido también para la energía.

El Grupo adoptó los siguientes criterios de selección de los proyectos más indicados de acuerdo con su mandato, según los cuales éstos deben:

- responder a los objetivos, definiciones técnicas y prioridades establecidos en las orientaciones sobre energía acordadas en el Consejo de energía del 25 de mayo;
- tener un impacto económico positivo y mejorar la competitividad de la Unión y aumentar su capacidad tecnológica;
- tener una dimensión significativa en relación con el mercado energético del país o países implicados;
- tener un grado avanzado de desarrollo (las obras deben poder empezar en el plazo de dos o tres años);
- enfrentarse a problemas administrativos o de otro tipo que pueden retrasar los proyectos e incluso hacer peligrar su realización.

Se han celebrado ya seminarios o reuniones preparatorias sobre seis de los ocho proyectos prioritarios, y los resultados con que se cuenta por el momento son alentadores.

Medio ambiente

El título XII del Tratado, dedicado a las redes transeuropeas, no habla en ningún momento de medio ambiente. El Consejo Europeo de diciembre tampoco encomendó al Grupo ningún mandato al respecto. Por otro lado, sin embargo, el Consejo Europeo había solicitado a la Comisión que incluyera el medio ambiente en sus propuestas sobre financiación de las redes, y la Comisión considera que hay algunas semejanzas entre las redes de transporte y energía y el tipo de proyecto de medio ambiente exigido en el Libro blanco de la Comisión (gran escala, transnacional, dimensión de red, etc.).

A la vista de esas semejanzas, la Comisión consideró necesario seguir con respecto al medio ambiente el mismo planteamiento aplicado a los transportes y la energía (determinación de proyectos prioritarios, organización de seminarios

sobre proyectos, etc.). Para ello, la Comisión ha mantenido varias reuniones extraoficiales con los Estados miembros con objeto de establecer los criterios de selección y determinar los proyectos prioritarios. A continuación, la Comisión presentó al Grupo un documento de trabajo.

El Grupo reconoció la importancia de los problemas medioambientales planteados y algunos representantes personales se mostraron muy partidarios de que el Grupo estudiara también proyectos de medio ambiente. No obstante, dadas las diferentes interpretaciones avanzadas con respecto a las conclusiones del Consejo Europeo, el Grupo se abstuvo de entrar en un debate sustantivo porque carecía de mandato específico para hacerlo. Los aspectos medioambientales de las RTE de transporte y energía forman, sin embargo, parte de los trabajos del Grupo.

Ampliación de las redes a terceros países

Hay un consenso general en el Grupo sobre la importancia política y económica de la ampliación de las RTE a países vecinos, en particular de Europa central y oriental y de la cuenca mediterránea.

La lista de proyectos prioritarios aprobados por el Grupo incluye varios proyectos de ampliación de las redes más allá de las fronteras de la Unión. En el futuro se formularán otras propuestas.

El Grupo ha mantenido una serie de debates preliminares sobre el tema, entre otras cosas, sobre la base de las conclusiones de la conferencia paneuropea de transportes celebrada en Creta en marzo de 1994. En la conferencia se estudió un planteamiento «de tres niveles» como punto de partida de la futura labor de desarrollo coherente de una infraestructura a escala paneuropea. Los tres niveles son:

1. La perspectiva a largo plazo correspondiente al desarrollo de infraestructuras de interés común sobre la base de los convenios de las Naciones Unidas sobre planificación de infraestructuras europeas de carreteras, ferrocarriles y transporte combinado.
2. La perspectiva a medio plazo (2010) correspondiente a las prioridades de interés común: RTE para el territorio de la Unión y los corredores multimodales prioritarios en dirección a países de Europa central y oriental (véanse los mapas indicativos del apéndice 3).
3. Los proyectos de interés común prioritarios a corto plazo, situados en el nivel 2, que pueden

realizarse en un plazo de cinco años y que se seleccionarán a partir de criterios operativos (únicamente Europa central y oriental).

A este respecto, conviene recordar que el Consejo Europeo de Copenhague dejó abierta la posibilidad de utilizar hasta el 15 % de los recursos de PHARE para financiar proyectos de inversiones en transportes y energía. En el presupuesto de 1994 se han reservado 100 millones de ecus, pendientes todavía de la aprobación definitiva del comité de gestión de PHARE, para la financiación de proyectos de RTE en países de Europa central y oriental. En la práctica, ese importe va a combinarse con fondos procedentes del BEI, del BERD y del Banco Mundial. Por otra parte, el Parlamento Europeo ha asignado un porcentaje del presupuesto de 1994 para facilitar la cooperación transfronteriza, incluso en relación con proyectos de transportes. Además, se han destinado alrededor de 50 millones de ecus con cargo a los programas regionales de transporte de PHARE (1992-1994) para suprimir los peores «cuellos de botella» transfronterizos de importancia internacional en países de Europa central y oriental.

La lista de proyectos prioritarios en el sector de la energía incluye nuevos gasoductos entre la Unión y dos de sus principales suministradores, es decir, Argelia y Rusia, a lo largo de nuevas vías de tránsito. En el sector de la electricidad, el proyecto de enlace entre el este y el oeste de Dinamarca constituirá, además, un enlace adicional entre los países escandinavos y los países occidentales del continente.

El Grupo propone proseguir el estudio de esta cuestión para poder presentar recomendaciones más específicas al Consejo Europeo de Essen.

Segunda parte: actividad futura

Problemas que deben solucionarse

Al tratar de determinar los proyectos a que debe darse prioridad y la manera en que debe acelerarse su realización, han surgido problemas específicos potenciales que merecen un análisis más profundo. Esos problemas son de dos tipos:

- los relativos al marco reglamentario,
- los relativos a la financiación de las redes transeuropeas (RTE).

En cuanto al marco reglamentario necesario para la realización de la infraestructura, el Grupo ha señalado algunos campos en los que puede haber problemas. Sin embargo, hasta el momento no se ha llevado a cabo ningún análisis. En opinión de la Comisión, sería conveniente que también el Grupo tomara en consideración estos temas en su futura labor.

Respecto a la financiación, el Consejo Europeo de diciembre de 1993 solicitó al Consejo Ecofin, así como a la Comisión y al BEI, que estudiaran

el asunto. Como parte de ese estudio, la Comisión ha consultado al Grupo y al BEI. El Grupo ha contribuido considerablemente al avance del estudio, entre otras cosas facilitando información sobre la situación de financiación de los proyectos prioritarios. La Comisión presentó al Consejo el 1 de junio de 1994 una comunicación relativa a la financiación de las redes transeuropeas,¹ en la cual la Comisión expone su evaluación preliminar de la situación financiera de las RTE. Dentro del Grupo se han manifestado distintas opiniones sobre dicha evaluación de la Comisión.

En lo que se refiere tanto a la financiación como al marco reglamentario, deberá recogerse más información con un planteamiento pragmático ascendente a fin de evaluar con precisión la importancia de esos dos aspectos para la realización de las redes transeuropeas. En las siguientes secciones se exponen brevemente ambos aspectos.

Marco reglamentario

Ante todo, conviene señalar que el Grupo aún no ha tenido la oportunidad de abordar los distintos problemas que se tratan más adelante, ya sea de modo horizontal o según los resultados de los diferentes seminarios sobre los proyectos. No obstante, sería oportuno que el Grupo abordara dichos problemas con una perspectiva ascendente, con el fin de diseñar una planificación más segura y acelerar la realización de los proyectos.

Transportes

Un punto de partida que puede utilizarse al analizar el sector es, por descontado, el propio marco reglamentario de la Comunidad y las líneas generales de la política comunitaria de transporte existente actualmente. Dicha política común se basa en dos principios que dan algunas indicaciones generales al respecto. El primero de

ellos es la orientación hacia una economía de mercado, dejando libertad a los pasajeros y a los transportistas para elegir el modo de transporte que más les convenga. El segundo principio rector, que está establecido en las decisiones comunitarias y las comunicaciones sobre la política comunitaria, consiste en que los costes de infraestructura del transporte deben correr a cargo de los usuarios en la mayor medida posible. Se considera que este principio es un elemento clave para establecer una competencia leal entre los distintos servicios de transporte, lo que puede traer consigo una variación de la relación de las cuotas de mercado existente entre los modos. De esta manera, al permitir la obtención de ingresos derivados de los proyectos, el principio refuerza la posibilidad de participación del sector privado.

¹ COM(94) 860.

El desarrollo de las redes de infraestructura de transportes y la realización y financiación de proyectos de gran magnitud están sujetos a numerosas y complejas normas jurídicas de procedimiento de los Estados miembros y de la Unión. Dichas normas se refieren, entre otras cosas, a la evaluación de impacto ambiental, los procedimientos de convocatoria pública de ofertas, la interoperabilidad y las normas técnicas, la legislación sobre sociedades y sobre impuestos de sociedades, las normas de competencia, el contexto general de la política común de transportes, en particular la atribución de los costes de infraestructura y los costes externos, los procedimientos aplicados a las contribuciones financieras, etc. Otros elementos importantes son la propiedad de la tierra y los procedimientos de adquisición voluntaria u obligatoria con la compensación adecuada, así como la protección de los derechos civiles, con la posibilidad de que los ciudadanos puedan defenderse a sí mismos ante los tribunales si consideran que resultan afectados por un proyecto. El cumplimiento de todos esos requisitos y procedimientos puede dar lugar a retrasos imprevisibles, por lo que pueden aumentar el coste de un proyecto. Lo mismo puede ocurrir con el cumplimiento de otros requisitos si no se elaboran o gestionan convenientemente.

El establecimiento de asociaciones entre el sector público y el privado varía de un Estado miembro a otro. Los sistemas jurídicos de los Estados miembros establecen distintas formas y procedimientos, más o menos adecuados para los objetivos fijados. Son factores importantes la posibilidad de dar concesiones a constructores y operadores privados, las distintas formas de introducir capitales y los regímenes fiscales, además de los regímenes normales de mercado libre aplicados a todo tipo de operaciones bancarias.

Los casos en que los seminarios sobre los proyectos muestren que un tratamiento colectivo a nivel comunitario puede acelerar los procedimientos podrían ser examinados por el Grupo.

Energía

La Comisión considera que la realización de las redes transeuropeas en el sector energético depende de la realización del mercado interior en este campo y de una liberalización mayor en el

sector de la electricidad y del gas natural. Se recuerda que la Comisión ya ha intervenido en este sector mediante la puesta en vigor de normas de competencia y la presentación de distintas propuestas.

Si bien el Grupo aún no ha tenido la oportunidad de analizar en profundidad estos temas, es obvio que el desarrollo físico de las interconexiones, por un lado, contribuye a la creación de un mercado energético más abierto y competitivo y, en algunos casos, es una condición importante para dicha creación, y, por otro lado, contribuye a obtener los beneficios esperados con la creación del mercado interior en general.

La complejidad y, en algunos casos, la lentitud de los *procedimientos administrativos* utilizados para obtener permisos de construcción de redes energéticas dan lugar en numerosas ocasiones a esperas de entre cinco y diez años para conseguir las autorizaciones necesarias. Las consideraciones de tipo ambiental suelen dominar las discusiones sobre la aceptabilidad de la ubicación y las repercusiones de los proyectos relacionados con redes energéticas. Una aclaración de las normas vinculadas al impacto ambiental de los proyectos y de las reglamentaciones y normas que deben cumplirse podrán acortar dichas discusiones y, por tanto, simplificarán los procedimientos de autorización.

En las propuestas de la Comisión sobre las orientaciones en que debe basarse el establecimiento de las redes energéticas transeuropeas, se destaca la necesidad de que haya una mayor coordinación entre los Estados miembros a fin de buscar una solución a las dificultades y retrasos ocasionados en la instalación de redes energéticas por los procedimientos de autorización o los aspectos técnicos aplicables a dichas redes.

Los casos en que los seminarios sobre los proyectos muestren que un tratamiento colectivo a nivel comunitario puede acelerar los procedimientos podrían ser examinados por el Grupo.

Normas generales de competencia del Tratado

Las consideraciones anteriores sobre los sectores del transporte y la energía están supeditadas a las

disposiciones generales del Tratado sobre competencia.

En los casos en que se combinan la financiación pública y la privada, puede haber distorsión de la competencia causada por la concesión de ayudas estatales (véanse el artículo 92 y, en el sector del transporte, las disposiciones específicas de los artículos 77 y 80). No obstante, las mismas normas podrán autorizar la financiación pública

de proyectos de interés comunitario o público, teniendo en cuenta el título XII del Tratado y en función del resultado de la evaluación de los criterios establecidos sobre las ayudas estatales.

Por otra parte, en relación con los artículos 85 y 90 del Tratado, deberán tomarse en consideración las repercusiones de, entre otras cosas, los derechos exclusivos, la cooperación entre empresas y los acuerdos entre los operadores y los usuarios de las redes.

Financiación

En el Libro blanco y en su reciente comunicación al Consejo Ecofin, la Comisión ha dado algunos cálculos preliminares sobre las necesidades totales de inversión en las RTE hasta el año 1999. Las cifras facilitadas son orientativas. El Grupo no ha podido comprobar dichas cifras, debido, sobre todo, a que aún se están realizando los seminarios sobre los proyectos.

Los proyectos de *transporte* más avanzados que se enumeran en el apéndice 2 representan sólo una parte de la inversión total. Sin embargo, las estimaciones más recientes de los costes de dichos proyectos, basadas en los datos aportados por los Estados miembros, corroboran en términos generales las expectativas reflejadas en el Libro blanco. Aunque las estimaciones son inciertas, actualmente se calcula que, de acuerdo con la información facilitada a la Comisión por los Estados miembros fundamentalmente, el coste de inversión total de los diez proyectos (excepto el enlace fijo del Øresund) será superior a 68 000 millones de ecus, a precios constantes, durante sus períodos de vida (en la mayoría de los casos hasta el año 2002). Esto supone un coste comprendido entre 4 000 y 6 000 millones de ecus anuales, en función del escalonamiento del gasto. Evidentemente, los precios efectivos implicarán unas mayores necesidades financieras reales, ya que la inflación de los costes aumentará las necesidades totales de financiación.

En los seminarios sobre los proyectos, que se están realizando actualmente, se están revisando todas las cifras con los Estados miembros y otras partes interesadas.

El Grupo ha agradecido el documento distribuido por el BEI y, en particular, las propuestas

realizadas en el mismo acerca de la adaptación de las condiciones de los préstamos del BEI de modo que se tome en consideración el carácter de proyectos a largo plazo de las RTE.

El Grupo se ha mostrado de acuerdo en que la designación de un proyecto como proyecto prioritario de red transeuropea no debe garantizar automáticamente una financiación comunitaria. Para obtener financiación comunitaria, los proyectos deberán cumplir los criterios de idoneidad establecidos en la legislación correspondiente. Es más, no deberán financiarse con el presupuesto comunitario proyectos que puedan financiarse en su totalidad mediante los mercados financieros. En sentido contrario, el hecho de que un proyecto no figure en la lista no excluirá automáticamente una financiación comunitaria del mismo.

El Grupo ha puesto de relieve que todos los proyectos prioritarios de transporte y energía habrán de ser económicamente viables, debiendo generar un beneficio neto para la sociedad, y ello teniendo en cuenta tanto los beneficios y costes externos como los directos. En la medida de lo posible, los proyectos deberán contribuir al reforzamiento de la competitividad y al desarrollo tecnológico de la economía comunitaria. Sin embargo, ello no significa que los proyectos deban ser viables desde un punto de vista estrictamente económico o comercial, esto es, que sus ingresos sean suficientes para cubrir todos los costes y generar una rentabilidad adecuada para los inversores sin subsidio alguno. Probablemente pocos de estos proyectos de transporte serán viables desde un punto de vista estrictamente económico. Se calcula que las tasas de rentabilidad de los distintos proyectos variarán

del 3 % al 8 %, lo que significa la necesidad de algún tipo de ayuda pública, a menos que puedan internalizarse los costes externos y los beneficios indirectos.

Esta viabilidad económica está influida por diversos factores:

- Una característica de muchos proyectos de transporte es la relativa a los períodos de construcción, que son largos y a veces inciertos y requieren desembolsos importantes (una duración de seis o siete años o más es bastante frecuente), sin obtenerse ingresos que permitan hacer frente a las cargas financieras. Es mucho más difícil para los inversores privados obtener una rápida rentabilidad de su inversión en el caso de proyectos de transporte que cuando se trata de proyectos industriales o comerciales.
- Estos proyectos pueden verse afectados por una asimetría geográfica entre los beneficios obtenidos a nivel comunitario y los costes financieros derivados de factores externos, especialmente las repercusiones medioambientales, que se generan a nivel más regional o local.
- En el caso de los proyectos transfronterizos, es necesario cumplir distintos requisitos nacionales de orden legal y administrativo.
- Desde el punto de vista de los ingresos, el principal factor que afecta a la viabilidad económica es la incertidumbre de las previsiones de tráfico (flujos de transporte y tasas de aumento).

Asociaciones entre el sector público y el privado

El Libro blanco indica que la mayor parte de los recursos financieros necesarios para las inversiones en RTE procederá de los Estados miembros, a través de presupuestos públicos, empresas públicas o inversores privados y proveedores de fondos. Habida cuenta de la naturaleza de los proyectos en el sector del transporte, y por las razones expuestas anteriormente, es probable que el sector público siga siendo la principal fuente de financiación del sector del transporte. En los sectores de energía y telecomunicaciones, la situación es diferente, ya que en esos campos el sector privado desempeña un papel relevante y de importancia creciente como consecuencia de

la desregulación, la competencia y la privatización.

Sin embargo, habida cuenta de las restricciones de los presupuestos públicos, que limitan el alcance de la financiación directa de inversiones por parte del sector público, la rápida realización de los ambiciosos programas de RTE requerirá diferentes formas de asociación entre los sectores privado y público también en el sector del transporte. De conformidad con la importancia concedida por el Consejo Europeo de Bruselas, el Grupo ha considerado que los proyectos prioritarios en materia de transporte deberán permitir la *participación privada* en sentido amplio. El inversor privado puede participar de diversas formas: como accionista, como concesionario, como contratista que comparte el riesgo o, simplemente, como prestamista. Un requisito esencial es la creación de un marco jurídico y administrativo adecuado para el reparto de riesgos, que incluya en su caso, la concesión de derechos de construir, poseer o explotar los proyectos de RTE. Un segundo requisito es una determinación más precisa del apoyo del sector público que facilite la participación del sector privado. Varios Estados miembros están desarrollando ya planteamientos en este sentido, como la fijación de ofertas mínimas con cargo al presupuesto estatal en convocatorias de licitación que se proponen minimizar la contribución del sector público y aumentar al máximo la del sector privado. Esta determinación debe tener en cuenta las limitaciones específicas de la oferta de fondos privados, a saber:

- La mayoría de los inversores privados se fijan un horizonte temporal más corto que el sector público.
- Estos inversores exigen unos niveles de rentabilidad proporcionados a los riesgos.
- En el caso de los proyectos de infraestructura física, los inversores privados no sólo tienen en cuenta el riesgo comercial sino también el derivado de las políticas aplicadas por las autoridades públicas (las modificaciones de la legislación o las decisiones de inversión pública afectan a la viabilidad).

Presupuestos públicos

En lo que se refiere a las subvenciones, los propios *Estados miembros* suministrarán la ma-

yor parte de la financiación necesaria. En el caso de los diez proyectos más avanzados en materia de transporte (excepto el de Øresund) y según los planes de inversión actuales de los Estados miembros, dicha financiación estará probablemente comprendida entre 15 000 y 20 000 millones de ecus (o entre la cuarta parte y la tercera parte del coste de inversión total).

Los proyectos de RTE en las regiones asistidas son financiados también por el *FEDER* y el *Fondo de Cohesión*, siempre que contribuyan a los objetivos generales de estos instrumentos en relación con la cohesión económica y social. El Fondo de Cohesión (en materia de transporte y medio ambiente) y el FEDER (en todos los sectores de las RTE), que disponen de sustanciales recursos financieros para las regiones asistidas de la Unión, pueden financiar tanto las ayudas en forma de subvenciones como la asistencia técnica. Debido a su situación en regiones asistidas de la Comunidad y a sus mayores repercusiones en el desarrollo regional, probablemente algunos de los proyectos energéticos prioritarios podrán optar a las ayudas del FEDER.

También la Comunidad desempeña un papel específico y complementario, junto con los Estados miembros, en la financiación de los proyectos de RTE de interés común. Se recuerda que la Comisión ya ha propuesto un reglamento financiero,¹ basado en el artículo 129 C del Tratado. En dicho artículo se establece que la Comunidad podrá apoyar los esfuerzos financieros de los Estados miembros para proyectos de interés común, especialmente en forma de estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés. El objetivo de la propuesta es utilizar del modo más eficaz posible los limitados fondos disponibles (un promedio de 400 millones anuales hasta 1999) con el fin de facilitar el acceso de estos proyectos a la financiación del mercado y, en su caso, a otras formas de participación del sector privado. En particular, se propone que los promotores se encarguen de buscar la estructura financiera más adecuada para un proyecto con la posibilidad, en cualquier caso, de obtener una ayuda de hasta el 10 % del coste de la inversión para pagar los intereses.

¹ Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas.

También se propone que el presupuesto contribuya a cubrir los costes de suscripción de alguno de los acuerdos de préstamo (al menos una parte de los costes de las primas sobre garantías). Por su gran envergadura y duración, es probable que los proyectos de transporte sean los proyectos que más requieran la utilización de estos últimos instrumentos.

Otros instrumentos comunitarios

La principal fuente de financiación de las RTE a escala comunitaria será el *Banco Europeo de Inversiones*. En 1993, el BEI prestó, a través de sus mecanismos de préstamo habituales y de su instrumento temporal de préstamo («instrumento de Edimburgo»), alrededor de 7 500 millones de ecus para proyectos de interés comunitario en los sectores de transportes, energía y telecomunicaciones, así como 3 500 millones para grandes proyectos medioambientales. Por consiguiente, su papel en apoyo de los proyectos de RTE en general y de las prioridades en particular será de particular importancia. El Grupo se ha beneficiado del asesoramiento del BEI sobre aspectos financieros. La Comisión acoge con satisfacción la atención que el Banco está prestando a esta cuestión y su compromiso de realizar un importante esfuerzo complementario en apoyo de las RTE. En concreto, el BEI ha determinado seis campos en los que esfuerzos financieros adicionales de su parte podrían ser útiles en ciertos casos, especialmente en relación con proyectos de transporte, a saber:

a) Financiación de intereses durante el período de construcción

El BEI ya financia intereses durante el período de construcción como parte de los costes de un proyecto. Recurriendo a fórmulas de financiación adecuadas, el Banco podría ofrecer también tipos más bajos durante la construcción, compensando la diferencia mediante una capitalización de intereses que deberían pagarse durante el período de vigencia del préstamo. Este mecanismo podría constituir un complemento útil a las bonificaciones de intereses con cargo a la línea presupuestaria relativa a las RTE, reduciendo la carga del servicio de la deuda en las primeras fases de los proyectos.

b) Períodos de carencia más largos para el reembolso del capital

Con frecuencia los proyectos de RTE también requieren un amplio período de carencia debido a la ausencia de ingresos durante el período de construcción y al lento ritmo de entradas de tesorería tras el comienzo de la explotación. El BEI ya ofrece esta posibilidad en algunos casos, habiendo ya concedido préstamos reembolsables al vencimiento (el capital se reembolsa en su totalidad al final del período de vigencia del préstamo). El banco está dispuesto a estudiar una utilización más frecuente de este fórmula para los proyectos de RTE.

c) Concesión de préstamos con plazos de vencimiento muy largos

El objetivo es minimizar la cantidad de flujos de tesorería del proyecto que deben dedicarse al reembolso de la deuda en los primeros años. El BEI está dispuesto a conceder plazos de más de veinte años cuando ello resulte conveniente.

d) Fijación de los tipos de interés de los préstamos antes de su utilización

La financiación anticipada permite a los promotores de un proyecto protegerse contra incrementos de los tipos de interés que podrían producirse entre el establecimiento de los mecanismos de préstamo y el momento en que los fondos prestados se necesitan para financiar los costes de construcción u otros costes. El BEI está dispuesto a establecer dichos mecanismos cuando se haya contraído el compromiso formal de realizar el proyecto y se haya establecido un acuerdo marco entre el BEI y el promotor por el que éste se comprometa a utilizar los fondos a su debido tiempo.

e) Cofinanciación de proyectos

Muchos bancos están dispuestos a participar en la financiación de la construcción, pero no desean estar vinculados al proyecto ni correr riesgos durante un largo período, sino que desean el establecimiento de disposiciones que les permitan abandonar el proyecto una vez que se haya concluido su realización. El BEI se muestra dispuesto a considerar el establecimiento de estructuras apropiadas en este sentido, a condi-

ción de que se haya instaurado un acuerdo marco desde el principio como parte integrante de las disposiciones financieras relativas al proyecto.

f) Acuerdos generales de crédito

En el caso de proyectos adecuados, el BEI está dispuesto a llegar, en las primeras fases del proyecto, a un acuerdo general de crédito por el que se comprometería a facilitar una parte substancial de los recursos financieros necesarios a condición de que el promotor del proyecto cumpla ciertos compromisos. Evidentemente la cantidad de recursos financieros aportados variará según las circunstancias. Los desembolsos realizados conforme a acuerdos generales se realizan con tipos de interés abiertos, que ofrecen al promotor la posibilidad de utilizar la línea de crédito al tipo de interés vigente en el mercado de capitales en el momento de puesta a disposición de los fondos (distinto del momento en que se llegó al compromiso inicial), y ello sin comisión de apertura de crédito.

Además de estos acuerdos de financiación específicos que deberían contribuir a atraer otras fuentes de financiación, el Banco también se ha ofrecido para contribuir a estructurar las disposiciones contractuales y financieras relativas a los proyectos prioritarios de RTE, en colaboración con el promotor y sus asesores, los Estados miembros, la Comisión y otras partes interesadas. La función del BEI será específicamente la de contribuir a determinar formas de limitar los riesgos y costes de construcción y financiación del proyecto.

Por otra parte, *el Fondo Europeo de Inversiones*, que se constituirá en el mes de junio, contribuirá significativamente a facilitar el acceso de estos proyectos al mercado de capitales. El FEI colaborará con el sector privado y con asociaciones entre operadores públicos y privados para la asignación y gestión de riesgos. La misión del FEI es actuar como socio cofinanciador del BEI y de otras instituciones financieras en la financiación de redes transeuropeas, dentro de los límites determinados por su estatuto y guiándose por principios comerciales. El FEI deberá estimular y favorecer diversas formas de financiación de proyectos, en los que la deuda queda cubierta fundamentalmente por entradas de tesorería. Esto debería atraer a los inversores institucionales hacia estos proyectos. El FEI también

deberá operar en estrecha colaboración con los instrumentos presupuestarios de la Comunidad, facilitando su participación en operaciones conjuntas públicas y privadas. Por ejemplo, podría imaginarse la financiación conjunta de un proyecto de RTE mediante un préstamo del BEI, una garantía del FEI (como en el caso de un préstamo a terceros) y una contribución a la prima del FEI con cargo a la línea presupuestaria relativa a las RTE.

El Consejo Europeo de diciembre de 1993 solicitó al Ecofin, así como a la Comisión y al BEI, que estudiaran la cuestión de la financiación de las RTE. El Consejo Europeo hizo hincapié en el objetivo de que la Comunidad debe movilizar grandes cantidades de financiación privada de estos proyectos reduciendo los riesgos financieros.

Apéndices

Apéndice 1

Lista de los representantes personales de los Jefes de Estado o de Gobierno

- B Sr. J. SMETS
Jefe de gabinete del Primer Ministro para la Célula Económica y Social
- D Sr. G. HALLER
Secretario de Estado del Ministerio de Finanzas
- DK Sr. J. THOMSEN
Secretario permanente del Ministerio de Economía
- GR Sr. L. NIKOLAU
Asesor permanente del Primer Ministro
- E Sr. J.A. ZARAGOZA
Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas
- F Sr. P. de BOISSIEU
Representante permanente de Francia ante la Unión Europea
- IRL Sr. J. LOUGHREY
Secretario del Ministerio de Transportes, Energía y Comunicaciones
- I Sr. A. MINUTO RIZZO
Consejero diplomático del Ministro de Presupuestos y Planificación Económica
- L Sr. G. REINESCH
Comisario del Gobierno ante la Banca Internacional en Luxemburgo
- NL Sr. T. VAN DE GRAAF
Consejero de Asuntos Económicos y Financieros y de Infraestructura
Secretario general adjunto del Ministerio de Asuntos Generales
- P Sr. J.P. PENEDA
Diputado del Parlamento portugués
- UK Sr. M.G. FITCHEW
Director de la oficina del gabinete de la Secretaría Europea

* * *

Participó también en los trabajos del Grupo sir Brian UNWIN, presidente del BEL.

Apéndice 2

Lista de proyectos prioritarios de transporte

1. Trabajos iniciados o que darán comienzo en los dos próximos años

- | | |
|--|-------------------|
| 1. <i>Tren de alta velocidad/transporte combinado norte-sur</i>
Eje del Brennero Verona–Munich–Nuremberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlín | I/A/D |
| 2. <i>Tren de alta velocidad (París)–Bruselas–Colonia–Amsterdam–Londres</i>
Se incluyen los siguientes tramos: | |
| Bélgica: frontera F/B–Bruselas–Lieja–Frontera B/D;
Bruselas–frontera B/NL | B |
| Reino Unido: Londres–acceso al túnel del Canal | UK |
| Países Bajos: frontera B/NL–Rotterdam–Amsterdam | NL |
| Alemania: (Aquisgrán–) ¹ Colonia–Rin/Meno | D |
| 3. <i>Tren de alta velocidad sur</i>
Madrid–Barcelona–Perpiñán
Madrid–Vitoria–Dax | E/(F)
E/(F) |
| 4. <i>Tren de alta velocidad este</i>
Se incluyen los siguientes tramos: ² | |
| París–Metz–Estrasburgo–Appenweier–(Karlsruhe)
con ramales a Metz–Saarbrücken–Manheim y
Metz–Luxembourg | F/D
F/D
F/L |
| 5. <i>Línea de Betuwe: transporte combinado/ferrocarril convencional</i>
Rotterdam–frontera NL/D–Rin/Ruhr ¹ | NL/D |
| 6. <i>Tren de alta velocidad/transporte combinado Francia–Italia</i>
Lyon–Turín | F/I |
| 7. <i>Autopista Patras–frontera greco–búlgara</i>
junto con el corredor de autopista oeste–este:
<i>Via Egnatia</i>
<i>Igumenitsa–Salónica–Alexandrúpolis</i> | GR |
| 8. <i>Autopista Lisboa–Valladolid</i> | P/E |
| 9. <i>Enlace ferroviario</i>
<i>Cork–Dublín–Belfast–Larne–Stranraer</i> | IRL/UK |

¹ La construcción en curso ya está recibiendo ayuda comunitaria.

² Ya se está construyendo la extensión a Frankfurt; el proyecto que se refiere a la posterior extensión a Berlín todavía no está suficientemente maduro.

- | | | |
|---|--|---------------|
| 10. | <i>Aeropuerto de Malpensa (Milán)</i> | I |
| 11. | <i>Enlace fijo ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (enlace fijo del Øresund)¹</i>
incluidas rutas de acceso danesas | DK/S |
| II. Proyectos que es posible acelerar para que las obras comiencen en dos años aproximadamente | | |
| 12. | <i>Transporte combinado</i>
Hasta la fecha se han determinado proyectos en Francia, Alemania, Italia, Bélgica, Portugal y España | Unión Europea |
| 13. | <i>Autopista Nuremberg-Praga</i> | D/(Cz |
| 14. | <i>Autopista Berlín-Varsovia-(Moscú)</i>
En paralelo con el tren de alta velocidad Berlín-Varsovia-(Moscú) | D/(Pol) |
| 15. | <i>Autopista Dresde-Praga</i> | D/Cz |
| 16. | <i>Enlace por carretera Irlanda-Reino Unido-Benelux</i> | UK/(IRL) |
| 17. | <i>Aeropuerto de Spata</i> | GR |
| 18. | <i>Aeropuerto de Berlín</i> | D |
| 19. | <i>Autopista de la Maurienne</i> | F |
| 20. | <i>Autopista Marateca-Elvas</i> | P |
| 21. | <i>Tren de alta velocidad de Dinamarca</i> | DK |

III. Proyectos que precisan un estudio más detenido

- | | | |
|-----|---|------|
| 22. | <i>Cinturón de Fehmarn: enlace fijo entre Dinamarca y Alemania</i> | DK/D |
| 23. | <i>Autopista Bari-Ontano</i> | I |
| 24. | <i>Canal Rhin-Ródano</i> | F |
| 25. | <i>Canal Sena-Escalda</i> | F |
| 26. | <i>Canal Elba-Oder</i> | D |
| 27. | <i>Mejora de la navegación por el Danubio entre Straubing y Vilshofen</i> | D |
| 28. | <i>Tren de alta velocidad Randstad-Rin/Ruhr Amsterdam-Arnheim-Colonia</i> | NL |
| 29. | <i>Corredor por carretera Valencia-Zaragoza-Somport</i> | E |
| 30. | <i>Tren de alta velocidad Turín-Venecia-Trieste</i> | I |
| 31. | <i>Tren de alta velocidad Brennero-Milán-Roma-Nápoles</i> | I |
| 32. | <i>Autopista transapenina Bolonia-Florenca</i> | I |
| 33. | <i>Tren de levitación magnética: transrápido</i> | D |
| 34. | <i>Conexión Luxembourg-Bruselas por tren de alta velocidad</i> | B/L |

¹ Sujeto a la aprobación del Gobierno sueco

Proyectos de ámbito europeo

Por lo que respecta a los proyectos relacionados con la implantación de nuevas tecnologías a escala europea, es decir, los relativos a la gestión del tráfico para mejorar la utilización de las infraestructuras de todos los modos de transporte (terrestres, marítimos y aéreos), la Comisión presentará lo antes posible las oportunas propuestas de actuación para:

- Un sistema de gestión del tráfico por carretera
- Un sistema de gestión del tráfico aéreo
- Un sistema de gestión del tráfico de buques
- Un sistema multimodal de posicionamiento por satélite
- Proyectos piloto de sistemas de gestión de ferrocarriles.

Apéndice 3

Descripción de los proyectos prioritarios de transportes

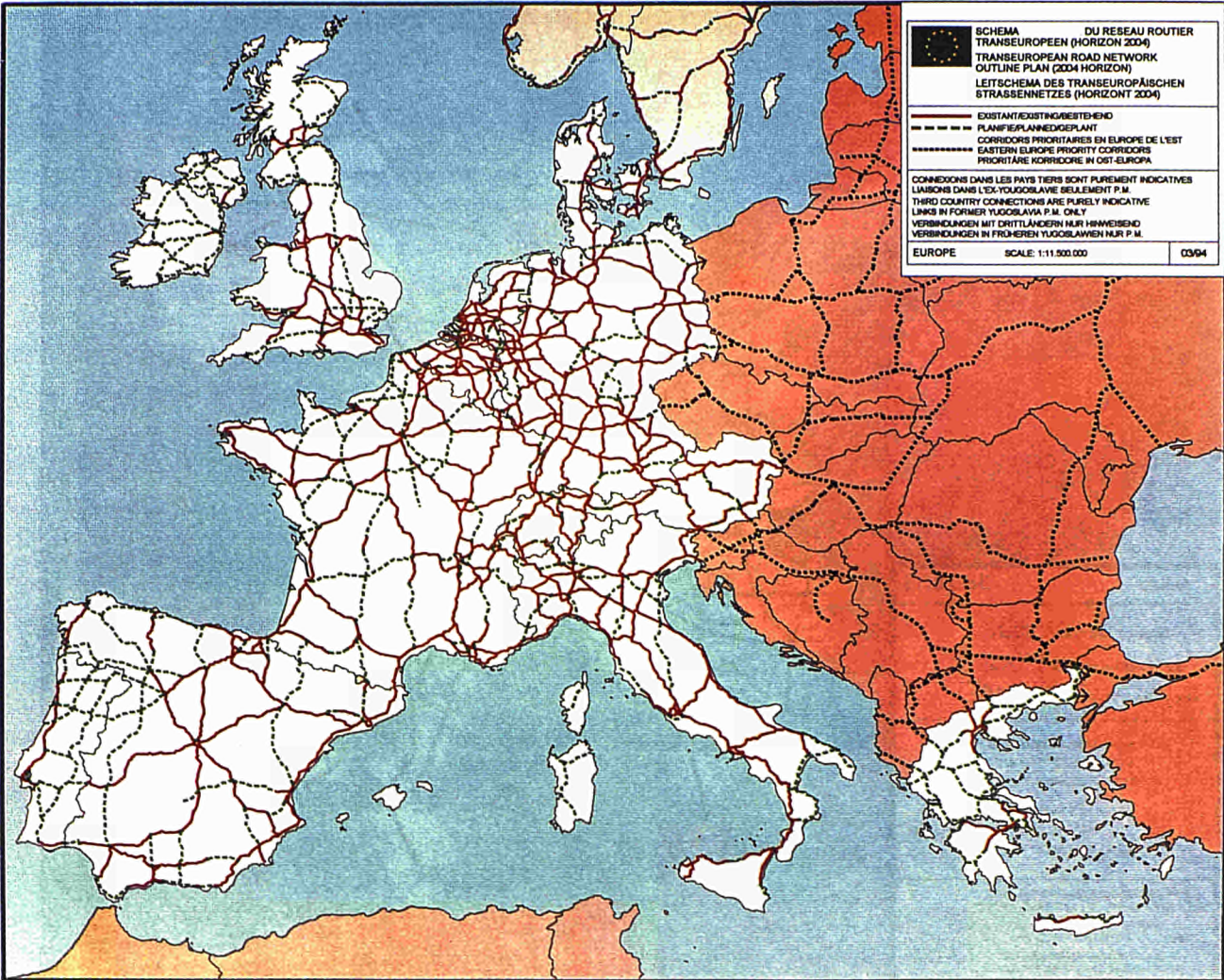
En la parte A del apéndice se ofrece una panorámica de la fase en que se encuentra el desarrollo de la red transeuropea de transportes.

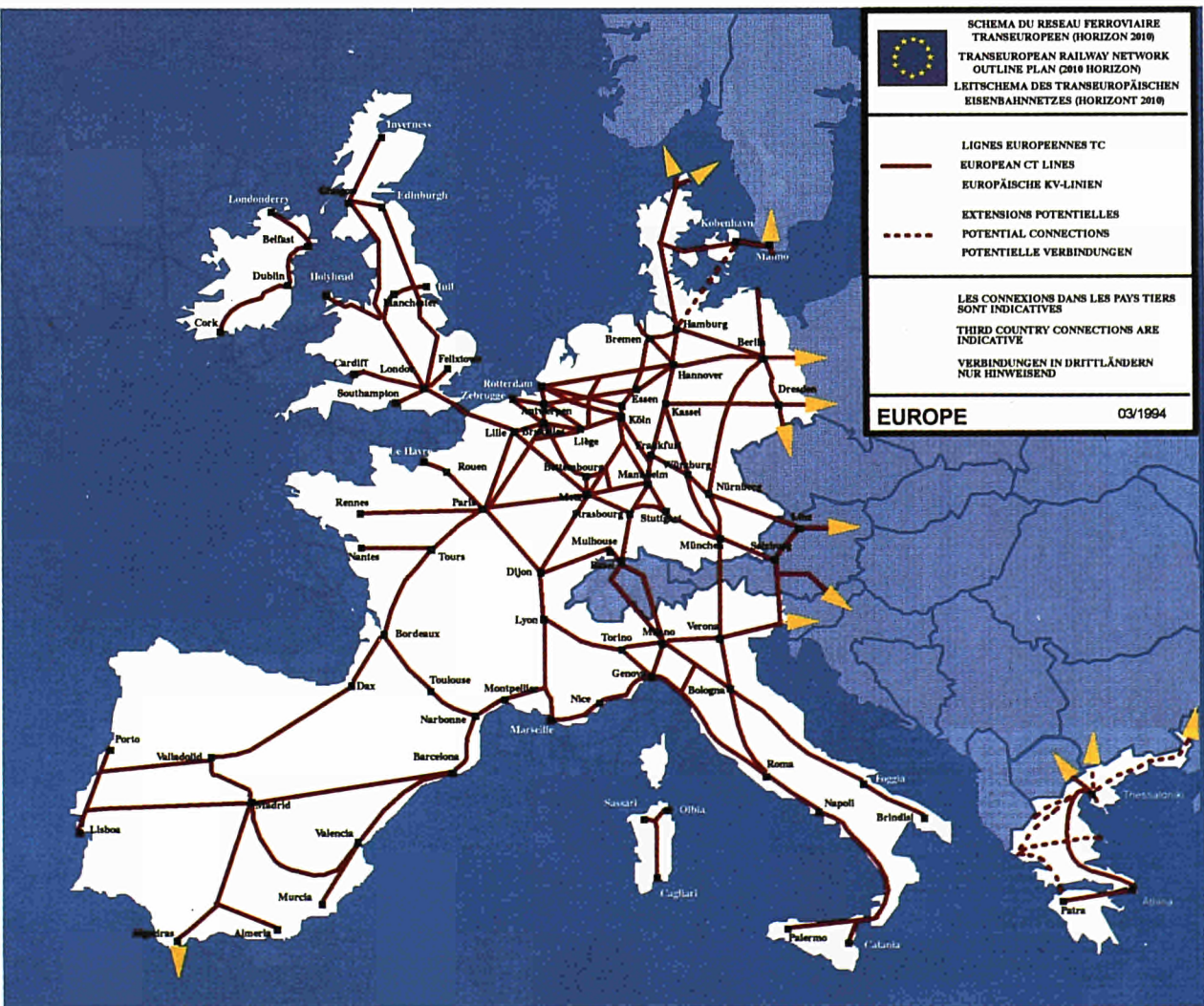
La parte B versa sobre los proyectos prioritarios más maduros que el Grupo está estudiando.

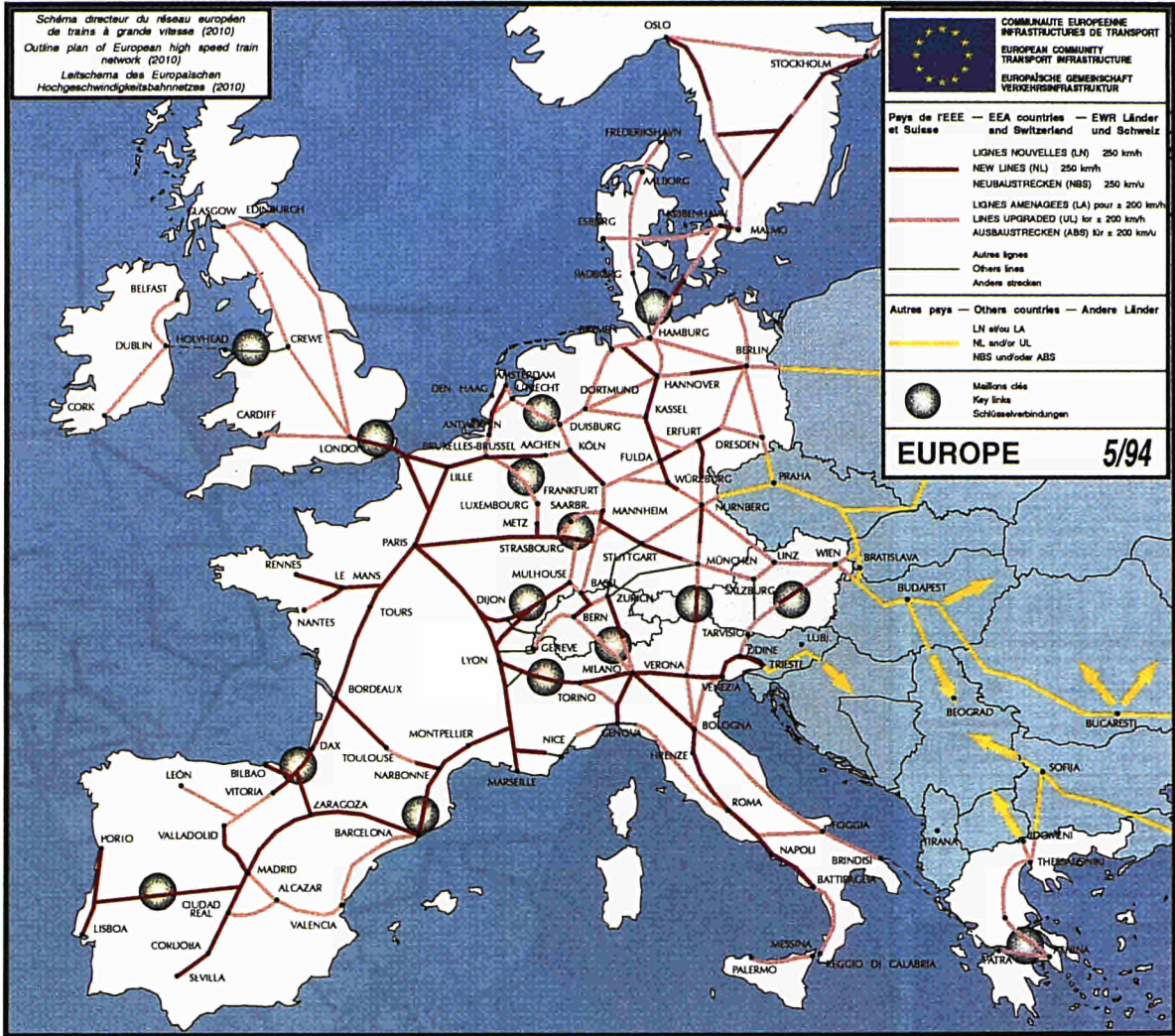
La parte C aborda la ampliación de las redes a los países de Europa central y oriental, a partir de los principales conclusiones de la segunda conferencia paneuropea de transportes, celebrada en Creta en marzo del presente año.

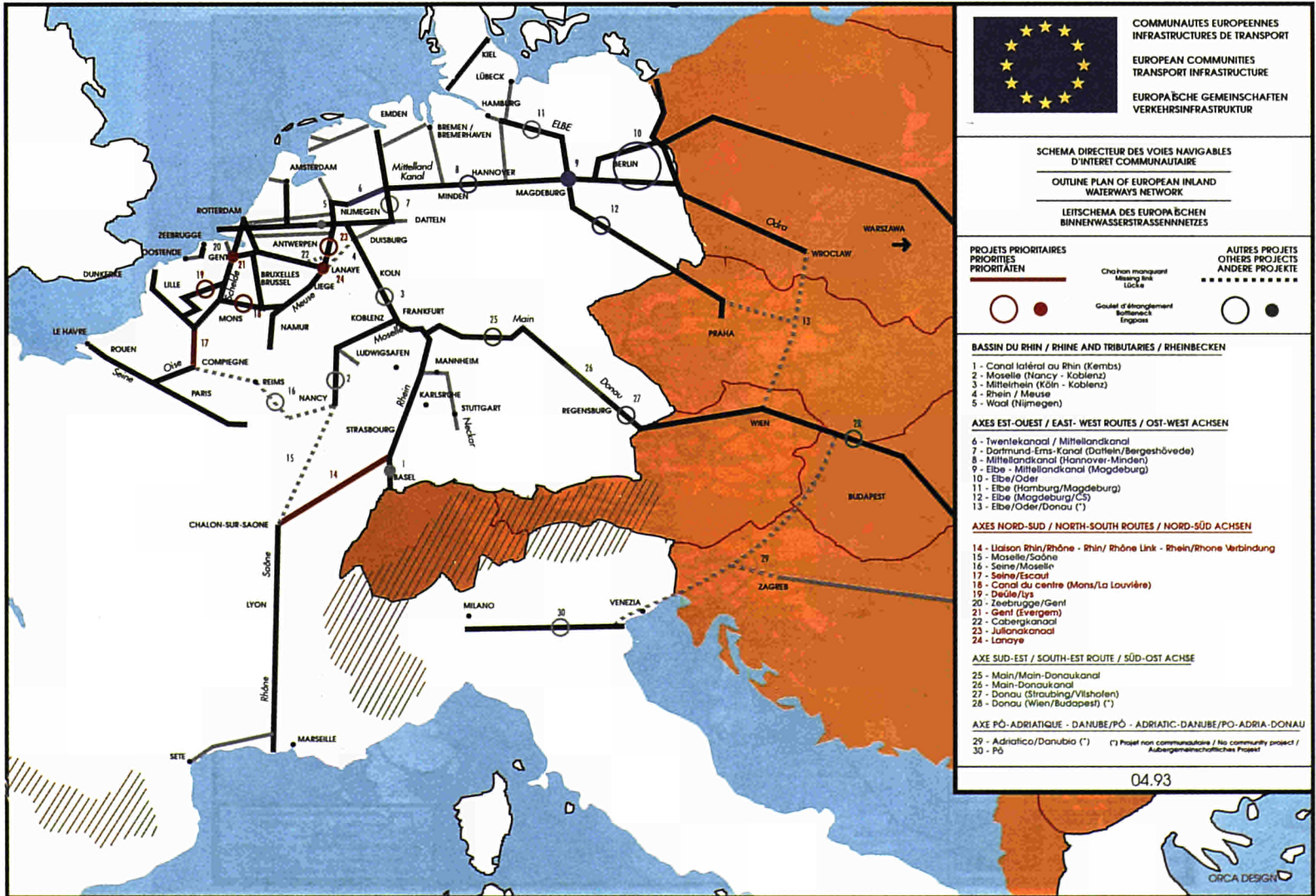
A. Red transeuropea de transportes

La Comisión adoptó una propuesta de decisión del Consejo y el Parlamento Europeo sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de una red transeuropea el 29 de marzo de 1994 [COM(94) 106]. A modo de resumen de los trabajos efectuados hasta la fecha a nivel comunitario, en las siguientes páginas se incluyen planos y esquemas de carreteras, ferrocarriles de alta velocidad, transporte combinado y vías navegables.









SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES D'INTERET COMMUNAUTAIRE
 OUTLINE PLAN OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS NETWORK
 LEITSCHHEMA DES EUROPÄISCHEN BINNENWASSERSTRASSENNETZES

PROJETS PRIORITAIRES PRIORITIES PRIORITÄTEN	Choix non marquant Missing link Lücke	AUTRES PROJETS OTHERS PROJECTS ANDERE PROJEKTE
	Goulet de étranglement Bottleneck Engpass	

BASSIN DU RHIN / RHINE AND TRIBUTARIES / RHEINBECKEN

- Canal latéral au Rhin (Kembs)
- Moselle (Nancy - Koblenz)
- Mittelrhein (Köln - Koblenz)
- Rhein / Meuse
- Waal (Nijmegen)

AXES EST-OUEST / EAST- WEST ROUTES / OST-WEST AXCHSEN

- Twentekanaal / Mittellandkanal
- Darfmund-Emis-Kanal (Datteln/Bergeshövede)
- Mittellandkanal (Hannover-Minden)
- Elbe - Mittellandkanal (Magdeburg)
- Elbe/Oder
- Elbe (Hamburg/Magdeburg)
- Elbe (Magdeburg/C5)
- Elbe/Oder/Donau (*)

AXES NORD-SUD / NORTH-SOUTH ROUTES / NORD-SÜD AXCHSEN

- Liaison Rhin/Rhône - Rhin/ Rhône Link - Rhein/Rhone Verbindung
- Moselle/Saône
- Seine/Moselle
- Seine/Escaut
- Canal du centre (Mons/La Louvière)
- Déûle/Isar
- Zeebrugge/Gent
- Gent (Evergem)
- Colbergkanal
- Jullandkanal
- Lanaye

AXE SUD-EST / SOUTH-EST ROUTE / SÜD-OST AXCHSE

- Main/Main-Donaukanal
- Main-Donaukanal
- Donau (Straubing/Willshofen)
- Donau (Wien/Budapest) (*)

AXE PÔ-ADRIATIQUE - DANUBE/PÔ - ADRIATIC-DANUBE/PO-ADRIA-DONAU

- Adriatico/Danubio (*)
- Pô

04.93

ORCA DESIGN

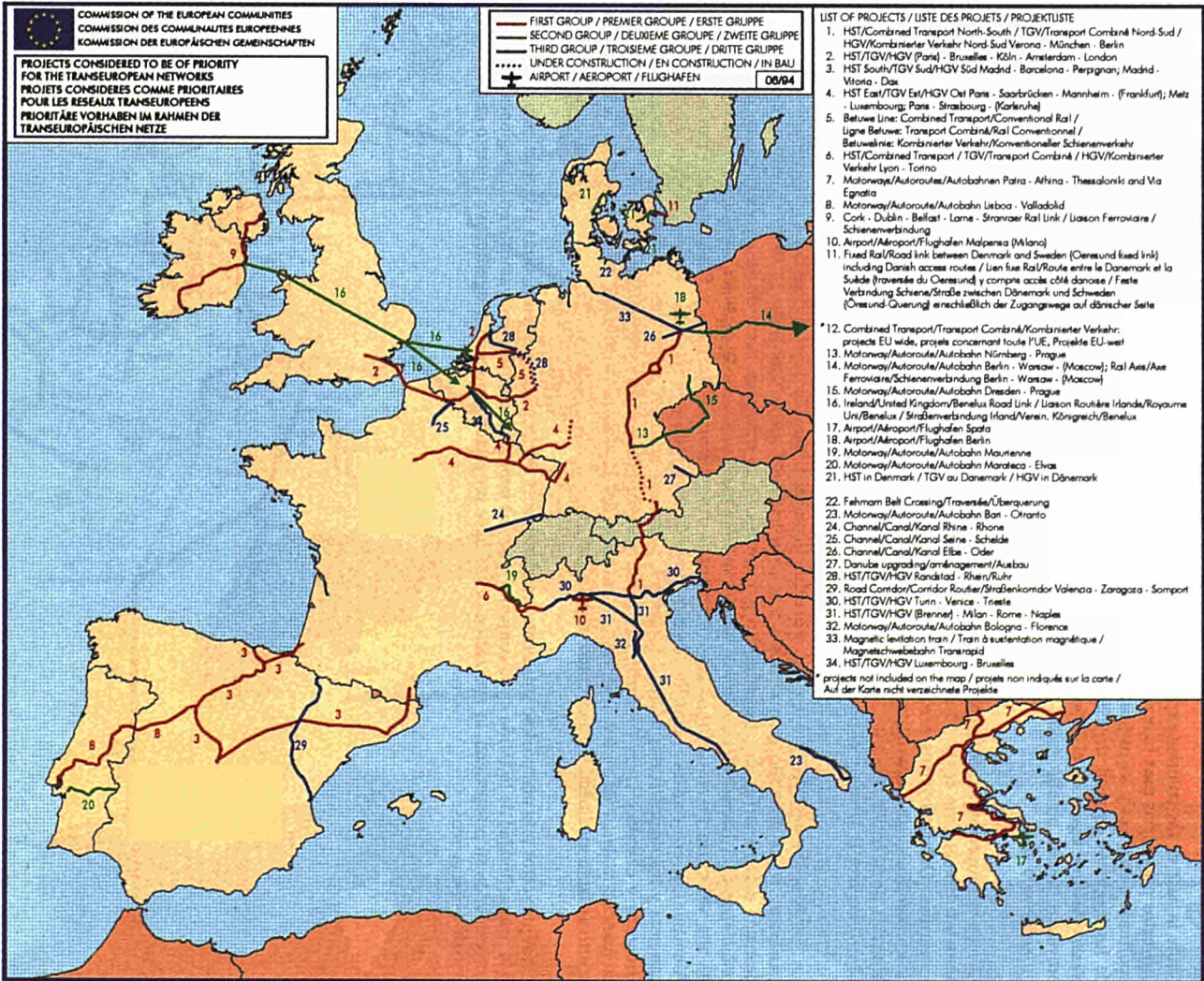
B. Descripción de los proyectos prioritarios de transporte más maduros

Sobre la base de los criterios expuestos en el documento principal, el Grupo Christophersen ha seleccionado once proyectos prioritarios para la realización de la red transeuropea integrada de transportes (la Comisión propuso las oportunas directrices y las presentó al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones en abril de 1994). Se tomaron como punto de partida la lista indicativa de 26 proyectos de transportes que figura en el Libro blanco y las ulteriores propuestas al respecto de los Estados miembros. Estos proyectos poseen un alto grado de madurez. Su realización ha comenzado ya o se espera que comience en los próximos dos años.

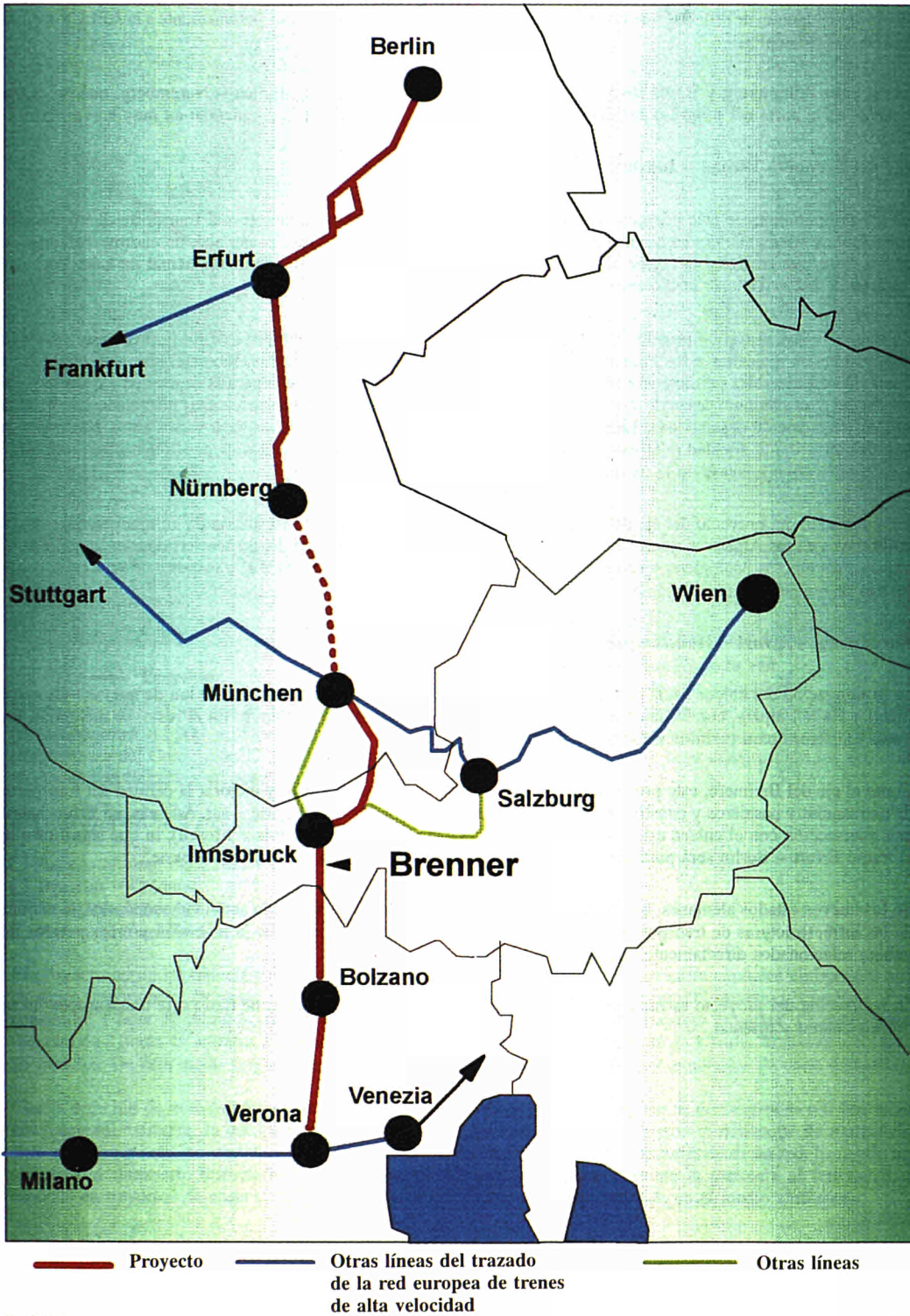
Los once proyectos se distinguen por sus grandes dimensiones (inversión total de 68 500 millones de ecus aproximadamente, sin contar Øresund) y su trascendencia en relación con la conexión de las redes de transporte nacionales. Ocho proyectos afectan a entre dos y cinco Estados miembros y tres son fundamentales para las comunicaciones entre islas (Irlanda/Irlanda del Norte) y países periféricos (Grecia y Portugal) y las regiones centrales de la Unión. Otro de los proyectos desempeña una importante función con respecto al transporte y el comercio entre la Unión y el resto del mundo.

La composición de este conjunto de proyectos demuestra que, en la planificación de las infraestructuras de transporte, se ha dedicado gran atención a la protección del medio ambiente. El 88 % de la inversión total se destinará a ferrocarriles, lo que influirá positivamente en el transporte tanto de pasajeros como de mercancías: reduciendo decisivamente el tiempo de desplazamiento entre una serie de capitales europeas (proyectos de trenes de alta velocidad París — Bruselas — Colonia — Amsterdam — Londres y París-este de Francia — sur de Alemania), se acrecentará el atractivo de este modo de transporte y se fomentará el trasvase de pasajeros desde la carretera y los vuelos cortos hacia el ferrocarril, más respetuoso del medio ambiente; proyectos como el eje del Brennero y el enlace Lyon — Turín, que incrementarán la capacidad y mejorarán la calidad del transporte de mercancías y darán un nuevo impulso al desarrollo del transporte combinado, tendrán también repercusiones positivas tanto medioambientales como económicas.

Estos proyectos más maduros no solamente crearán enlaces estratégicos que contribuirán al crecimiento económico y la competitividad de la Unión en su conjunto, sino que también incidirán positivamente en las regiones afectadas, acrecentando su prosperidad; la realización de los once proyectos generará un significativo número de puestos de trabajo permanentes.



Tren de alta velocidad/transporte combinado norte - sur incluido el eje del Brennero



Este proyecto constituye una parte importante del corredor ferroviario de alta velocidad/transporte combinado norte – sur entre Berlín, Munich, Roma/Adria y Grecia y se integra en la red transeuropea de transporte. La futura línea mejorará los accesos hacia y desde potenciales Estados miembros. El proyecto comprende dos tramos:

El eje del Brennero, de 409 km, que une Italia y Alemania y atraviesa Austria (país perteneciente a la AELC): mejora de las vías existentes.

El eje entre Nuremberg y Berlín de 550 km: nueva construcción. El enlace Munich – Nuremberg, que no existe todavía, es la parte del proyecto considerada de prioridad nacional; las obras comenzarán en muy breve plazo.

Eje del Brennero Verona – Innsbruck – Munich

La gran importancia de este proyecto se debe, en particular, a los siguientes factores: el transporte de mercancías entre Italia y Alemania ha venido incrementándose constantemente; en territorio austriaco, un enorme volumen de tráfico tiene que atravesar la región alpina, ecológicamente delicada, y la infraestructura actual no basta para dar respuesta a las exigencias medioambientales.

En la actualidad, el tráfico pesado de mercancías utiliza principalmente la autopista de los Alpes, lo que no sólo ocasiona serias molestias a los habitantes de las inmediaciones y daños al medio ambiente, sino que también es causa de considerables pérdidas económicas, ya que la demanda de transporte supera la capacidad existente y los niveles de congestión no cesan de aumentar. La oferta alternativa, transportar las mercancías por ferrocarril, no está aún suficientemente desarrollada. La actual carretera rodante, que funciona desde hace varios años, no resulta lo bastante atractiva (velocidad relativamente baja, tiempos de espera en las terminales) y, por lo tanto, no contribuye a un significativo trasvase de la carretera al ferrocarril.

La realización del proyecto del eje del Brennero –línea de alta velocidad y construcción de un túnel de base de 55 km a través de los Alpes– mejorará considerablemente la calidad y capacidad del tráfico ferroviario, lo que tendrá importantes efectos ecológicos y económicos. Se mejorará la elección tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías (reducción a la mitad de la duración del trayecto).

Nuremberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlín

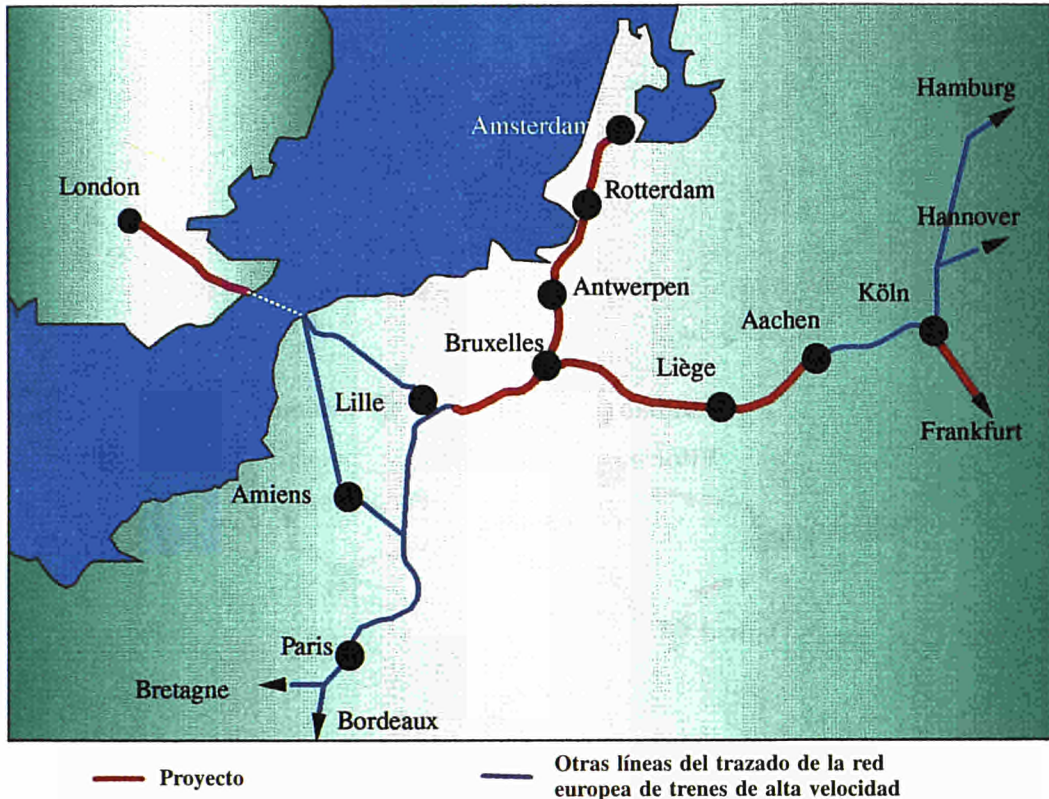
La prolongación del enlace hacia el norte comprende la construcción de un tramo de 250 km de nuevas vías entre Erfurt y Halle/Leipzig, con lo que podrá incrementarse la velocidad hasta 250 km/h. En el resto, se mejorarán las líneas existentes para permitir velocidades de 200 km/h.

Como el eje del Brennero, este proyecto contribuirá a incrementar la capacidad y mejorar la calidad del transporte de mercancías y pasajeros y constituye otro importante elemento del corredor norte – sur. Además, en Erfurt habrá una intersección con el enlace este – oeste París – Francfort – Berlín – (Varsovia – Moscú), lo que significa que el tramo Erfurt – Berlín será parte de un importante enlace europeo norte – sur y este – oeste.

En los nuevos estados alemanes, que sufren actualmente una seria contracción de la actividad económica, la mejora de las infraestructuras de transportes reviste particular importancia para estimular la inversión y crear puestos de trabajo relacionados directamente con el proyecto.

La realización del proyecto es fundamental para la prevista ampliación de la red de transporte transeuropea hacia Europa central y oriental.

Tren de alta velocidad París – Bruselas – Colonia – Amsterdam – Londres (PBKAL)



El proyecto PBKAL es uno de los más importantes del programa de infraestructuras de transporte de la Unión (inversión total: 12 900 millones de euros). Con relación a la red ferroviaria transeuropea de alta velocidad (Reglamento del Consejo de 17 de diciembre de 1990), es el primer tramo sobre cuya construcción los gobiernos afectados han llegado a un acuerdo.

El proyecto PBKAL comprende los siguientes tramos:

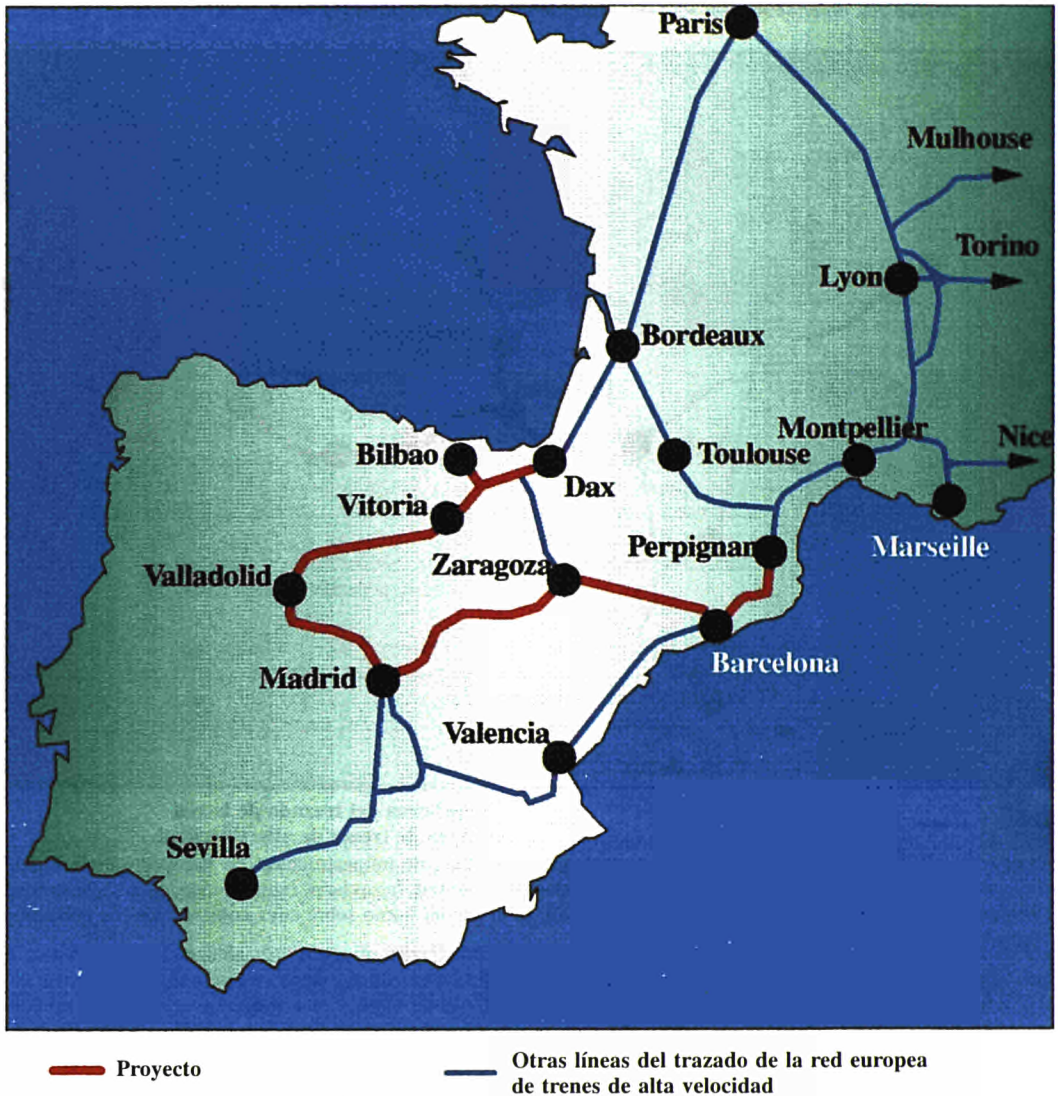
- Acceso al túnel del Canal – Lille – París/Bruselas
- Bruselas – Colonia
- Bruselas – Amsterdam
- Acceso al túnel del Canal – Londres.

El proyecto permitirá reducir palpablemente la duración de los desplazamientos entre capitales europeas y otras ciudades importantes: Bruselas – Londres pasará de 4 horas 55 minutos a 2 horas 05 minutos; Bruselas – París consumirá 1 hora 20 minutos en vez de 2 horas 25 minutos; la duración del trayecto Bruselas – Amsterdam se reducirá de 2 horas 45 minutos a 1 hora 30 minutos; y Bruselas – Frankfurt pasará de 5 horas 20 minutos a 2 horas 55 minutos. De este modo surgirá una interesante alternativa a los vuelos intracomunitarios de corta distancia.

Con la creación de nuevos enlaces de alta calidad para el transporte de pasajeros se descargará la red ferroviaria convencional existente, lo que permitirá mejorar sus condiciones de utilización para el transporte de mercancías. Este efecto indirecto incrementará los niveles de capacidad y reducirá las disfunciones de dicha red, haciendo más atractivo el transporte ferroviario y estimulando el trasvase del transporte desde la carretera al ferrocarril, en especial en trayectos de corta y media distancia, lo que repercutirá positivamente en el medio ambiente.

Con la entrada en servicio del tramo París – Lille y, en particular, del túnel del Canal, se han dado los primeros pasos de este gran proyecto europeo de conexión de importantes centros políticos, comerciales y culturales.

Tren de alta velocidad sur



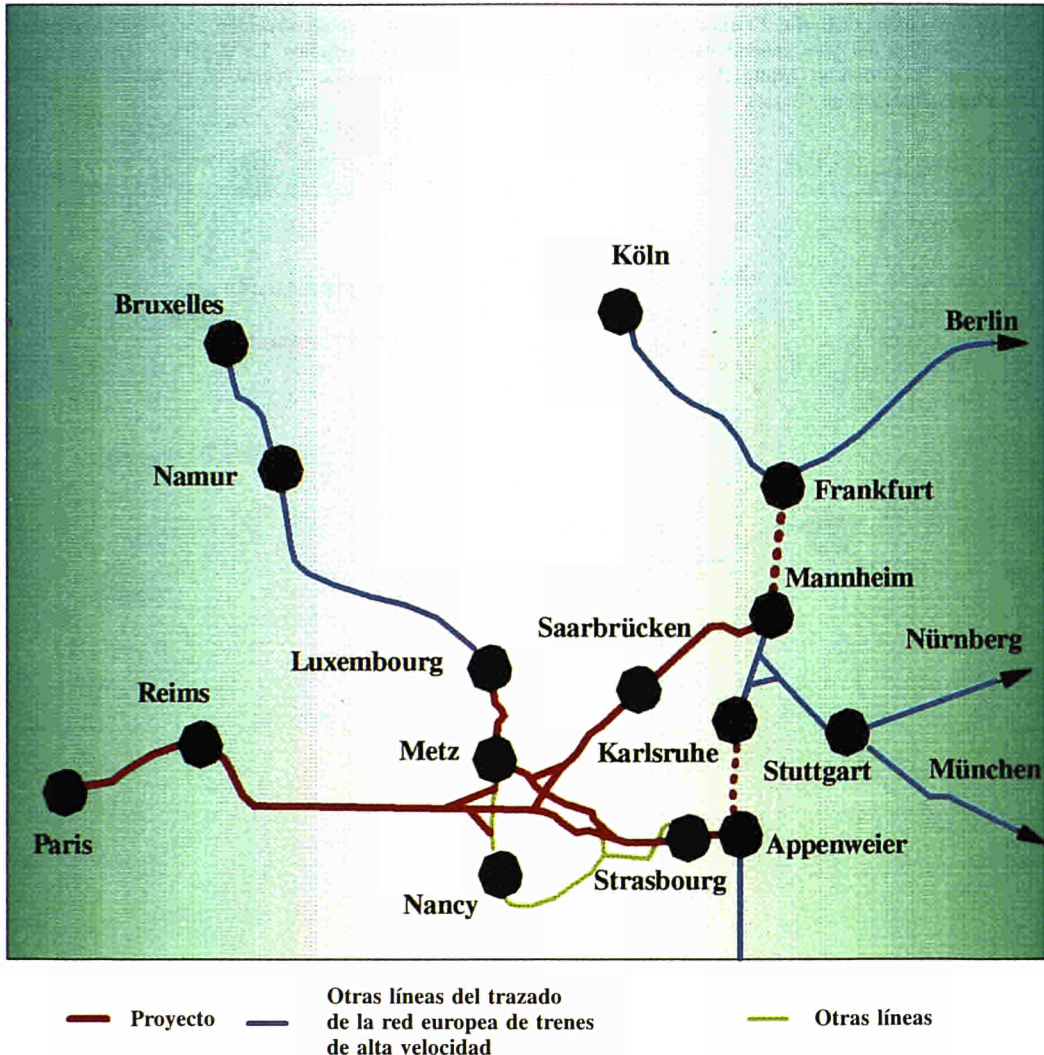
Este proyecto comprende dos enlaces entre la Península Ibérica y la red francesa de alta velocidad. En su parte meridional, la línea discurrirá entre Madrid y Perpiñán a través de Zaragoza y Barcelona. La parte septentrional permitirá la conexión con el «TGV Atlantique» francés a través de Valladolid y Vitoria.

La futura línea ferroviaria de alta velocidad tendrá una longitud de 1 450 km, de los que 1 200 corresponderán a nuevas vías. Entre Valladolid y Vitoria se mejorarán las líneas existentes para que los trenes puedan alcanzar velocidades de 200 km/h. El cruce de los Pirineos es un tramo especialmente difícil del nuevo trazado; de los 170 km de nuevas vías, el 40 % irá por túneles.

La ventaja más importante de este proyecto es la ampliación a la red española del ancho de vía europeo, lo que reducirá las paradas en frontera motivadas por la necesidad de adaptación a una anchura de vía diferente, contribuyendo a resolver problemas de interoperabilidad.

Las partes norte y sur de la nueva línea se utilizarán para el transporte de pasajeros y mercancías. La realización de los enlaces generará evidentes incrementos de capacidad (Madrid – Barcelona, en un 400 %) y permitirá reducir la duración de los trayectos (Madrid – Barcelona, cuatro horas menos). En consecuencia, el proyecto reviste gran importancia para el comercio entre España y la zona central de la Unión, e influirá positivamente en el desarrollo económico de las regiones afectadas.

Tren de alta velocidad este París – este de Francia – sur de Alemania



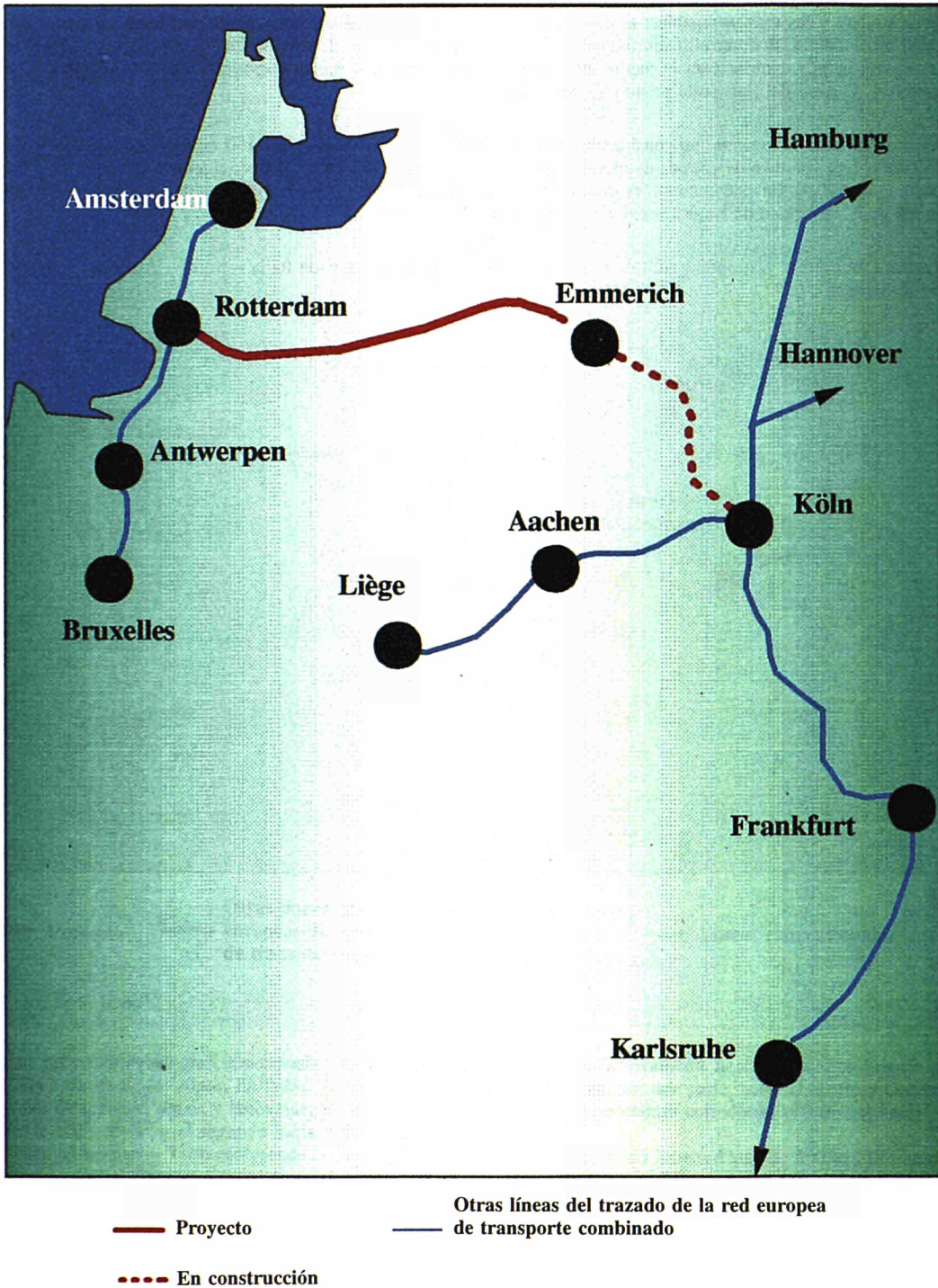
Con el proyecto París – este de Francia – sur de Alemania se creará un importante eje europeo este – oeste. Su significación radica en que no sólo se conectan centros tan importantes como París y Frankfurt (sede del futuro Banco Central Europeo), sino una serie de instituciones europeas, y además, se establece un enlace con Europa central y oriental.

El proyecto comprende la construcción de una nueva línea entre París y la frontera oriental de Francia, donde, en dos puntos, se conectan las redes alemana y francesa de alta velocidad (Forbach/Saarbrücken y Estrasburgo/Kehl). Además, se construirá un ramal que unirá Metz y Luxemburgo. (Conviene señalar también que, dentro del subgrupo 3, se está examinando la modernización de la línea Bruselas – Luxemburgo.)

La conexión entre las redes alemana y francesa permitiría reducciones palpables de la duración de los trayectos en conexiones tan importantes como París – Munich (4 horas 25 minutos frente a 8 horas 40 minutos) y París – Frankfurt (3 horas 10 minutos frente a 5 horas 55 minutos).

En la parte francesa del proyecto se tenderán 460 km nuevas vías. La parte alemana comprende los dos ramales siguientes: frontera F/D – Saarbrücken – Ludwigshafen/Mannheim (mejora de 128 km para permitir velocidades de 200 km/h) y (Estrasburgo) – frontera F/D – Kehl – Appenweier (mejora de 17 km para permitir velocidades de 200 km/h). El proyecto debe entenderse también en un contexto más amplio: está previsto que el ramal norte se prolongue pasando por Berlín. El tramo Mannheim – Francfort se encuentra en construcción. La prolongación hasta Berlín dependerá del plan general nacional, pero son necesarios nuevos estudios. La rama sur continúa desde Appenweier a Karlsruhe, Stuttgart y Munich. Además de la conexión este – oeste, el proyecto prevé una prolongación hacia el su (Basle).

Línea de Betuwe



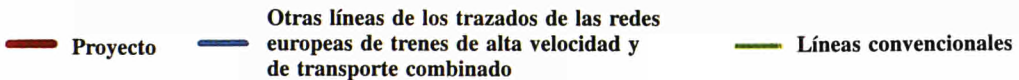
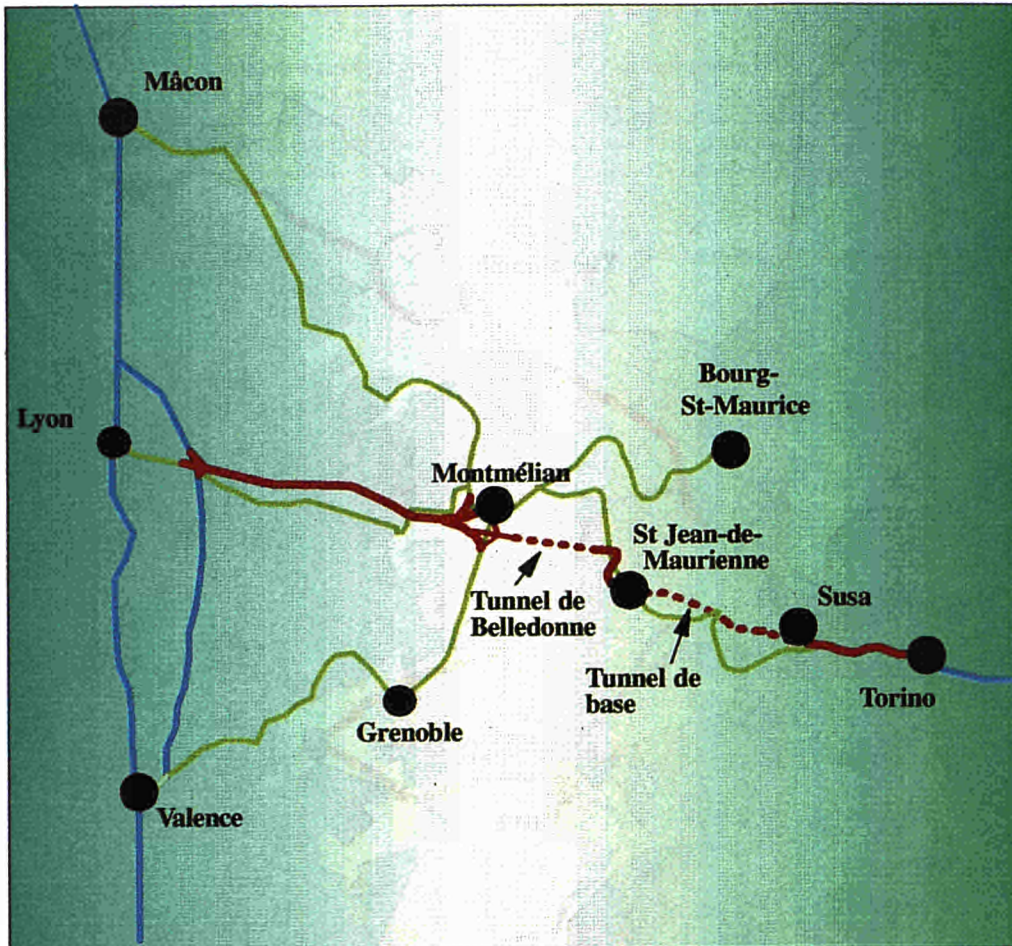
El proyecto de la línea de Betuwe consiste en la construcción de una nueva línea ferroviaria de 160 km de longitud. Este proyecto incrementará directamente la capacidad de transporte de mercancías e indirectamente la de pasajeros de la red actual, en una zona densamente poblada del norte de Europa.

La nueva línea conectará los centros industriales y de consumo alemanes del Rin/Ruhr, Rin/Meno y Rin/Neckar con el puerto de Rotterdam (Países Bajos). Actualmente, los usuarios de este corredor pueden elegir entre el transporte por carretera y las vías navegables; el proyecto ferroviario les brindará un tercer modo de transporte por tierra, contribuyendo así al desarrollo multimodal. La nueva línea facilitará el trasvase del tráfico hacia cadenas de transporte menos dañinas para el medio ambiente (p.ej., el ferrocarril y el transporte marítimo), liberando a la carretera de parte del transporte pesado de mercancías.

La línea de Betuwe generará un considerable incremento de capacidad (capacidad: 150 millones de toneladas). Se calcula que el volumen de entrada de mercancías internacionales en los Países Bajos aumentará en un 50 % anual hasta el año 2010. En este contexto es dominante la dirección este-oeste, y la nueva línea de Betuwe supondrá la mitad de la capacidad de carga ferroviaria de dicho país.

La línea de Betuwe contribuirá a ultimar el corredor de transporte combinado Italia – Suiza – Alemania – puerto de Rotterdam.

Tren de alta velocidad/transporte combinado Lyon – Turín



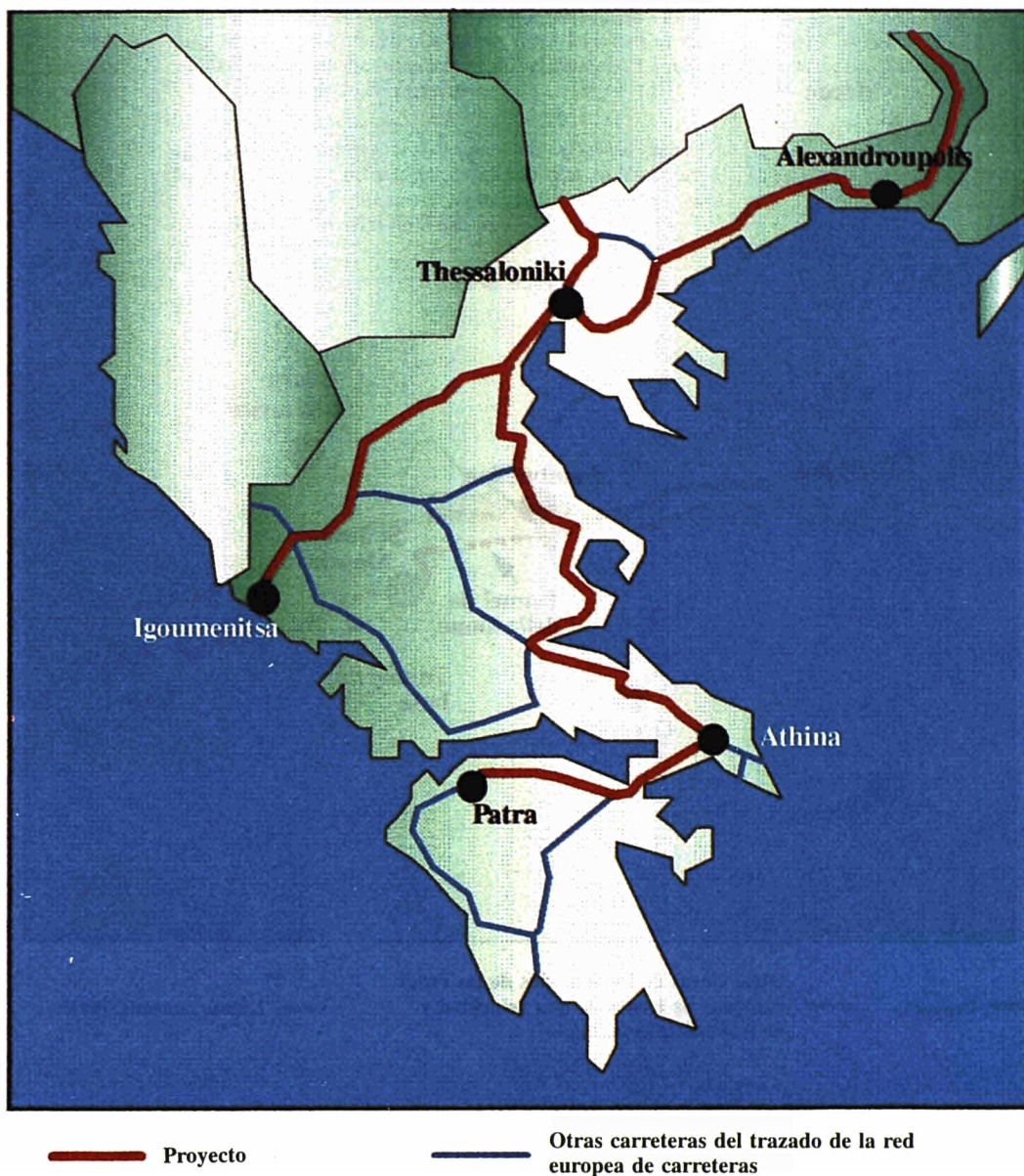
Este proyecto reviste gran importancia para Europa, ya que mejora significativamente la conexión entre Francia e Italia a través de los Alpes. En Italia, la línea continúa a través de Milán, por una parte, hacia el centro y Grecia y, por otra, hacia Austria y Eslovenia. En Lyon se unen a la línea dos importantes corredores; el primero, hacia y desde UK – París, y el segundo hacia y desde la Península Ibérica.

El proyecto Lyon – Turín comprende la construcción y mejora de líneas en una longitud total de 250 km. El tramo a través de los Alpes precisa un especial esfuerzo técnico y de financiación: se debe construir un túnel de base de 54 km. Los efectos positivos sobre el transporte de pasajeros serán importantes. La duración del trayecto entre Barcelona y Milán se reducirá de 12 horas y 45 minutos a 5 horas y 25 minutos.

Dados los elevados costes de construcción, la nueva línea se utilizará para el transporte de pasajeros y de mercancías. La futura línea se integrará en la red transeuropea de transporte combinado y su puesta en servicio incrementará considerablemente la capacidad de carga, facilitando el comercio en el conjunto de Europa y respetando al mismo tiempo el medio ambiente.

Las regiones afectadas por el proyecto, Ródano – Alpes, Piemonte y Lombardía se cuentan entre las más prósperas de la Unión y tienen verdadera necesidad de mejorar sus comunicaciones y redes de transporte.

Autopistas Pathe y via Egnatia



Este proyecto, que constituirá la espina dorsal del sistema griego de autopistas, es esencial para el desarrollo de la infraestructura de transportes de Grecia. Conectará (mediante ramales) este Estado miembro aislado con todos sus vecinos: Albania, Bulgaria, la Antigua República Yugoslava de Macedonia y Turquía. Mediante la conexión con puertos de mar, permitirá el desarrollo de las relaciones comerciales con Italia (carretera rodante Igumenitsa – puertos italianos). El proyecto se compone de los dos tramos siguientes:

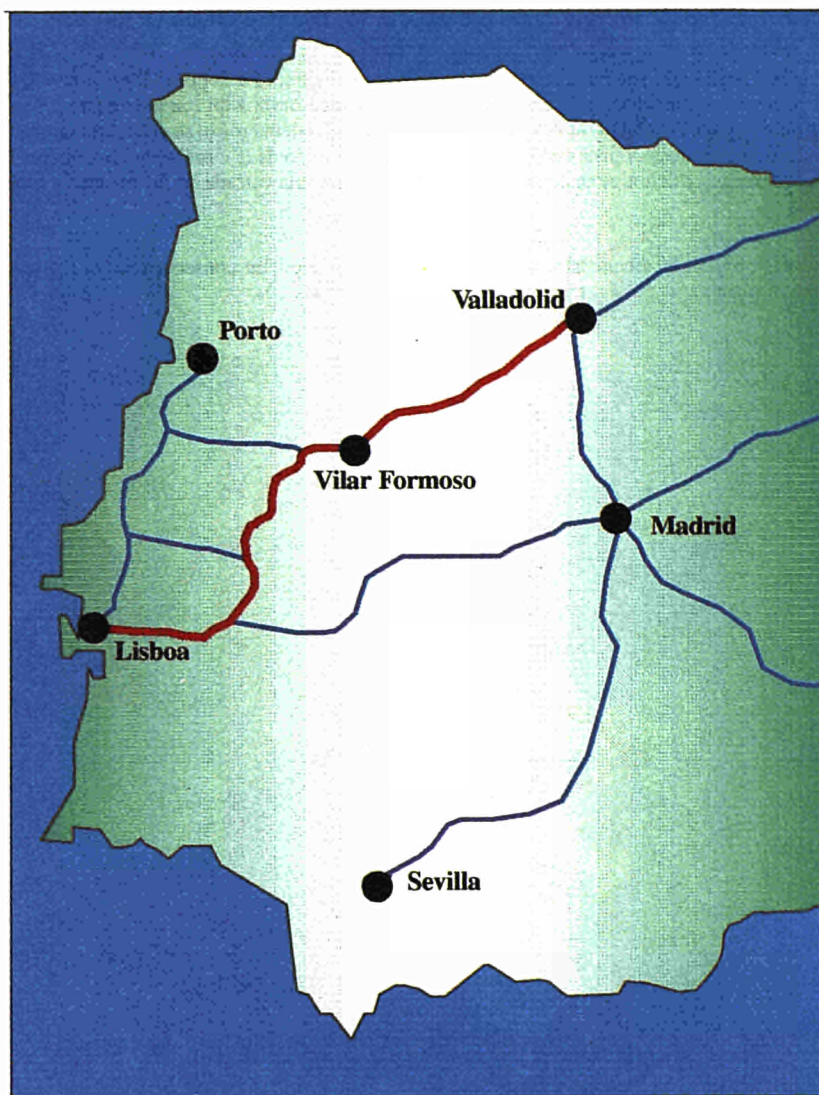
- Autopista Patras – Atenas – Salónica – frontera greco – búlgara (PATHE).
- Autopista Igumenitsa – Salónica – Alexandrúpolis (vía Egnatia).

Ambos tramos son proyectos de gran escala: la nueva autopista PATHE tendrá 860 km de longitud, de los que 200 se han concluido ya y 100 están actualmente en construcción. El eje conectará las ciudades griegas más importantes, y se integrará en un corredor que atraviesa varios países del sur de Europa y termina en Alemania.

El proyecto de la vía Egnatia consiste en la construcción de 780 km de nueva autopista; el eje atraviesa el norte de Grecia, desde el puerto de Igumenitsa en la costa oeste del Mar Jónico hasta Kipi (en la frontera greco – turca) y Ormenio (en la frontera greco – búlgara) al este del país. Mediante un sistema ro/ro, se conectará con la red italiana de autopistas. Se ha previsto una autopista con dos carriles en cada sentido de la circulación. Solamente en el tramo montañoso entre Igumenitsa y Salónica se construirá inicialmente una sola calzada en los puentes y túneles largos, a fin de reducir costes.

El 70 % de la población griega se concentra a lo largo de estos dos ejes. En consecuencia, la realización de los proyectos repercutirá positivamente en el desarrollo económico del país.

Autopista Lisboa – Valladolid



— Proyecto

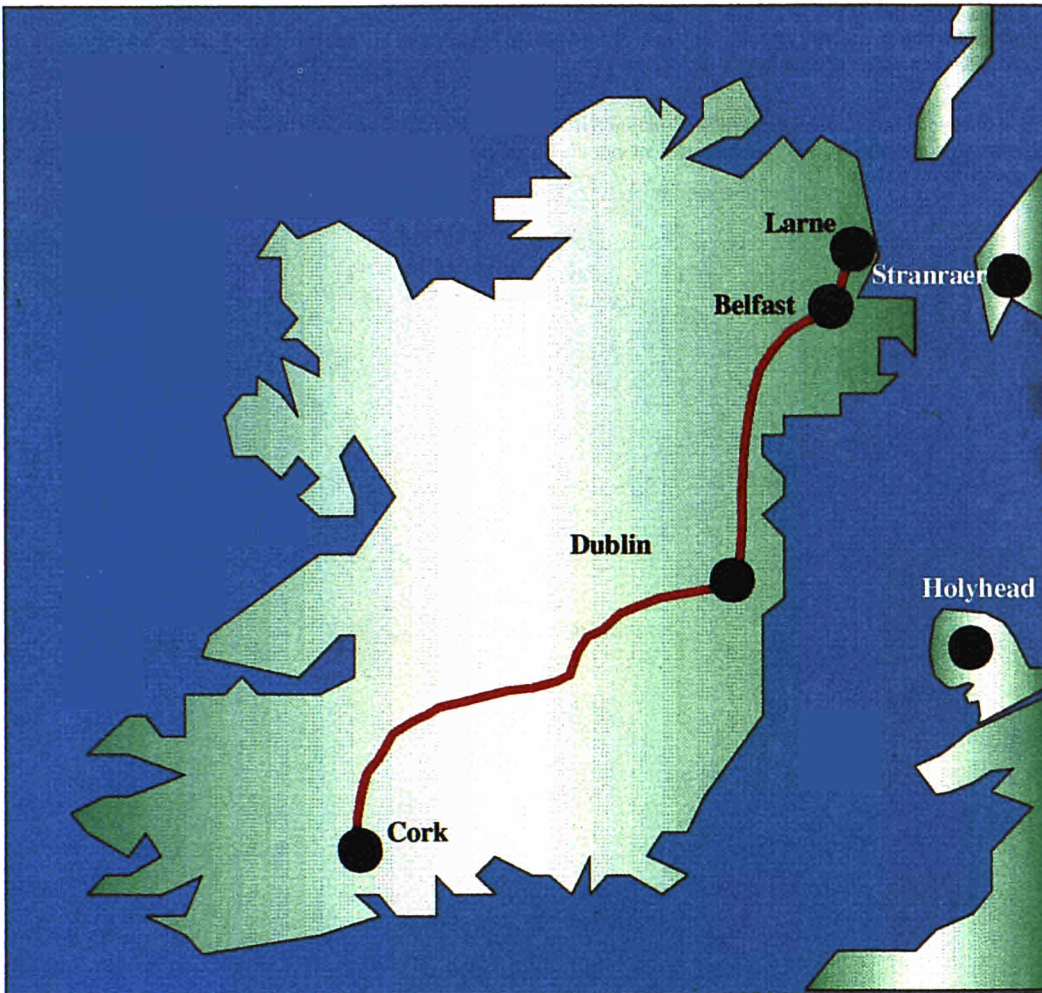
— Otras carreteras del trazado de la red europea de carreteras

Este proyecto es de gran importancia para enlazar la red portuguesa de autopistas con la española y la francesa. En las regiones directamente afectadas, estimulará el desarrollo económico y regional, contribuyendo con ello a la cohesión económica y social de la Unión Europea.

El proyecto de la autopista Lisboa – Valladolid comprende la mejora y el cambio parcial del trazado de una carretera existente para transformarla en autopista. La longitud total del eje será de 460 km. Con el proyecto se creará un enlace directo y no congestionado Lisboa – norte de España – Francia que facilitará el flujo del tráfico por la red de carreteras alternativa. La reducción de la congestión del tráfico tendrá efectos ambientales positivos, mejorando la seguridad vial y reduciendo costes sociales.

Tanto Portugal como España son países que poseen ya cierta experiencia con respecto a las concesiones de autopistas. Los usuarios están dispuestos a pagar peaje, y ello sin duda estimulará la participación del sector privado.

Ferrocarril/transporte combinado Cork – Dublín – Belfast – Larne – Stranraer



— Proyecto

Este proyecto completa el enlace ferroviario transeuropeo norte-sur «en T» Cork – Dublín – Belfast – Larne – (enlaces por transbordador Irlanda – Gran Bretaña) – Holyhead – Londres – túnel del Canal/países del Benelux. El eje ferroviario Cork – Dublín – Belfast – Larne es la espina dorsal de la red irlandesa de ferrocarril. Se trata de la única línea transfronteriza de la red, proporciona un enlace vital entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda y es esencial para la conexión con la red británica.

Los planes irlandeses comprenden una mejora gradual de la línea existente para permitir velocidades máximas de 175 km/h entre Cork y Dublín y 145 km/h entre Dublín y Belfast. La longitud total es de 520 km aproximadamente. La línea se utilizará para el transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Varias líneas de transbordadores, adaptadas al transporte de trenes de pasajeros y mercancías, proporcionarán la conexión con la red ferroviaria británica de alta velocidad.

El proyecto brindará una alternativa más interesante al tráfico aéreo y por carretera, contribuyendo a mitigar los efectos negativos del sistema de transporte sobre el medio ambiente y ofreciendo una mejor gama modal de opciones.

La línea ferroviaria Cork – Dublín – Belfast – Larne – Stranraer pertenece a la red transeuropea de transporte combinado, con la que se pretende fomentar el trasvase de la carretera al ferrocarril en el sector del transporte de mercancías, en especial para largas distancias.

En lo tocante al fomento del desarrollo económico irlandés, el proyecto desempeña una importante función. No solo durante su construcción, sino también tras su entrada en servicio, la línea tendrá un efecto positivo palpable sobre el mercado de trabajo.

Aeropuerto de Malpensa



El aeropuerto de Malpensa forma parte del sistema aeroportuario de Milán, situado al norte de Italia. El actual aeropuerto está siendo modernizado y ampliado para convertirlo en nudo del tráfico aéreo del norte de Italia y, en consecuencia, en el elemento más importante del sistema de aeropuertos. El enlace ferroviario previsto con el centro

urbano posibilitará unos desplazamientos relativamente rápidos hacia y desde la ciudad. Los vuelos de corta distancia seguirán utilizando el aeropuerto de Linate, más próximo al centro de Milán.

El desarrollo del aeropuerto permitirá concentrar vuelos intercontinentales e internos a la UE en un único aeropuerto situado en el norte de Italia, lo que contribuirá a conectar un importante centro comercial y cultural de la Unión con el resto del mundo. El nuevo aeropuerto de Malpensa facilitará el comercio entre Europa y sus socios comerciales, lo que constituye un factor vital del futuro desarrollo económico.

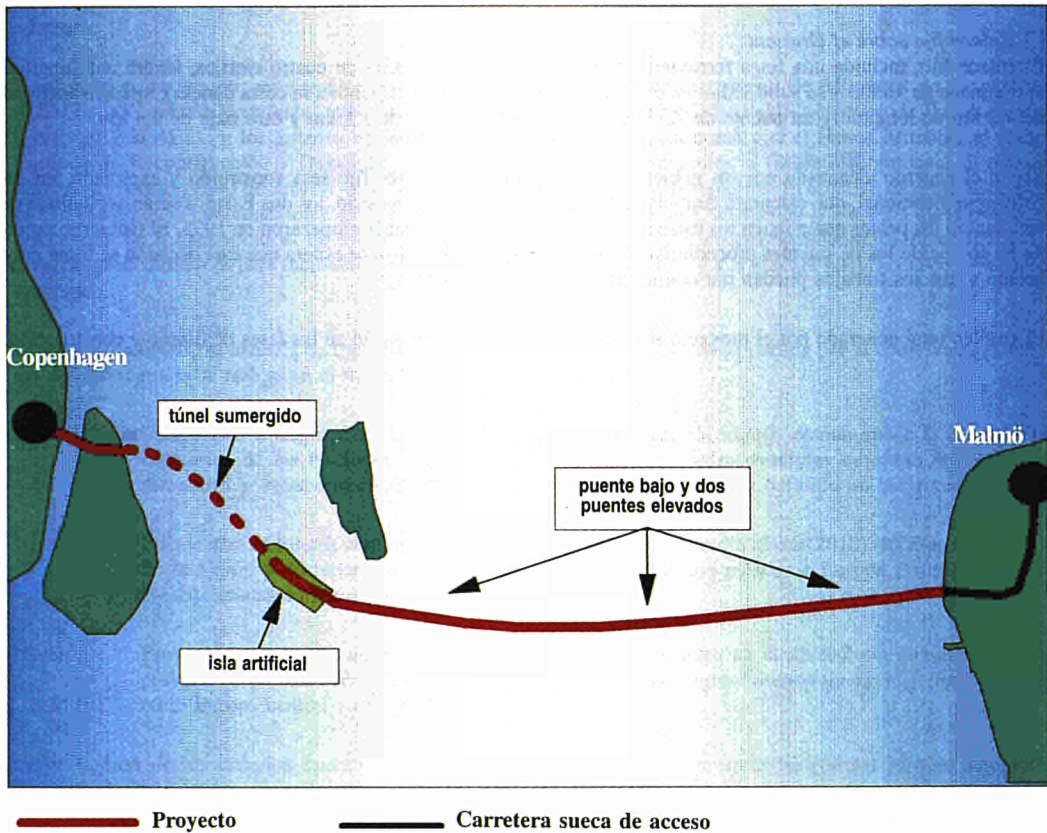
El proyecto responde perfectamente a los objetivos relacionados con el desarrollo de la red transeuropea de transportes: permite la interconexión entre los modos de transporte terrestres (tren de alta velocidad, ferrocarril convencional, transporte combinado, carretera) y aéreo y, de este modo, crea cadenas de transporte de pasajeros y mercancías altamente eficaces. De acuerdo con los planes previstos, el aeropuerto de Malpensa se convertirá en una importante terminal intermodal europea.

El emplazamiento del aeropuerto de Malpensa, aproximadamente a 50 km del centro urbano, permitirá limitar en mayor medida el impacto ambiental en forma de contaminación acústica.

El nuevo aeropuerto de Malpensa supondrá la creación directa de 6 000 puestos de trabajo permanentes; la repercusión indirecta se ha calculado en una cifra que oscila entre 12 000 y 18 000 empleos.

Esto demuestra la gran importancia del proyecto para el desarrollo del norte de Italia.

Enlace fijo ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (Øresund), incluida la vía de acceso danesa



La construcción del primer enlace fijo entre Dinamarca y Suecia, posible futuro Estado miembro de la UE, sentará las bases para una mejora considerable de los flujos de tráfico (especialmente por ferrocarril) entre ambos países. De este modo, contribuirá a satisfacer la creciente demanda de capacidad y mejor calidad por parte de los sectores del transporte de viajeros y mercancías como resultado de la próxima ampliación de la Unión.

El proyecto puede dividirse en dos partes: el acceso por ferrocarril y carretera entre Copenhague y la costa, y el enlace fijo del Øresund, que no sólo será una parte importante del enlace entre Copenhague y Malmö, sino también entre Escandinavia y el continente.

En 1991, los parlamentos danés y sueco acordaron la realización de este proyecto, cuya finalización está prevista para el año 2000. Tras la entrada en servicio del nuevo enlace, se producirá una marcada disminución de la duración del trayecto, en comparación con la travesía que realizan actualmente los transbordadores (p.ej., una hora para los automóviles). Además, se incrementará considerablemente la capacidad; en particular, se prevé un fuerte incremento del transporte de pasajeros por ferrocarril (en un 450 % aproximadamente).

Las dos partes del proyecto tienen las siguientes características:

Acceso por tierra en el lado danés:

- autopista de cuatro carriles de 10 km de longitud
- ferrocarril de doble vía de 12 km de longitud, con aproximadamente 5 km de vía de maniobras

Enlace fijo sobre el Øresund

El enlace fijo, incluida una línea ferroviaria de doble vía y una autopista de cuatro carriles, tendrá una longitud aproximada de 16 km y se subdividirá en tres partes: un túnel de 3,8 km (junto a la costa danesa), una isla artificial de 4,2 km de longitud y un puente de 7,5 km, con un tramo elevado de 1,1 km y otro bajo de 6,4 km.

Según el acuerdo alcanzado por los gobiernos danés y sueco, el enlace fijo será construido y explotado por un consorcio binacional, que ostentará también su titularidad. En dicho consorcio, los dos Estados serán accionistas (y recaudarán los peajes que paguen los usuarios). Las obras del acceso danés empezaron en 1993. El Gobierno sueco no ha concluido los pertinentes procedimientos de decisión. En todo caso, se espera que esta decisión se tome muy pronto y que los trabajos puedan dar comienzo a más tardar en 1995.

El empleo total generado por el proyecto se calcula en 42 000 personas-año en las fases de diseño y construcción.

C. Extensión de las redes transeuropeas a Europa oriental

Tres años después de la primera conferencia transeuropea de transportes, que tuvo lugar en Praga en octubre de 1991, en marzo de 1994 se celebró una segunda conferencia en Creta para responder a la evolución de los acontecimientos y determinar la base de futuros trabajos. A continuación se resume el enfoque que se decidió adoptar.

La Comisión ha venido trabajando extraoficialmente con la conferencia europea de Ministros de Transportes (CEMT), la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), los países de Europa central y oriental y la AELC y los Estados miembros de la Unión Europea, así como con el Banco Mundial, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el Banco Europeo de Inversiones, a fin de elaborar unas directrices indicativas para el futuro desarrollo de la infraestructura transeuropea de transportes. El objetivo de estas directrices es el fomento de la interconexión e interoperabilidad de las redes en Europa, dirigiendo la atención hacia proyectos prioritarios de infraestructuras de transporte de interés común, incluido el mantenimiento, la rehabilitación y diversos procedimientos para facilitar el cruce de fronteras, lo que contribuirá a la gradual integración del continente europeo.

El enfoque adoptado se articula en tres niveles, y ha sido tomado como punto de partida por la conferencia. Dichos niveles (el segundo se refleja en el mapa adjunto) son los siguientes:

- Nivel 1: Perspectiva a largo plazo sobre el desarrollo paneuropeo de interés común sobre la base de los convenios de las Naciones Unidas sobre planificación de infraestructuras europeas de carreteras, ferrocarril y transporte combinado (AGR, AGC, AGTC). No se ha definido un horizonte temporal.
- Nivel 2: Prioridades de interés común en relación con el desarrollo a medio plazo (2010). RTE en el territorio de la Unión y corredores multimodales prioritarios hacia los países de Europa central y oriental (véanse mapas adjuntos).
- Nivel 3: Proyectos prioritarios de interés común a corto plazo situados en el nivel 2 cuya realización está prevista en el plazo de cinco años y que se seleccionarán según criterios de explotación acordados (sólo Europa central y oriental).

Sobre la base de los criterios operativos mencionados y las propuestas presentadas por los Estados miembros directamente interesados, se examinarán con particular detalle los proyectos siguientes:

- Berlín – Moscú (carretera y ferrocarril)
- Nuremberg – Praga
- Dresde – Praga
- Autopista M5 (Hungria)
- Enlace fijo para el cruce del Danubio (carretera y ferrocarril).

DRAFT EUROPEAN RAILWAY NETWORKS

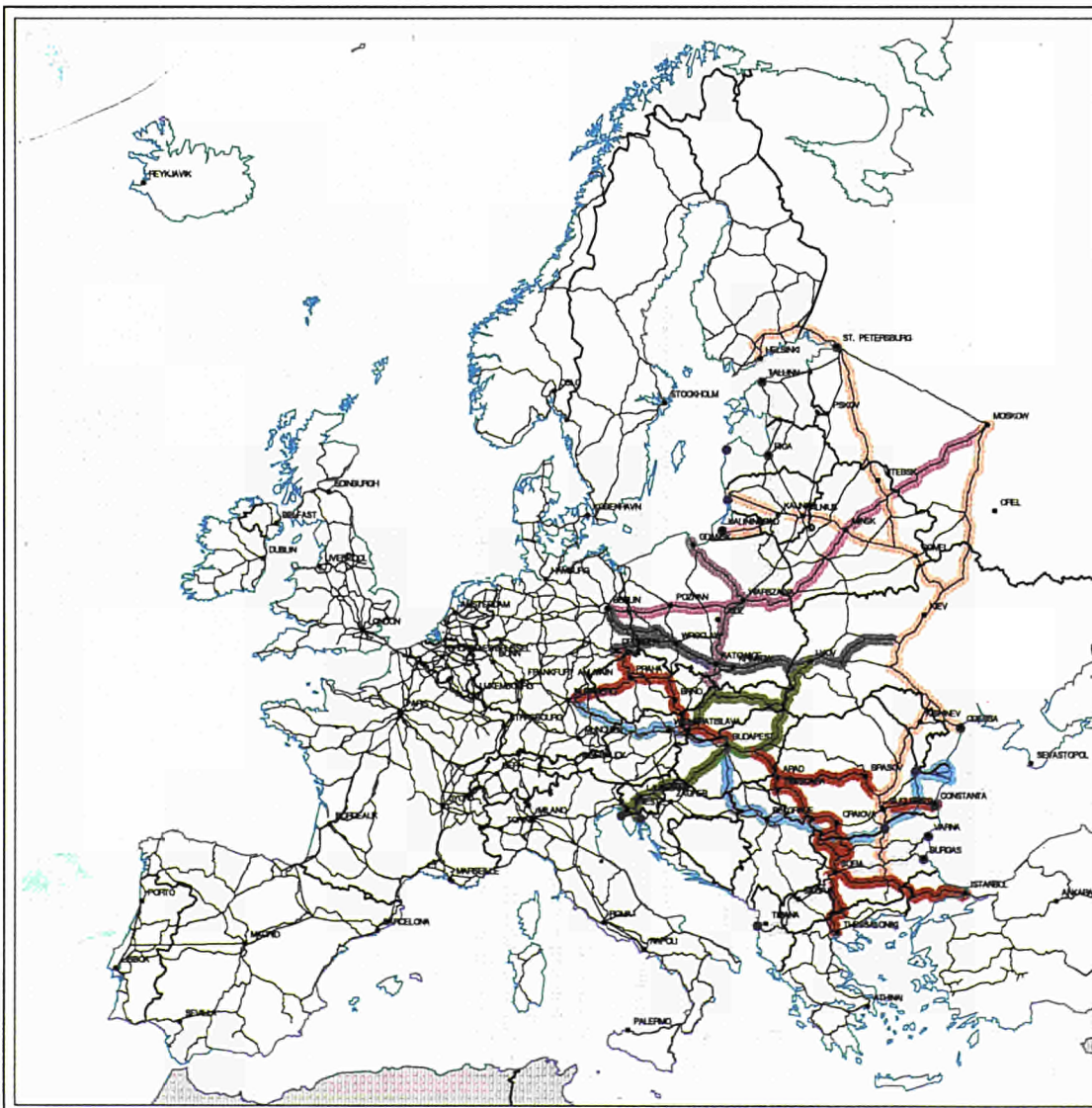
- Non European Union / E.F.T.A. States :
Railways of the European Agreement
on main international Railway Lines
and other main railways (layer 1)
- European Union and E.F.T.A. States :
Report of ad hoc Group of Commission
(DG VII, October 1993; layer 2)

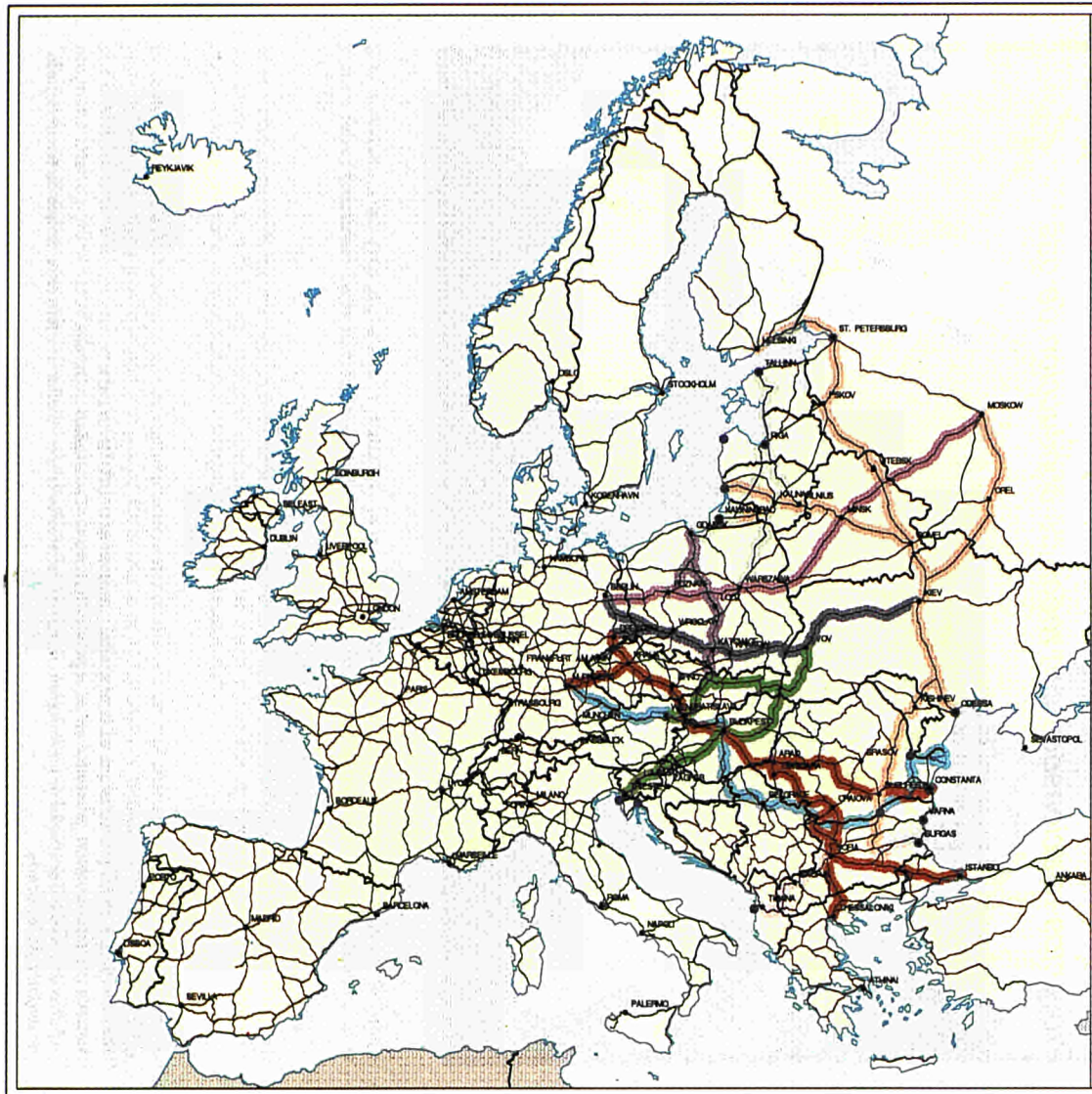
Priority corridors in Central and Eastern Europe

Including part of the TER network
(layer 2, 2010)

- | | |
|---|---|
|  | 1. Tallin - Riga - Warszawa |
|  | 2. Berlin - Warszawa - Minsk - Moscow |
|  | 3. Berlin/Brussels - Warszawa - Lvov - Kiev |
|  | 4. Berlin/Berlin - Praha - Budapest - Constanta/Thessaloniki/Sofia/Istanbul |
|  | 5. Tallinn - Ljubljana - Budapest - Bratislava - Ugentov - Lvov |
|  | 6. Olsztyn - Warszawa - Zliten |
|  | 7. Danube (waterway corridor) |
|  | 8. Duzen - Tians - Slojce - Sofia - Varna |
|  | 9. Helsinki - Kiev/Moscow - Odessa/Gabrovo/Buzarovci - Ploudiv |
-  Post belonging to corridor

CARTOGRAPHY: ELFROSTAT - GISCO PROJECT - 05/94





DRAFT

EUROPEAN ROAD NETWORKS

- E.F.T.A. States : Roads of the European Agreement on main international Traffic Arteries (layer 1)

- Other non European Union States : roads of the European Agreement on main international Traffic arteries and other main roads (layer 1)

- European Union : Council decision 93/629 of 29.10.1993 on the creation of a transeuropean road network (layer 2)

Priority corridors in Central and Eastern Europe

Including part of the TEM network (layer 2, 2010)

- 1. Tallinn - Riga - Warszawa
 - 2. Berlin - Warszawa - Minsk - Moscow
 - 3. Berlin/Dresden - Wrocław - Lvov - Kiev
 - 4. Berlin/Nürnberg - Praha - Bratislava - Budapest - Constanta/Thessaloniki/Istanbul
 - 5. Tirane - Ljubljana - Bratislava - Uzsand - Lvov
 - 6. Odank - Poznan/Lodz - Zilina
 - 7. Danube (waterway corridor)
 - 8. Durne - Timna - Skopje - Sofia - Varna
 - 9. Helsinki - Kiev/Moscow - Odessa/Kahinev/Bucaresti - Plovdiv
- Port belonging to corridor

CARTOGRAPHY: EUROSTAT - GISCO PROJECT - 08/94



Apéndice 4

Lista de proyectos de energía

Entre los proyectos de redes de energía cuya realización cabe prever a corto y medio plazo, el Grupo Christophersen propone seleccionar los ocho proyectos prioritarios siguientes:

*Proyectos relacionados con redes de electricidad*¹

- (a4) Interconexión eléctrica Italia – Grecia (cable)
- (b6) Interconexión eléctrica Francia – Italia
- (b10) Interconexión eléctrica España – Portugal
- (c2) Conexión eléctrica entre el este y el oeste de Dinamarca (cable)

*Proyectos relacionados con redes de conducción de gas*¹

- (e6) Introducción del gas natural en Grecia
- (e5) Introducción del gas natural en Portugal
- (f6) Interconexiones de los gasoductos España – Portugal²
- (h4) Gasoducto Argelia – Marruecos – Unión Europea

* * *

- (h7) Gasoducto Rusia – Bielorrusia – Polonia – Unión Europea³

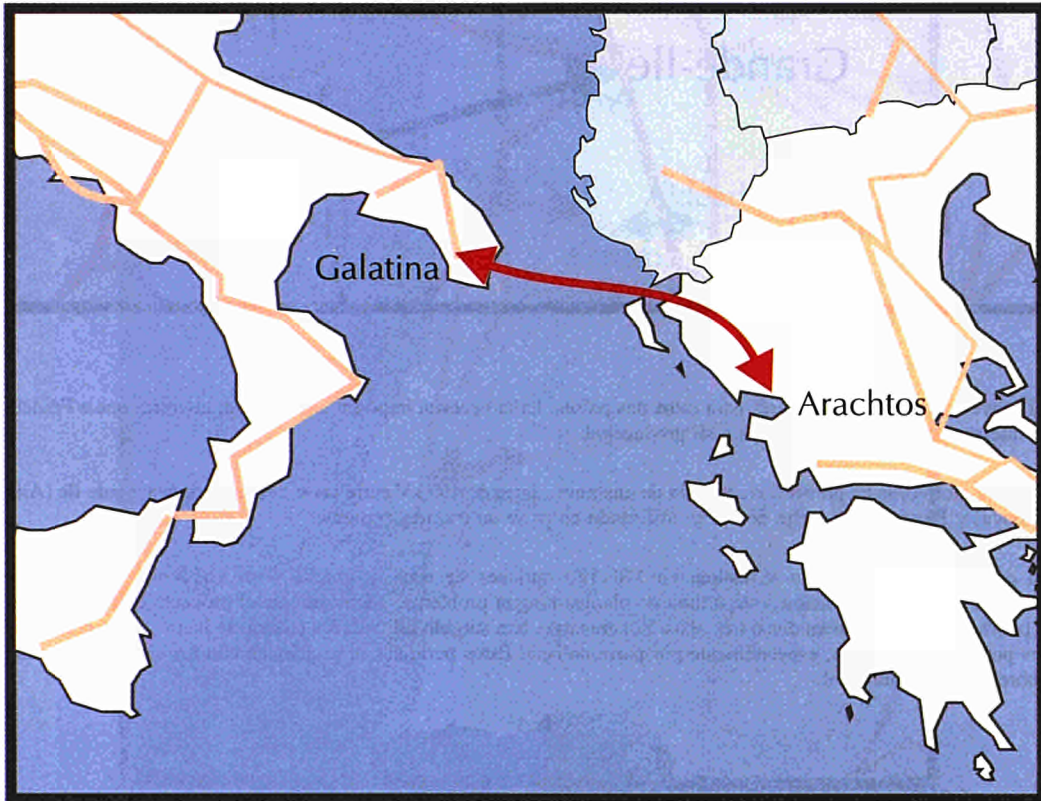
¹ Mismos códigos de los proyectos que en la propuesta «orientaciones» (COM(93) 685).

² Incluida la introducción del gas natural en las regiones españolas de Extremadura y Galicia.

³ Además de los cuatro proyectos de conducciones de gas, es interesante citar y estudiar este proyecto, aunque no posee el grado de madurez de los demás.

Apéndice 5

Descripción de los proyectos de energía

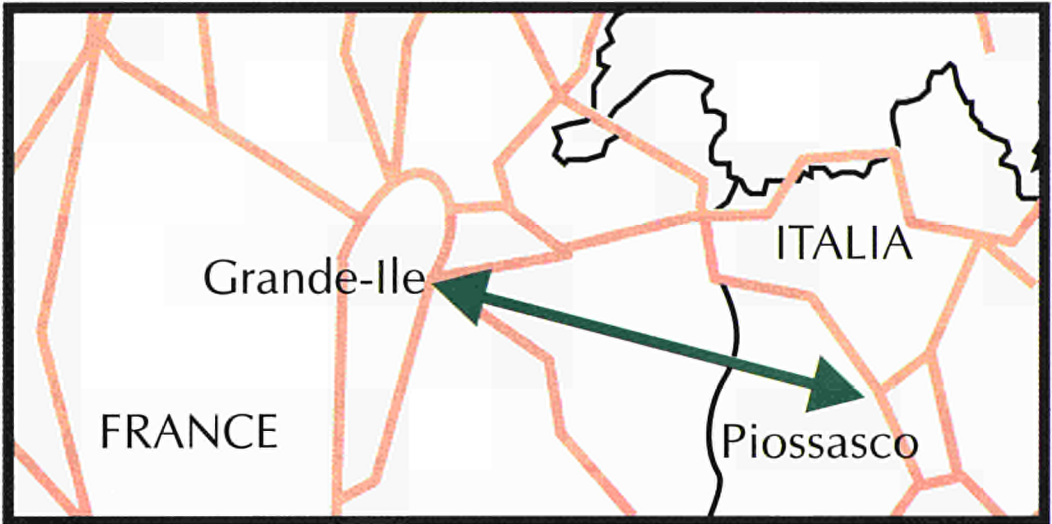
*Redes eléctricas***Cable submarino para la interconexión eléctrica entre Italia y Grecia (a4)**

Este proyecto reviste gran importancia estratégica, ya que permitirá la conexión de las redes eléctricas de Grecia y otros países balcánicos (actualmente aisladas) a la red italiana y al resto de la red interconectada europea de la UCPTÉ.

El proyecto comprende la construcción de un cable submarino de 160 km que se instalará a 1 000 m de profundidad, dos líneas aéreas de 400 kV de corriente continua (45 km en Italia y 110 km en Grecia) y dos estaciones de conversión de corriente continua/alterna en Galatina (IT) y Arachthos (GR).

El coste ascenderá a 300 millones de ecus aproximadamente, de los que las tres cuartas partes corresponderán a la parte italiana y la cuarta parte restante, a la griega. En el marco de la iniciativa comunitaria REGEN (1989–1993), el FEDER ha concedido ya una ayuda de 35 millones de ecus. Este proyecto podría también recibir ayudas del programa Interreg (1994–1999). Los procedimientos para la obtención de los permisos están en curso, y se están fabricando ya prototipos de cable. Se prevé que la puesta en servicio tenga lugar a finales de 1997.

Redes eléctricas
Interconexión eléctrica Italia – Francia (b6)



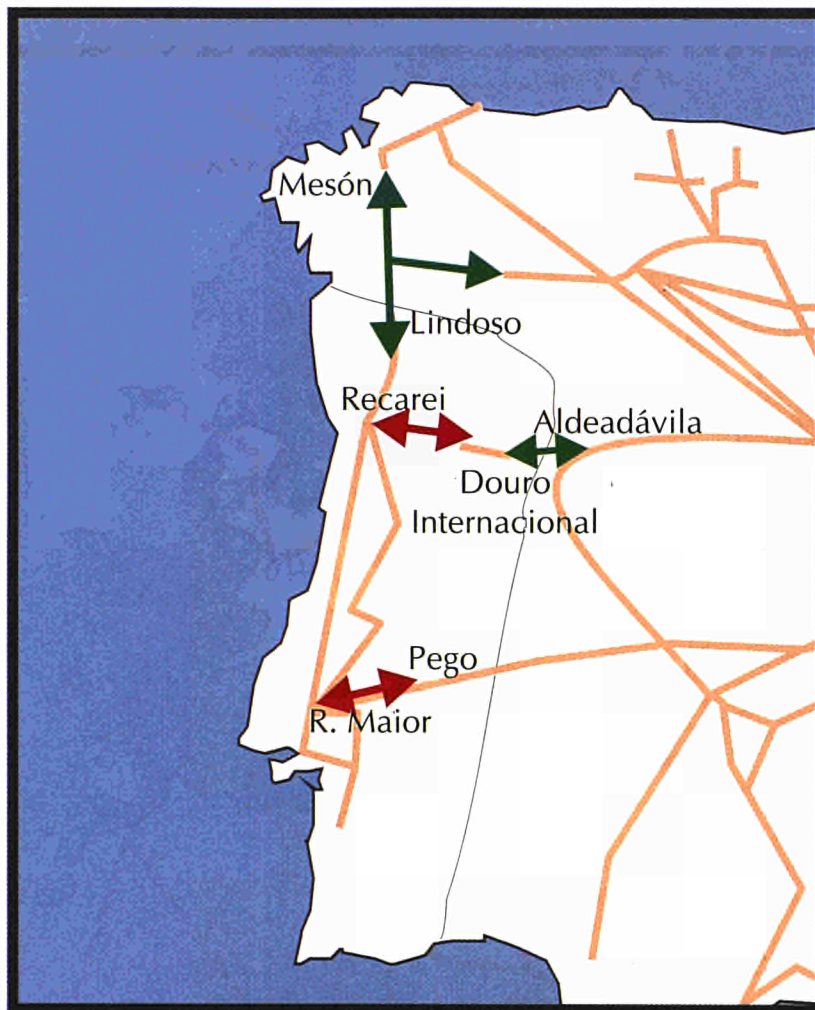
El proyecto es de enorme interés para estos dos países. Italia necesita importar electricidad, mientras que a Francia le interesa encontrar mercados para su producción.

Por este motivo, se ha previsto la creación de una nueva línea de 400 kV entre las subestaciones de Grande Ile (Alta Saboya) y Piossasco, al oeste de Turín, utilizando en parte un trazado existente.

El coste total del proyecto se estima en 170–190 millones de ecus, y gracias a su viabilidad económica y posibilidades de financiación, esta última no plantea ningún problema. Técnicamente el proyecto está ya maduro y podría llevarse a cabo en dos o tres años. Sin embargo, han surgido dificultades cuando se ha intentado conseguir los permisos necesarios, especialmente por parte italiana. Estos permisos se relacionan con los estudios en curso sobre impacto ambiental.

Redes eléctricas

Interconexión eléctrica España – Portugal (b10)



Este conjunto de tres líneas de alta tensión reviste gran importancia para el desarrollo de un sistema eléctrico integrado en la Península Ibérica y para la integración futura de éste en el circuito mediterráneo. El proyecto comprende tres líneas de interconexión, de las que la primera es la más importante:

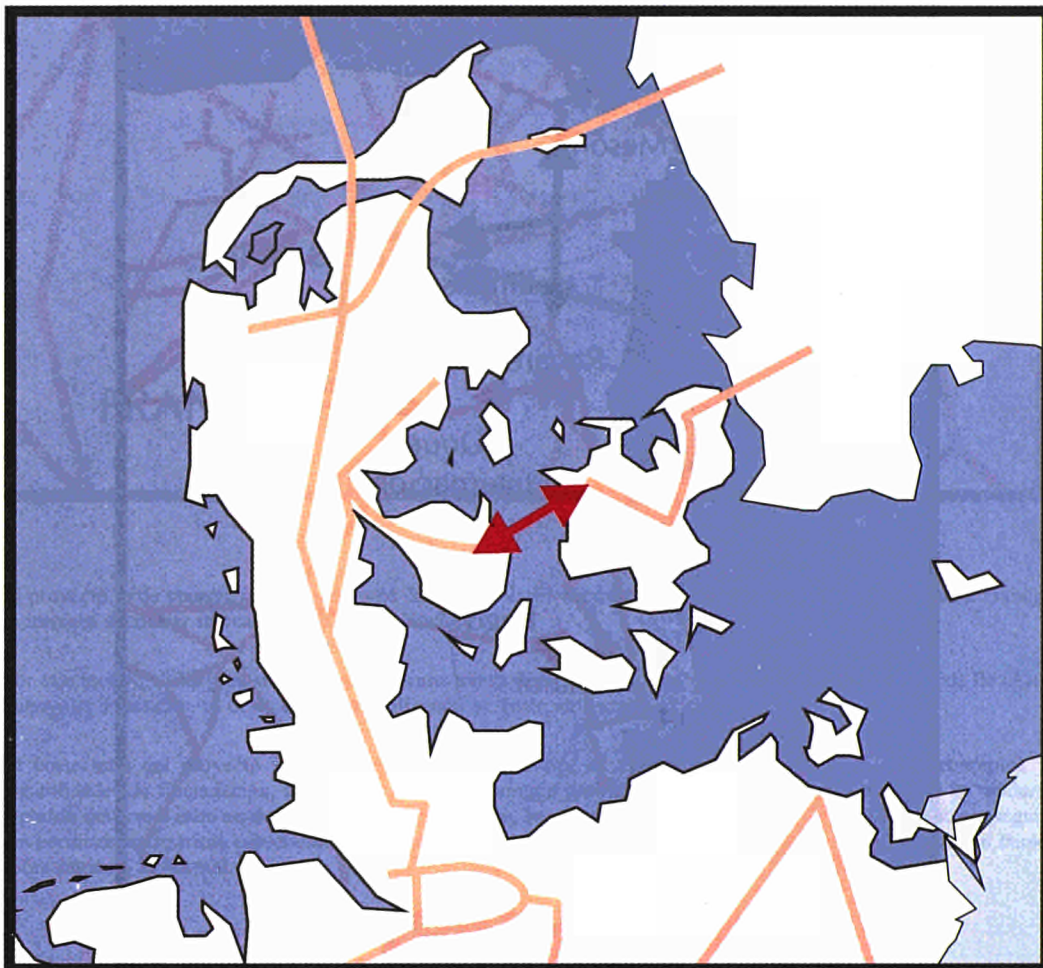
- Norte: Mesón – Cartelle – Lindoso – Recarei (400 kV)
- Nordeste: Recarei – Duero Internacional – Aldeadávila (400/220 kV)
- Centro: Río Maior – Pego (400 kV)

El coste total se eleva a 130 millones de euros aproximadamente. Gracias a la buena rentabilidad del proyecto no hay que temer ninguna dificultad de financiación. Sin embargo, persisten algunos obstáculos en relación con la protección del medio ambiente y los permisos necesarios.

En todo caso, la clasificación de este proyecto como «de interés comunitario» podría acelerar su realización. Por otra parte, la rápida entrada en servicio de la nueva línea entre España y Francia (Cazaril – Aragón) aportaría un alto valor añadido a la interconexión España – Portugal.

Redes eléctricas

Cable submarino para la conexión eléctrica entre el este y el oeste de Dinamarca (c2)



En la actualidad, la parte continental de Dinamarca está conectada a la red UCPTe y la parte insular, a la Nordel. La interconexión entre las redes este y oeste supondrá el establecimiento de un enlace eléctrico complementario entre la UE y los países nórdicos, lo que permitirá aprovechar en mayor medida las características de los dos sistemas térmico e hidráulico de producción de electricidad.

El proyecto consiste en un cable submarino y subterráneo de 400 kV y dos estaciones de conversión continua/alterna en Zelandía y Funen.

El coste ascenderá a 170 millones de ecus aproximadamente. El proyecto es de gran importancia estratégica, pero adolece de una limitada rentabilidad económica.

El proyecto está maduro. Próximamente se publicarán las especificaciones técnicas. La entrada en servicio se prevé para finales de 1997.

Redes de conducción de gas

Introducción del gas natural en Grecia (e6)



La disponibilidad de gas natural en Grecia permitirá diversificar el suministro de energía a ese país, fuertemente dependiente del petróleo, y contribuir a la mejora del medio ambiente, en especial en las zonas de Atenas, Salónica y otras ciudades. El proyecto ofrece mayor flexibilidad en cuanto al emplazamiento de las centrales eléctricas y constituirá un símbolo de la cohesión con el resto de la Unión.

El objetivo es construir un gasoducto (510 km) desde la frontera con Bulgaria hasta la costa mediterránea al oeste de Atenas, con distintas ramas hacia los principales centros de consumo y una estación GNL en Revithoussa (en las cercanías de Atenas).

El coste total (excluida la red de distribución) se sitúa entre 1 200 y 1 300 millones de ecus. Las inversiones en el período 1990–1993 se elevan ya a 400 millones de ecus, de los que 149 millones corresponden a una ayuda comunitaria del FEDER, 10 millones de dólares se obtuvieron mediante un préstamo del BEI, y 100 millones de ecus fueron prestados por la CECA. Este proyecto, que ha disfrutado de ayudas procedentes del programa REGEN, precisa más apoyo económico, que podrá recibir del nuevo programa Interreg (1994–1999).

La construcción del gasoducto principal dio comienzo en 1991 (se han instalado ya 380 km). La conclusión de las obras (comprendidos gasoductos y estación GNL) está prevista para 1998.

Redes de conducción de gas
Introducción del gas natural en Portugal (e5)



La introducción de gas natural en Portugal permitirá al 80 % de la población y el 85 % de la industria portuguesa disfrutar de las ventajas de una nueva fuente de energía que contribuirá a reducir la dependencia energética del petróleo y es menos perjudicial para el medio ambiente, por su menor poder contaminante.

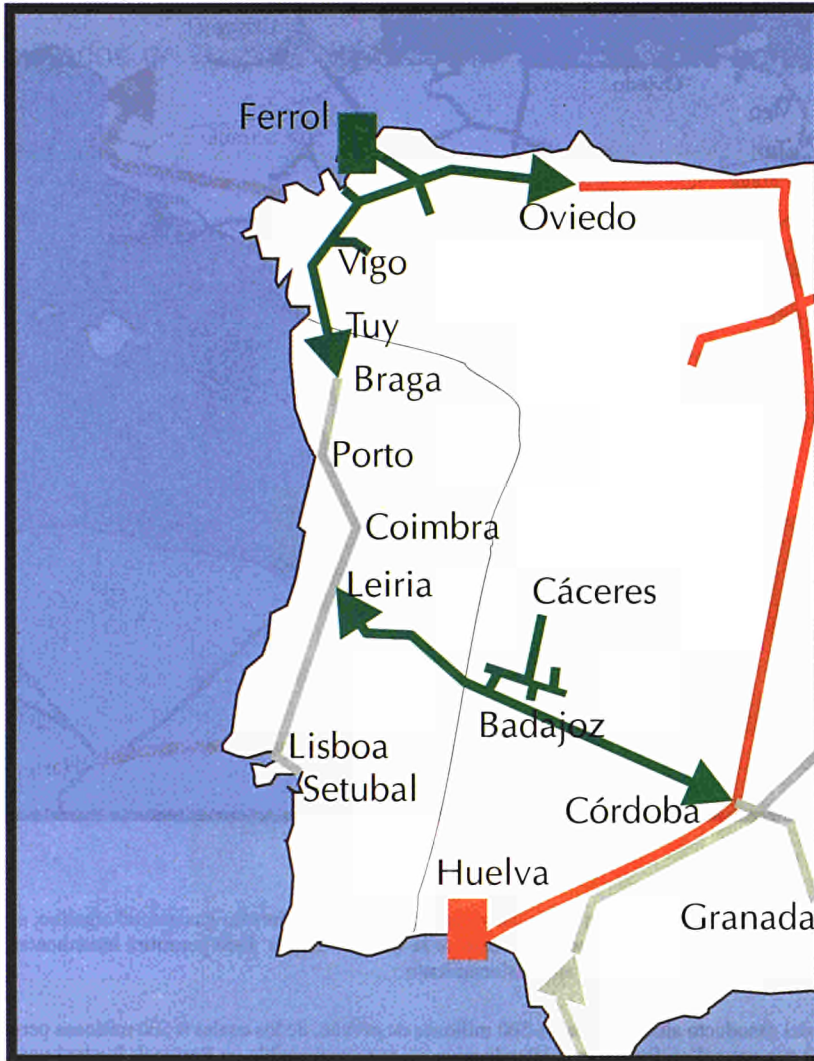
El proyecto consiste en la construcción de un gasoducto (370 km) entre Setúbal y Braga, con una capacidad de 2 500 millones de m³/año. El gas natural lo suministrará Argelia a través del gasoducto del Magreb, actualmente en fase de construcción.

El coste del proyecto es de 440 millones de ecus, de los que el FEDER ha concedido ya 82. Podrán otorgarse ayudas adicionales del nuevo programa Interreg (1994–1999).

Se han comprometido un tercio de las inversiones. La finalización del proyecto en su totalidad está prevista para 1996.

Redes de conducción de gas

**Interconexión de las conducciones de gas de España
y Portugal e introducción del gas natural en las regiones
españolas de Galicia y Extremadura (f6)**

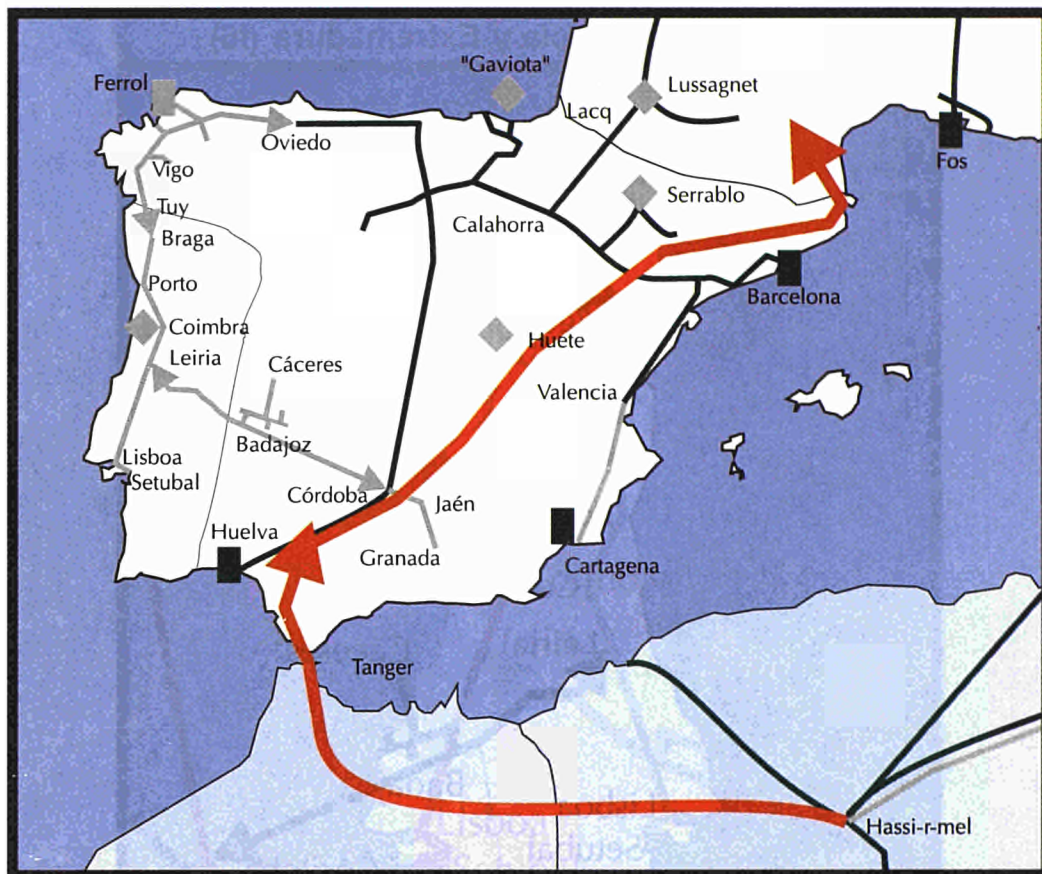


La introducción del gas natural en Portugal está vinculada a la construcción de interconexiones con España, que permitirán llevar el gas natural desde Argelia (interconexión por el sur) y eventualmente (seguridad del suministro) otros lugares (interconexión por el norte). La construcción de estos gasoductos permitirá, al mismo tiempo, la introducción del gas en Extremadura, en el primer caso, y en Galicia, en el segundo proyecto.

La interconexión por el sur consistirá en la construcción de un gasoducto de 430 km entre Córdoba (E) y Leiria (P), con un coste aproximado de 300 millones de euros. Esto permitirá suministrar gas natural a Extremadura por un coste adicional de 37 millones de euros.

La interconexión por el norte supone la ampliación de la red española, conectada ya con la francesa desde Oviedo hasta Galicia y Portugal por un coste aproximado de 460 millones de euros.

Redes de conducción de gas Gasoducto Argelia – Marruecos – Unión Europea (h4)



El proyecto consiste en la construcción de un nuevo gasoducto para suministrar gas natural argelino, en una primera fase, a España y Portugal y, posteriormente, al resto de la Unión Europea. Esto permitirá incrementar la capacidad de transporte y diversificar las vías de aprovisionamiento.

La capacidad del gasoducto alcanzará los 18 500 millones de m³/año, de los cuales 8 500 millones permitirán doblar el consumo de gas natural en España y la introducción de este combustible en Portugal. Restará una capacidad de 10 000 millones para nuevos mercados.

El coste de la travesía del Estrecho de Gibraltar (45 km) y del gasoducto Tarifa – Córdoba (E) se eleva a 450 millones de ecus aproximadamente.

Una tercera parte de las inversiones están ya comprometidas, y la finalización de las obras se prevé para fines de 1995.

Informe sobre la evolución del empleo

Resultados de la visita del Sr. Flynn a la capitales europeas¹

¹ SEC(94) 951 final.

Índice

Parte 1	109
Introducción	109
Conclusiones preliminares de la gira	110
Papel de la Unión	111
<i>Elaboración de la política</i>	111
<i>Apoyo financiero</i>	112
Seguimiento	113
Parte 2	114
Acciones de los estados miembros: resumen y comentarios	114
Acciones de los estados miembros en detalle	117
<i>Educación y formación</i>	117
<i>Flexibilidad</i>	119
<i>Organización del trabajo</i>	120
<i>Costes laborales no salariales</i>	121
<i>Fondos públicos</i>	123
<i>Los jóvenes</i>	124
<i>Creación de empleo</i>	126

Parte 1

Introducción

Este informe se ha preparado a raíz de una gira por las capitales europeas realizada por el Sr. Flynn a petición de la Comisión entre febrero y junio, durante la cual se mantuvieron conversaciones con once gobiernos nacionales y con los interlocutores sociales nacionales.

El informe tiene en cuenta también los informes recibidos de los Estados miembros en el marco del Consejo de Asuntos Sociales, los progresos en la aplicación de las propuestas del Libro blanco y las conclusiones del Consejo Europeo (diciembre de 1993, Bruselas) por lo que se refiere a la dimensión del empleo. También tienen en cuenta los resultados de los debates con los directores generales de los ministerios de los Estados miembros, el trabajo del Comité de Política Económica y los resultados comunicados por los observatorios de la Comisión. También se han considerado las contribuciones de los interlocutores sociales, los informes del Parlamento Europeo y del Comité Económico y Social, y los debates del Comité permanente del Consejo sobre el empleo.

Tendencias del empleo

Cuando en diciembre de 1993 se debatió en el Consejo Europeo el Libro blanco, el desempleo había estado creciendo constantemente durante casi tres años como consecuencia de la recesión económica que se inició en 1990. En 1993 la producción descendió por primera vez desde 1975, dando lugar a una reducción del empleo en casi todas las partes de la Unión.

Como resultado de la reducción general de empleo y el envejecimiento continuo de la población trabajadora, así como del aumento de la participación de las mujeres, en 1993 el desempleo aumentó en todos los Estados miembros de

la Unión sin excepción. En ese momento la tasa media de paro de la Unión en su conjunto, con inclusión de la Alemania unificada, era del 10,9 %. En marzo de 1994 esta cifra alcanzaba el 11 %, lo que implicaba que en la Unión había casi 17 millones de desempleados según los trabajos basados en las cifras de las encuestas de Eurostat sobre la fuerza de trabajo (el empleo registrado en los Estados miembros asciende a 18,8 millones).

Por lo general, el desempleo creció más lentamente en 1993, y durante los primeros meses de 1994 sólo aumentó de manera marginal en la Unión en su conjunto. Sin embargo, a pesar de las mejores perspectivas de crecimiento, el aumento del nivel de participación de la población activa implica que, de no aumentar los esfuerzos por intensificar el aspecto «empleo» del crecimiento, difícilmente se conseguirá reducir el desempleo a corto plazo.

La tasa de desempleo sigue siendo especialmente alta entre los jóvenes menores de 25 años, y en marzo de 1994 era de más del 20 % por término medio en la Comunidad en su conjunto. El desempleo de larga duración sigue siendo un problema importante en la mayor parte de la Unión. En 1992 un 42 % por término medio de los desempleados estaba en paro desde hacía un año o más. No obstante, esta cifra es inferior a la de 1991 (45 %).

Una disminución sustancial del desempleo requiere que el crecimiento sea importante durante muchos años y que llegue a ser más generador de empleo. Las perspectivas de crecimiento para 1994 y 1995 han mejorado, pero sólo se reflejarán en un crecimiento del empleo si se realizan esfuerzos resueltos de ajuste estructural y una gestión macroeconómica cuidadosa, acciones estas que se refuerzan mutuamente.

Conclusiones preliminares de la gira

La del Libro blanco es una estrategia a medio plazo. No pueden esperarse resultados positivos a corto plazo ni, claro está, conseguir una reducción apreciable del desempleo en cuestión de meses. Por ello, en esta etapa el progreso ha de juzgarse en primer lugar en términos de tendencias y cambios de posiciones políticas y no de resultados concretos.

El mensaje esencial es claro: todos los Estados miembros están intentando a su manera introducir cambios en sus políticas de mercado de trabajo, directa o indirectamente relacionados con las propuestas del Libro blanco. Algunos han establecido mecanismos interministeriales para intentar alcanzar los objetivos del Libro blanco y ajustar su actuación a las conclusiones de Bruselas. El Libro blanco se ha examinado cuidadosamente como un punto de referencia valioso en todos los Estados miembros, con inclusión de los interlocutores sociales a nivel nacional.

Sin embargo, aún está por comprenderse la necesidad urgente de una reflexión colectiva y de una acción coordinada en todas las políticas que afectan al amplio ámbito del empleo. Todavía se advierte un planteamiento fragmentario y en muchos Estados miembros aún siguen en vigor normativas nacionales anticuadas y complejas. Las reformas de los sistemas de empleo emprendidas por los Estados miembros hasta ahora parecen a menudo incompletas y en esta etapa es difícil evaluar su impacto. No obstante, la mayoría de los Estados miembros reconocen la necesidad de llegar a un consenso social a largo plazo sobre los cambios estructurales, especialmente cuando afectan a las condiciones de vida y trabajo de las personas.

Los Estados miembros reconocen también por lo general que esta búsqueda de consenso implica que el aumento de la eficacia del mercado de trabajo y de la competitividad a largo plazo no se conseguirá rebajando el modelo europeo de altos niveles de protección social, sino mediante la adaptación, racionalización y simplificación de las normativas a fin de establecer un mayor equilibrio entre protección social, competitividad y creación de empleo.

El aumento de la flexibilidad del mercado de trabajo no tiene el mismo sentido en los diversos Estados miembros y requiere un análisis cuidadoso, ya que el término desregulación se utiliza a menudo con connotaciones diferentes. Para la mayoría de los Estados miembros el punto de partida es un cuerpo amplio de leyes, normativas o convenios colectivos y, por ello, el punto de llegada, en términos del carácter y amplitud de los cambios necesarios, puede diferir mucho, incluso después de una revisión sustancial, especialmente por lo que respecta al grado y enfoque de los cambios de la protección social. Al analizar estas diferencias entre los Estados miembros, debe tenerse muy en cuenta que la participación de los interlocutores sociales tiene una importante tradición en muchos Estados miembros.

En este contexto, la mayoría de los Estados miembros están interesados en acciones compensatorias destinadas a aumentar la creación de empleo y la competitividad, comprometiéndose a mantener y no desmantelar la protección social.

La mayoría de los Estados miembros subraya la necesidad de una contribución más dinámica de los interlocutores sociales a nivel local y sectorial, y de una cooperación más estrecha entre ellos y las autoridades públicas a dichos niveles. A nivel nacional, algunos Estados miembros reconocen la importancia de conseguir una mayor complementariedad entre la política pública y las negociaciones contractuales.

A nivel de la Unión han continuado los debates con los interlocutores sociales en el marco del diálogo social, centrándose especialmente en las cuestiones sobre el empleo suscitadas en el Libro blanco. El Comité permanente del Consejo sobre el empleo ha debatido problemas relativos a la organización del trabajo y al tiempo de trabajo de manera positiva.

Entre los interlocutores sociales a nivel nacional, las actitudes positivas, reflejadas, por ejemplo, en algunos acuerdos, coexisten con reticencias al cambio. La necesidad de una reforma de largo alcance de los sistemas de empleo no cuenta todavía con una aceptación general. Para garan-

tizar la adopción y aplicación de estas reformas será preciso que los ciudadanos comprendan y acepten en mayor medida que es preciso realizar sacrificios a corto plazo para conseguir crear más puestos de trabajo.

Los gobiernos que han intentado emprender estas reformas han encontrado dificultades importantes. La oposición de los que se sienten amenazados por los cambios no se ve compensada con ningún tipo de apoyo público expreso de las personas que resultarían más beneficiadas, pero que en la actualidad están privadas o excluidas en gran medida del mercado de trabajo.

El Libro blanco subraya la necesidad de extender de manera efectiva el acceso al trabajo, de ampliar el concepto de trabajo y de construir una nueva solidaridad. Esta solidaridad habrá de basarse en la utilización de las ganancias de la productividad para crear empleo, más que en aumentar los ingresos de los trabajadores, y en evitar que el peso del cambio sea soportado solamente por los más débiles — el modo más fácil, pero menos aceptable de aumentar el acceso al empleo.

El Libro blanco resalta, en particular, la necesidad de garantizar que se siga avanzando en el ámbito de la igualdad de oportunidades, sobre todo en vista de los mayores niveles de participación de las mujeres, el cambio de las estructuras y papeles familiares, y la necesidad de maximizar el potencial de todos los recursos humanos de la Unión. Desde este punto de vista, el aumento del crecimiento económico supone una mejora positiva y bienvenida del entorno de empleo, pero existe el riesgo de que dicha mejora dé una sensación de alivio frente a las presiones del cambio estructural en lugar de ponerse a trabajar sistemáticamente para alcan-

zar los cambios precisos en este entorno económico más favorable.

Es importante no dejar de transmitir este mensaje a los Estados miembros si se quiere conseguir una reducción del desempleo en toda la Unión. Esto es especialmente importante en vista de la evolución demográfica, la mayor presión del presupuesto público que ésta traerá consigo y la necesidad resultante de una mayor creación de empleo. Por todas estas razones, es preciso prestar mayor atención a los nuevos empleos y a los sectores más prometedores en cuanto a crecimiento del empleo.

Todavía no se reconoce adecuadamente la necesidad de modificar fundamentalmente y poner al día la estructura de los incentivos que influyen en el mercado de trabajo. Debe concederse mayor prioridad a la cooperación interministerial dentro de los gobiernos a la hora de formular las necesidades políticas. La aplicación eficaz de la estrategia del Libro blanco requerirá nuevos cambios organizativos y administrativos.

No sólo deberán rediseñarse las medidas, sino que es importante que los Estados miembros revisen las estructuras con las que los gobiernos afrontan los problemas de empleo. En este contexto, algunos Estados miembros han preparado o están preparando acciones ministeriales sobre temas específicos. La mayoría de los Estados miembros están también descentralizando la oferta del mercado de trabajo (incluida la formación) como parte de un movimiento para dirigirse de manera más activa a las personas en situación de riesgo, sobre todo a los desempleados de larga duración. Algunos están intentando integrar servicios a nivel local y regional para reemplazar los servicios fragmentados anteriormente existentes.

Papel de la Unión

Elaboración de la política

Los objetivos de empleo de la Unión están apoyados a nivel comunitario por la política y la acción en los ámbitos económico, industrial, tecnológico y científico. La realización del mercado interior, la acción en el campo de la investigación y el desarrollo y el apoyo a las

pequeñas y medianas empresas han aportado un valor añadido a los esfuerzos de la Unión para apoyar el empleo y crear nuevos puestos de trabajo.

En los últimos meses la atención del Libro blanco y del Consejo al establecimiento de orientaciones macroeconómicas firmes, a las

redes transeuropeas y a la explotación de las nuevas tecnologías, especialmente las aplicaciones de las telecomunicaciones y las biotecnologías, han reforzado en mayor medida la capacidad de la Unión para afrontar los retos de la competitividad y de la creación de empleo.

El éxito de todos estos avances en los ámbitos de la elaboración de la política y de la acción política depende de la calidad, creatividad y flexibilidad de la fuerza de trabajo — a todos los niveles —, que impulsa el desarrollo y la ejecución del proceso de creación de riqueza y empleo. Para maximizar el potencial de este componente tan importante, la Comunidad centra su atención de manera especial en el empleo y en otros problemas afines de recursos humanos mediante una variedad de actividades más específicas.

Los Estados miembros son responsables del aumento del empleo y de la mejora de los recursos humanos. Sin embargo, para rediseñar las políticas y sistemas nacionales en estos ámbitos, dentro del marco de los objetivos del Libro blanco y del Consejo de Bruselas, será fundamental promover y maximizar el valor añadido de la actuación a nivel comunitario y el apoyo mutuo a fin de explotar plenamente la diversidad de la experiencia de los Estados miembros.

Para ello hay que fijarse en la eficacia de los diversos sistemas nacionales en conseguir los objetivos de empleo. También hay que fijarse en la posibilidad de «coger y mezclar» los distintos elementos de la política de sistemas nacionales diferentes y buscar una mayor comparabilidad entre los sistemas de los Estados miembros para asegurarse de que no sigan caminos que entren en conflicto con los objetivos o niveles generales de empleo de la Unión, distorsionen la competencia o impidan la libre circulación de las personas dentro de ella.

Desde este punto de vista, es alentadora la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión con respecto al Libro blanco, pero deberá proseguirse mucho más sistemáticamente durante los próximos meses.

Apoyo financiero

Muchas de las realizaciones de la Comunidad en términos de apoyo financiero o de ayuda con

otro tipo de recursos tienen un impacto en el empleo a través de programas y acciones tan distintos como la investigación y el desarrollo, la inversión en infraestructura, la educación y la formación, y los acuerdos comerciales.

Este esfuerzo se verá impulsado por una serie de iniciativas como el cuarto Programa marco de investigación y desarrollo, una serie de mecanismos de apoyo a las pequeñas y medianas empresas y el programa Leonardo en el campo de la educación y la formación.

Un componente fundamental de las políticas estructurales de la Unión y de su estrategia para conseguir los ajustes necesarios con vistas al crecimiento, la competitividad y el empleo es su apoyo al desarrollo de los recursos humanos y al ajuste del mercado de trabajo. En la actualidad se están negociando para el periodo 1994 – 1999, en el contexto de los fondos estructurales, los marcos comunitarios de apoyo, que constituyen más del 40 % de la financiación del Fondo Social Europeo. (1994 – 1996 en el caso de los objetivos 2 y 4.)

Las propuestas de los Estados miembros para los objetivos 1, 3 y 4 se prepararon y presentaron a la Comisión antes de la elaboración del Libro blanco. Por ello, en los debates sobre los marcos comunitarios de apoyo la Comisión promovió un enfoque estratégico basado en tres temas prioritarios:

- la mejora del acceso a y la calidad de la enseñanza y la formación inicial, especialmente mediante la puesta en práctica del programa «Youth-Start»,
- el aumento de la competitividad y la prevención del desempleo mediante la adaptación de la fuerza de trabajo a los retos del cambio con un recurso sistemático a la formación continua, incluida la puesta en práctica de «Adapt»,
- la mejora de las oportunidades de empleo de las personas afectadas por el desempleo de larga duración y la exclusión mediante un conjunto de medidas encaminadas a la reintegración, incluida la iniciativa comunitaria sobre el empleo.

Muchos Estados miembros han apoyado este planteamiento, pero es preciso que revisen cuidadosamente sus estrategias de inversión a largo plazo en educación y formación para poder competir eficazmente a nivel mundial con una

mano de obra flexible y cualificada. Es preciso reafirmar la prioridad acordada a los recursos humanos en las políticas estructurales de la Unión.

Es esencial garantizar que, en el contexto de la subsidiariedad y la cooperación, los Estados

miembros presten total atención a estas cuestiones y que los MAC que se están aprobando sean lo suficientemente flexibles para adaptar la acción y el esfuerzo financiero a medida que surjan las necesidades, conforme se vaya aplicando la estrategia del Libro blanco.

Seguimiento

Una importante lección operativa de los primeros seis meses para los gobiernos es que hay que intensificar la cooperación a nivel nacional entre los ministerios, los organismos y los interlocutores sociales afectados, así como la cooperación entre la Unión y los Estados miembros.

Los Estados miembros en general y los ministerios de trabajo y asunto sociales en particular necesitan determinar objetivos y acciones específicos a corto y medio plazo en el contexto del mandato del Consejo, y ello con suficiente antelación con vistas al Consejo Europeo de Essen de diciembre de 1994.

En los Consejos de Ministros específicos deberían continuarse los esfuerzos para poner en práctica acciones positivas de empleo en los diversos ámbitos políticos. La mejora de la coordinación de estos esfuerzos a nivel comunitario aumentará su eficacia e intensidad. En apoyo de este proceso la Comisión continuará colaborando estrechamente con los Estados miembros para establecer la situación del empleo. En este contexto se publicará en el verano el informe sobre el empleo de 1994 y se está preparando un cuadro comparativo de la situación en la Unión.

Parte 2

Acciones de los Estados miembros: resumen y comentarios

El Consejo Europeo acordó una serie de acciones prioritarias dentro del marco general establecido conjuntamente a la luz del Libro blanco. Estas se especificaron del siguiente modo:

la mejora de los sistemas **educativos y de formación**: en particular se facilitará la formación continua para garantizar una adaptación permanente de las cualificaciones a las necesidades de la competitividad y a la lucha contra el paro;

la mejora de la **flexibilidad** dentro de las empresas y en el mercado laboral, mediante la eliminación de las rigideces excesivas que resulten de la normativa y mediante una mayor movilidad;

la consideración, por las empresas, de fórmulas económicamente sanas de **reorganización** del trabajo; el objetivo de estas medidas no debe ser la redistribución general del trabajo, sino una reorganización interna compatible con la mejora de la productividad;

reducciones concretas de los **costes laborales indirectos** (exacciones obligatorias), y en especial de los trabajos poco cualificados, para conseguir un mayor equilibrio entre los costes de los diversos factores de producción; la adopción de medidas fiscales, por ejemplo, sobre el medio ambiente podría constituir uno de los medios para compensar la reducción de las cotizaciones sociales en un contexto general de estabilización de las exacciones obligatorias y de reducción de la presión fiscal;

una **utilización más racional de los fondos públicos** destinados a combatir el desempleo mediante una política más activa de información, motivación y guía de los demandantes de empleo a través de agencias especializadas, tanto públicas como privadas;

acciones específicas para los **jóvenes** no cualificados que abandonan el sistema educativo sin una formación adecuada;

creación de empleo en conexión con la **satisfacción de nuevas necesidades relacionadas con** la calidad de vida y la protección del medioambiente.

Todos los Estados miembros han tomado medidas en al menos algunas de estas áreas de acción y la mayor parte de ellos ha llevado a cabo acciones en la mayoría de ellas. Hay signos positivos en una serie de áreas. Se ha intentado especialmente eliminar obstáculos burocráticos al cambio o afrontar problemas de regulación manteniendo los niveles mínimos. Además, existe mayor apertura y la voluntad de los Estados miembros de debatir problemas comunes e intercambiar experiencia.

Por lo general, las actuaciones de los Estados miembros siguen estando centradas en gestionar los problemas de empleo, aunque reconocen la necesidad de hacerles frente en su contexto más amplio y en crear empleos de manera activa. Es necesario prestar mayor atención a la reforma de largo alcance de las medidas gubernamentales relacionadas con los problemas interrelacionados de la protección social, los impuestos y el empleo, con respecto a los cuales se han adoptado algunas medidas útiles para reducir los costes no salariales de los trabajos menos cualificados.

En áreas como las relacionadas con los sistemas financieros — cambios en el impacto de los impuestos sobre el empleo o en la utilización de los fondos de protección social —, se reconoce que tales medidas llevarán tiempo. Sin embargo, en esta área en particular la política necesitará garantizar que se persigan cambios y que éstos no se abandonen cuando aparezcan dificultades o disminuyan las presiones.

Educación y formación

Los Estados miembros siguen intentando adecuar sus políticas educativas y de formación profesional a fin de mejorar la competitividad a largo plazo y asegurarse una fuerza laboral cualificada y adaptable. En todos los Estados miembros se hace hincapié en los niveles y en algunos en una oferta más descentralizada y en una participación mucho mayor de los interlocutores sociales.

A pesar de estos progresos y del amplio reconocimiento de la necesidad del aprendizaje a lo largo de toda la vida, sigue haciéndose poco en materia de formación continua. Se han proporcionado algunos incentivos financieros y en algunos convenios colectivos se hace referencia específica a la formación de la mano de obra. Sin embargo, es necesario un enfoque más sistemático y extenso de acuerdo con las propuestas del Libro blanco.

Con respecto a la necesidad de nuevas cualificaciones, la adopción de nuevas tecnologías sobre una base más amplia, la diversificación de las trayectorias profesionales de las mujeres y las acciones para hacer frente al cambio industrial a gran escala, la acción es a menudo desigual y limitada.

Mejorar la flexibilidad

Los Estados miembros han seguido adoptando medidas para introducir una mayor flexibilidad en el mercado de trabajo externo, en especial por lo que se refiere a las normativas de empleo que rigen los contratos, sobre todo del trabajo a tiempo parcial. La legislación sobre despidos se ha modificado en algunos Estados miembros en los que era especialmente restrictiva.

En algunos Estados miembros se ha incrementado la protección del trabajo en algunas áreas a fin de proporcionar mejores niveles mínimos, por ejemplo con respecto a los derechos de maternidad, al trabajo a tiempo parcial y a la salud y seguridad.

Se han adoptado algunas medidas para fomentar la movilidad laboral y geográfica, así como la información a escala europea de las personas en busca de empleo.

Los Estados miembros continúan estimulando la flexibilidad de la moderación salarial y la negociación descentralizada en sus esfuerzos para garantizar que el aumento de los ingresos reales por trabajador permanezca por debajo del crecimiento de la productividad a fin de fomentar y apoyar el crecimiento del empleo.

La mayoría de los Estados miembros considera que ha de fomentarse una mayor flexibilidad interna dentro de la estructura general de las relaciones laborales, pero que esto es sobre todo responsabilidad de las empresas.

Organización del trabajo

En los Estados miembros se están realizando esfuerzos importantes para crear nuevos modos de distribución del tiempo de trabajo como medio de aumentar el número de empleos para un determinado nivel de producción. En algunos casos estos esfuerzos cuentan con apoyo gubernamental y en otros se recogen más bien en convenios colectivos o de empresa. Muchas empresas grandes están reestructurando el tiempo del trabajo como parte de una reestructuración más amplia de su organización.

En la mayoría de los Estados miembros se están adoptando medidas para suprimir los obstáculos al trabajo a tiempo parcial allí donde todavía existen. Los proyectos incluyen muchas opciones diferentes tanto para alentar a los trabajadores que así lo deseen a cambiar al trabajo a tiempo parcial como para crear nuevas posibilidades. Sin embargo, las políticas de los Estados miembros no siempre respetan el principio de igualdad de consideración del trabajo a tiempo parcial y a tiempo completo en todos los aspectos.

Costes laborales no salariales

A fin de reducir los costes relativos del trabajo y con ello la falta de incentivos para la contratación, el Libro blanco recomienda un cambio (entre el 1 y el 2 % del PIB) de las exacciones sobre el trabajo por gravámenes sobre recursos no renovables como la energía, el capital, el consumo, etc. El Libro blanco recomienda también que los Estados miembros intenten solucionar la falta actual de incentivos para la contratación de los trabajadores menos cualificados

mediante el ajuste de los sistemas impositivos, especialmente cuando el efecto de los impuestos y cargas es regresivo.

Algunos Estados miembros han introducido ya modificaciones destinadas a reducir la carga global de las exacciones laborales. Esto se ha realizado bien de manera lineal, bien para los jóvenes, los desempleados de larga duración, los trabajadores peor remunerados o menos cualificados, las pequeñas y medianas empresas, o a través de empresas que ofrecen formación. Otros Estados miembros están considerando una reducción general de los impuestos y cargas más que una reestructuración. Algunos impuestos son muy sensibles y deben evitarse divergencias entre los Estados miembros. Así, por ejemplo, algunos Estados miembros favorecen el aumento de los ingresos del IVA mientras que otros estarían más dispuestos a reducir los tipos del IVA para sectores intensivos en empleo.

A pesar de que la idea de reducir los costes laborales no salariales para reducir el desempleo cuenta con amplio apoyo a fin de impulsar el empleo, las dificultades para conseguir ingresos alternativos durante un periodo de recesión son también evidentes.

Fondos públicos

Se ha insistido en mejorar la efectividad de las medidas para hacer posible la reintegración de los desempleados y en hacer depender más los subsidios de la disposición demostrada para encontrar empleo, seguir una formación o realizar un trabajo de utilidad pública.

Hasta ahora se ha hecho un uso limitado de los sistemas destinados a completar las rentas del trabajo con ingresos procedentes de transferencias sociales, de acuerdo con las recomendaciones del Libro blanco.

Los Estados miembros han intentado también apoyar mejor a los desempleados ampliando los servicios de las agencias públicas de empleo y levantando las restricciones o legalizando las agencias privadas de empleo donde no estaban permitidas. Algunos han descentralizado sus operaciones y han otorgado mayores responsabilidades a los niveles local y regional.

Los jóvenes

A lo largo de los años los Estados miembros han puesto en pie diversos planes y programas para ayudar a los jóvenes en general y en especial al 10 % que cada año abandona la escuela sin cualificación para incorporarse al mercado de trabajo. Estos planes y programas incluyen una variedad de acciones: guía y asesoramiento, ayuda para la búsqueda de empleo, ayuda para aprender a leer y escribir y adquirir la capacidad de cálculo, así como formación básica relacionada a menudo con experiencia en el lugar de trabajo.

En la actualidad los Estados miembros tienden a adoptar programas más exhaustivos que integran estas actividades y se dirigen a las personas con mayores dificultades. La propuesta del Libro Blanco de la Comisión para la creación de un programa «Youth-Start» dirigido a los jóvenes menores de 20 años tiene por objeto concentrarse en y reforzar esta tendencia.

En algunos Estados miembros, que han reconocido la importancia de las cualificaciones, se observa también un resurgimiento del interés por los sistemas de formación mediante aprendizaje. La mayoría de los Estados miembros están aumentando el contenido profesional de la enseñanza.

Creación de empleo

La mayoría de los Estados miembros confían en las actividades comerciales o en los servicios públicos convencionales como fuente de creación de empleo. Sin embargo, en los Estados miembros se han adoptado algunas iniciativas específicas para promover nuevas oportunidades de empleo, especialmente en los servicios locales y, a menudo, en el contexto de la economía social, de acuerdo con las recomendaciones del Libro blanco.

Se sigue prestando un apoyo insuficiente a muchas otras áreas de crecimiento de empleo como las identificadas en el Libro blanco: las artes, las industrias culturales y turísticas, la protección del medio ambiente, donde por lo general es precisa la cooperación entre el sector público y el privado para maximizar su desarrollo.

Además, hay pocos indicios de que existan intentos más sistemáticos de control del crecimiento del empleo en todos los tipos de activi-

dad de un modo que pueda ayudar a centrar y maximizar el impacto del apoyo político y en materia de recursos.

Acciones de los Estados miembros en detalle

Prácticamente todos los Estados miembros han realizado en los últimos años reformas importantes del mercado de trabajo bien en forma de programas o como parte de un proceso en curso de revisión y desarrollo. Los avances de los Estados miembros en la consecución de los objetivos del Libro blanco dependerán, por tanto, de lo realizado en los últimos años y de lo que está todavía en preparación, así como del contenido de los cambios o propuestas anunciados recientemente.

Este informe presenta las realizaciones de los Estados miembros en los siete epígrafes establecidos por el Consejo Europeo. Sin embargo, hay que reconocer que a nivel nacional éstos se ven generalmente como elementos de acciones integradas dirigidas a modificar las dimensiones globales y el enfoque de la política de empleo del Estado miembro, y que a menudo se superponen los diversos elementos.

Educación y formación

«La mejora de los sistemas educativos y de formación: en particular se facilitará la formación continua para garantizar una adaptación permanente de las cualificaciones a las necesidades de la competitividad y a la lucha contra el paro»

Todos los Estados miembros han expresado su intención de mejorar la calidad de la enseñanza y la formación profesional, y de centrar más sus políticas para afrontar mejor el reto de la competitividad a largo plazo y para proporcionar una mano de obra altamente cualificada, flexible y adaptable. Además, todos los Estados miembros subrayan la necesidad de ser más conscientes de que la inversión en las cualificaciones de la fuerza laboral actual y futura es tan indispensable como la inversión en bienes de capital e infraestructura. Algunos Estados miembros han mostrado un especial interés por la necesidad de mejorar la coordinación de las políticas desarro-

lladas por los ministerios de educación y de trabajo, cuyas responsabilidades en materia de formación profesional se superponen por lo general (Irlanda, España).

En la Unión las actuaciones para mejorar los sistemas educativos y de formación y mejorar el acceso a la formación continua se centran en tres temas principales: la creación del marco de las políticas de formación profesional, el fomento del aprendizaje a lo largo de toda la vida y la necesidad de afrontar el reto de la rápida difusión de la nueva tecnología y de la transformación industrial.

Los Estados miembros reconocen que si en el pasado las medidas eran respuestas a problemas concretos: alta tasa de desempleo entre los jóvenes, aumento del desempleo de larga duración, problemas planteados por la transformación industrial, ahora es precisa una estrategia a largo plazo de mayor alcance a fin de preparar a la fuerza de trabajo eficazmente para el mercado único. Incluso antes del Libro blanco los Estados miembros estaban preparando reformas importantes de sus sistemas educativos y de formación que intentaban dar respuesta a algunas de las cuestiones planteadas en él.

Aunque los sistemas de los Estados miembros son muy diferentes, muchos de los problemas y exigencias a los que se enfrentan son los mismos, por lo que es especialmente necesario que sus políticas tengan en cuenta las evoluciones en otras partes de la Unión.

Existe un interés predominante por mejorar la calidad y para ello se están utilizando diversos métodos como el establecimiento de niveles obligatorios mínimos (Alemania), objetivos para los niveles de cualificación de la mano de obra (Reino Unido, Francia) y la fijación de puntos de referencia para la elaboración de la política (Luxemburgo). Existe también una tendencia creciente a descentralizar la oferta de formación, haciéndola depender de estructuras locales, y a

garantizar una mayor participación del sector privado (especialmente en Francia, Portugal, Dinamarca, Países Bajos, Luxemburgo, Grecia).

En la actualidad la mayor parte de los Estados miembros hacen hincapié en la necesidad de aumentar el nivel de las cualificaciones profesionales y de equipararlas con las cualificaciones académicas en el marco de un sistema nacional unificado de certificación, que sustituya los desiguales tipos de certificación existentes. La mayoría subraya también la necesidad de una mayor participación de los interlocutores sociales en la concepción, la gestión y la impartición de formación. Muchos Estados miembros han destacado la necesidad de una acción más importante en el campo del reconocimiento y la transparencia de las cualificaciones a fin de fomentar la movilidad laboral.

Con respecto a la formación continua, todos los Estados miembros están interesados en mejorar y ampliar el acceso a ella y su disfrute, y destacan la importancia de la formación en la empresa con una evaluación profesional apropiada de los trabajadores, y también la relación con las autoridades locales y regionales, sobre todo para prever las necesidades y la escasez de cualificaciones.

Los Estados miembros reconocen ampliamente la necesidad del aprendizaje a lo largo de toda la vida. Las medidas adoptadas para fomentar este aprendizaje y la formación continua incluyen la promoción de los sistemas de aprendizaje (Reino Unido, Francia, Países Bajos, Bélgica, España) (véase la sección sobre los jóvenes), el derecho legal al permiso de formación (Bélgica, Francia), cláusulas en los convenios colectivos (Países Bajos, Dinamarca, Alemania), incentivos financieros (Bélgica, Portugal, Reino Unido) y exenciones fiscales para financiar la formación (Francia, Grecia, Irlanda).

Existen algunos casos de introducción de beneficios fiscales para fomentar una mayor inversión en recursos humanos para su formación y también para ayudar a las pequeñas empresas para que inviertan en la mejora de la competencia de sus trabajadores (Reino Unido). Sin embargo, ningún Estado miembro ha introducido impuestos generalizados u otros incentivos financieros para las empresas y las personas de acuerdo con las propuestas del Libro blanco.

Se están adoptando medidas para alentar a las personas a responsabilizarse de su propia formación, pero, por lo general, lo más importante sigue siendo en un sentido más limitado la orientación profesional dirigida a facilitar la elección.

Además, a pesar de los esfuerzos realizados para dar prioridad a la formación continua de las personas menos cualificadas y los desempleados, y de la creación de mayores estímulos para este grupo (Dinamarca), el acceso a la formación continua es desigual, siendo los trabajadores altamente cualificados de las grandes empresas los que cuentan con mayores posibilidades de beneficiarse de ella. Aunque se reconoce ampliamente este problema, sigue habiendo barreras importantes para que una gran parte de la fuerza laboral tenga acceso a la formación. También se advierte que, a pesar de una serie de medidas de los Estados miembros para favorecer la igualdad de oportunidades, las mujeres siguen estando infrarrepresentadas en algunos sectores y en niveles superiores de la economía.

A escala europea los representantes de los sindicatos han propuesto negociar un convenio colectivo para ampliar el acceso y la participación en la formación continua, y partir de las posiciones conjuntas anteriores acordadas en el marco del diálogo social. Hasta la fecha los representantes de los empresarios no han respondido a esta oferta.

Se han dado algunos pasos (Dinamarca, Alemania) para considerar la educación de adultos y la formación continua en su sentido más amplio como una forma de adquirir aptitudes personales y sociales fundamentales que pueden utilizarse eficazmente en el lugar de trabajo, aunque este concepto no está ampliamente desarrollado. Hay algunos indicios (Dinamarca) de un nuevo enfoque de la organización de la vida laboral, con un alto grado de alternancia entre el trabajo, la formación y los permisos de formación. Dinamarca ha introducido un sistema ambicioso de rotación en el trabajo que incentiva las interrupciones de la actividad profesional con vistas a la educación y formación y, al mismo tiempo, aumenta la formación en el trabajo de los desempleados contratados para reemplazar a los trabajadores con permiso de formación. Bélgica tiene también un sistema de interrupción de la actividad profesional de gran aceptación. Aparte de esto,

todavía quedan por explorar muchas cuestiones sobre la organización del trabajo y la formación en la Unión.

Casi todos los Estados miembros han respondido positivamente en la presentación de su marco comunitario de apoyo a la oportunidad que concede el nuevo objetivo 4 (Fondo Social Europeo) de desarrollar nuevas formas de formación previsoras para ayudar a las empresas a planificar el cambio estructural.

Con respecto al importante problema de la demanda de nuevas competencias, todos los Estados miembros han analizado la posible evolución de las necesidades de cualificación, con inclusión de los niveles sectorial y local (Francia, España). Sin embargo este análisis no parece fijarse en las posibles fuentes de creación de puestos de trabajo. El uso de la nueva tecnología se está convirtiendo en una práctica habitual en la enseñanza secundaria, pero hay grandes variaciones en el modo de transferir la tecnología al lugar de trabajo. Se están realizando algunas iniciativas (Dinamarca, Francia), pero se tiene la impresión de que en este caso no se ha explotado completamente el potencial existente. Se están elaborando respuestas políticas a la necesidad de adaptación al cambio industrial, que van desde planes de acción específicos [Alemania (para la parte oriental), España, Bélgica] hasta acciones de apoyo a pequeñas empresas (Dinamarca) o asesoramiento más general y medidas de apoyo (Reino Unido).

Queda por responder la cuestión de la evaluación del impacto de las reformas e iniciativas existentes o propuestas en los Estados miembros. El carácter de los sistemas y el gran abanico de intereses implicados hacen que dicha evaluación sólo pueda realizarse con el tiempo. No obstante, es preciso seguir trabajando en la determinación de objetivos y en la recopilación de datos cualitativos y cuantitativos que permitan evaluar la efectividad de las políticas.

Flexibilidad

«La mejora de la flexibilidad dentro de las empresas y en el mercado laboral, mediante la eliminación de las rigideces excesivas que resultan de la normativa y mediante una mayor movilidad»

En los documentos presentados por los Estados miembros con anterioridad al Libro blanco se consideraba un problema general la falta de flexibilidad de los mercados de trabajo europeos — por lo que se refiere a la organización del tiempo de trabajo, la remuneración y la movilidad, y también con respecto a la adecuación de la oferta de trabajo a las necesidades del mercado. Los Estados miembros consideraban que la introducción de mayor flexibilidad había de estar centrada en el modo de organización del trabajo. Se consideraba que la mayor flexibilidad debía reflejarse también en las normas y sistemas de negociación colectiva.

Tras la publicación del Libro blanco, los Estados miembros han continuado adoptando medidas bajo su propia responsabilidad para introducir mayor flexibilidad, sobre todo por lo que respecta al mercado de trabajo externo. Las medidas han afectado a la legislación sobre despidos, así como a la legislación y los convenios colectivos sobre la forma y el contenido de los contratos del mercado de trabajo, incluido el tiempo de trabajo.

Con respecto a la flexibilidad, España es el país que ha realizado reformas más profundas del mercado laboral con un programa de amplio alcance concebido para fomentar la contratación facilitando el proceso de ajuste del mercado de trabajo y para reducir la fragmentación del mercado. El Reino Unido ha seguido durante algún tiempo una política de desregulación en este ámbito y ha propuesto nuevas medidas. Los países Bajos también tienen previsto relajar la normativa sobre despidos sin dejar de apoyar el recurso a la ley. En Irlanda un grupo de trabajo sobre las pequeñas empresas ha recomendado modificar la normativa.

Sin embargo, con respecto a la acción política de los Estados miembros en general, se ha hecho mayor hincapié en los cambios relacionados con los contratos de trabajo temporales y fijos. Las medidas adoptadas recientemente son las siguientes: mayor flexibilidad con respecto a los contratos de duración determinada en España, con especial atención al acceso de los trabajadores mayores de 45 años; posibilidad de renovar los contratos de duración determinada y de reducir los periodos de notificación en el caso de los jóvenes y de los trabajadores mejor remunerados en Bélgica; autorización de las agencias de

trabajo temporal en algunos Estados (véase la sección fondos públicos); establecimiento (Alemania) o aumento (Francia) de los incentivos para las empresas que emplean a trabajadores a tiempo parcial; la supresión de algunas restricciones al trabajo a tiempo parcial en España, con inclusión de nuevas disposiciones sobre la relación entre las horas trabajadas y la seguridad social, y el compromiso de revisar la legislación en Irlanda. En Alemania se está ampliando hasta el año 2000 la validez de una ley que permite los contratos de duración determinada y el «préstamo» de trabajadores temporales a cualquier empresario por un periodo de hasta nueve meses.

En algunos Estados miembros se ha incrementado la protección del trabajo con las siguientes medidas: periodos de notificación más largos en Dinamarca, mejora de los derechos de información de los trabajadores en Irlanda y el Reino Unido, y respecto a la maternidad en este último, tal como se dispone en las directivas comunitarias, mayor protección en casos de despido improcedente relacionado con la salud y la seguridad y cuando se ejerza un derecho legal. Una resolución reciente ha ampliado también considerablemente la protección de los trabajadores a tiempo parcial en la legislación del Reino Unido.

Se han adoptado algunas medidas para fomentar la movilidad profesional y geográfica, sobre todo en España y Alemania. En este último país se han creados centros europeos de orientación con servicios de correo electrónico cuyo objeto es fomentar la movilidad a escala europea. En España se han propuesto cambios en los sistemas de clasificación de los puestos de trabajo.

En cuanto a la flexibilidad interna, la mayoría de los Estados miembros la consideran un asunto interno de cada empresa. Muchos reconocen la importante contribución que puede realizarse mejorando la educación y la formación e insisten, por ello, en la necesidad de que tales medidas se adopten en el marco de convenios colectivos. El Gobierno de los Países Bajos se centra en la mejora de la flexibilidad mediante la formación de los trabajadores poco cualificados. El Gobierno danés quiere fomentar la flexibilidad interna con políticas activas sobre el mercado laboral, en especial fomentando la educación y la formación (véase también Organización del trabajo).

Los Estados miembros siguen fomentando la flexibilidad de la moderación salarial y las negociaciones descentralizadas dentro de sus esfuerzos para garantizar que el crecimiento de la renta real permanezca por debajo de los niveles de inflación con objeto de fomentar y apoyar el crecimiento del empleo (véase también la sección sobre Costes no salariales).

Organización del trabajo

«La consideración, por las empresas, de fórmulas económicamente sanas de reorganización del trabajo; el objetivo de estas medidas no debe ser la redistribución general del trabajo, sino una reorganización interna compatible con la mejora de la productividad»

El Libro blanco hace especial hincapié en los posibles beneficios para el empleo de formas más flexibles de organización del tiempo de trabajo, de la reducción de la media de horas trabajadas y del trabajo a tiempo parcial (con algunas condiciones). Es grande, aunque variable, el interés de los Estados miembros por encontrar nuevas formas de ordenación del tiempo de trabajo como un medio para aumentar el número de puestos de trabajo para un determinado nivel de producción.

En algunos Estados miembros, sobre todo en Bélgica, Francia y Alemania, se cuenta con un apoyo importante a nivel gubernamental. En otros Estados miembros, como los Países Bajos, aunque los gobiernos tienen una actitud positiva, se piensa que las medidas están mejor recogidas en convenios colectivos o en acuerdos de empresa. No obstante, los Países Bajos han propuesto una nueva ley sobre la jornada laboral que simplificaría la legislación. En el Reino Unido y en Irlanda existe un menor interés por la reducción de la jornada laboral propiamente dicha como un instrumento político, aunque ya existen por lo general y se promueven opciones flexibles e Irlanda está interesada en establecer un sistema voluntario nacional de trabajo compartido.

Los temas planteados son muy variados. En algunos casos como Francia el interés se centra en el cómputo anual de las horas de trabajo. En

este país hay un debate muy importante a todos los niveles sobre esta cuestión. Ya se han establecido o se están preparando diversos incentivos para los empresarios a fin de reducir la jornada de trabajo individual o introducir el trabajo a tiempo parcial. Bélgica ha establecido también un plan marco que hace hincapié en la posibilidad de elección y la experimentación y que esboza ocho fórmulas posibles de trabajo compartido. En Alemania se presta especial atención al fomento del trabajo a tiempo parcial sin dejar de proteger lo adquirido. El gobierno alemán cree que el recurso al trabajo a tiempo parcial es el mejor modo de compartir el trabajo existente.

De manera más general, muchas empresas grandes, tanto nacionales como multinacionales, están reestructurando el tiempo de trabajo como parte de una reestructuración mucho más amplia de las empresas con especial atención a la descentralización. Ejemplos de ello son los fabricantes de coches en Alemania, los acuerdos de la industria química alemana y de la industria al por menor en los Países Bajos. Una empresa importante ha acordado que ya no se remunerarán las horas extraordinarias, sino que se reducirá el tiempo de trabajo anual y se contratará más personal.

Un centro de atención especial de la política de la mayor parte de los Estados miembros está constituido por el trabajo a tiempo parcial. En la mayoría de ellos se están adoptando medidas para eliminar los obstáculos al trabajo a tiempo parcial donde todavía existen. Estas medidas incluyen diversas opciones cuyo objeto es alentar a los trabajadores que lo deseen a cambiar al trabajo a tiempo parcial y crear nuevos puestos de trabajo.

La importancia del trabajo a tiempo parcial varía mucho, pero por lo general es más grande en el norte de la Unión. En Alemania, sin embargo, el trabajo a tiempo parcial no ha alcanzado esta importancia y, dado que se considera que la creación de empleos a tiempo parcial corresponde a las empresas, el gobierno está realizando una campaña de publicidad importante para llamar la atención de los empresarios sobre este tipo de trabajo.

La legislación alemana protege a los trabajadores a tiempo parcial contra la discriminación y

ofrece otras garantías, por ejemplo con respecto al subsidio de desempleo. Todos los empleos de los servicios públicos están abiertos por ley a los trabajadores a tiempo parcial. Desde 1992 es posible combinar el trabajo a tiempo parcial con el derecho a pensión. Sin embargo, en la mayoría de los Estados miembros no se garantiza la igualdad de los trabajadores a tiempo parcial y a tiempo completo en el campo de la seguridad social.

En España se permitirá el trabajo a tiempo parcial en los servicios públicos y se eliminarán otras restricciones al mismo. Bélgica ha adoptado también medidas que permiten a las pequeñas y medianas empresas suprimir las restricciones que afectan a la duración del trabajo a tiempo parcial.

En Italia se ha recurrido más que antes a los contratos de solidaridad, que establecen una jornada laboral reducida subvencionada por el *cassa integrazione* para fomentar el trabajo a tiempo parcial. En Portugal una nueva medida de trabajo compartido/formación prevé la sustitución temporal de trabajadores por desempleados en formación. Dinamarca ha reforzado y ampliado sus sistemas para crear posibilidades de obtener permisos dentro de una campaña más amplia de mejora de la cualificación de la mano de obra. Más conocido es su programa de rotación, que ofrece posibilidades de empleo a los desempleados de larga duración cuando los trabajadores interrumpen la actividad laboral.

Costes laborales no salariales

«Reducciones concretas de los costes laborales indirectos (exacciones obligatorias), y en especial de los trabajos poco cualificados, para conseguir un mayor equilibrio entre los costes de los diversos factores de producción; la adopción de medidas fiscales, por ejemplo, sobre el medio ambiente podría constituir uno de los medios para compensar la reducción de las cotizaciones sociales en un contexto general de estabilización de las exacciones obligatorias y de reducción de la presión fiscal»

Con respecto al componente no salarial de los costes laborales, a fin de reducir los costes del trabajo y con ello la falta de incentivos para la contratación, el Libro blanco hizo dos recomendaciones. En primer lugar, el cambio (del 1 al 2 % del PIB) de las exacciones sobre el trabajo por gravámenes sobre recursos no renovables como la energía, el capital, el consumo, etc. En segundo lugar, que los Estados miembros intenten solucionar la falta actual de incentivos para la contratación de los trabajadores menos cualificados ajustando los sistemas impositivos, especialmente cuando el efecto global de los impuestos y cargas es regresivo.

Algunos Estados miembros han introducido ya modificaciones destinadas a reducir la carga global de exacciones sobre el trabajo. Esto se ha realizado de manera lineal (Luxemburgo) o bien para algunas categorías (Bélgica, España, Francia, Reino Unido): jóvenes, desempleados de larga duración o trabajadores menos cualificados, pequeñas o medianas empresas, o a través de empresas que ofrecen formación.

En Irlanda se están adoptado medidas semejantes. En este país se considera la reducción de los costes no salariales como la única y más importante posibilidad de reducir los costes del trabajo poco cualificado. La mayoría de los Estados miembros que han adoptado estas medidas lo han hecho dentro de planes más amplios de reestructuración del mercado de trabajo.

Otros países muestran un interés considerable por este planteamiento, incluidos los Países Bajos, donde se han realizado cálculos sobre el crecimiento potencial del empleo y se están poniendo en práctica nuevas medidas. Luxemburgo ha propuesto también una reducción de las cotizaciones empresariales a la seguridad social.

Otros Estados miembros están considerando una reducción general de los impuestos y cargas en lugar de una reestructuración. Algunos impuestos son muy sensibles y se reconoce la necesidad de evitar divergencias entre los Estados miembros. Así, por ejemplo, algunos Estados miembros son favorables al aumento de los ingresos del IVA mientras que otros preferirían reducir los tipos del IVA en sectores intensivos en empleo.

Los gobiernos han intentado reducir las cargas de manera más importante donde las exacciones

sobre el trabajo son elevadas. Sin embargo, esta tendencia no es general y algunos Estados miembros, sobre todo Grecia, Dinamarca y Reino Unido, han aumentado las exacciones sobre el trabajo o tienen previsto hacerlo, aunque por lo general esta subida será pequeña o sólo tendrá lugar cuando los tipos impositivos sean muy bajos. Las diferencias en las distintas políticas se explican por lo tanto en gran medida por las diferencias de los niveles actuales de las exacciones sobre el trabajo (en particular las cotizaciones sociales de los empresarios) en los Estados miembros.

Sin embargo, entre los Estado miembros hay grandes diferencias en las posiciones de partida y en las presiones financieras sobre los presupuestos de los gobiernos. Algunos Estados miembros prevén reducir los costes laborales indirectos. En dos casos esta reducción se sitúa en el 0,4 % del PIB (1994) y entre el 2 y el 3 % (a largo plazo) en otro. Con respecto a esto, sería aconsejable que los Estados miembros intercambiaran información y experiencia sobre este ámbito. Este intercambio de información acaba de comenzar.

A pesar de que la idea de reducir los costes laborales no salariales para impulsar el empleo cuenta con amplio apoyo, también se reconocen las dificultades para conseguir ingresos alternativos, especialmente en un periodo de recesión. La información recibida hasta la fecha hace difícil cuantificar (en % del PIB) los efectos globales de estas medidas (reducción del gasto público, aumento de la recaudación tributaria de fuentes no laborales, etc.). La falta de una compensación suficiente podría llevar a aumentar el déficit público, al menos cíclicamente.

Con respecto al establecimiento de impuestos medioambientales como un medio para compensar las reducciones del impuesto sobre el trabajo, tal como se recomienda en el Libro blanco, las respuestas de los Estados miembros son un tanto diferentes. Los Estados miembros del norte de la Unión, en especial Dinamarca, Países Bajos, Bélgica y Alemania, son por lo general favorables a su introducción, Irlanda es muy favorable y los países del sur, por ejemplo España, son más reticentes, aunque Grecia está de acuerdo con un avance gradual en esta dirección.

Fondos públicos

«Una utilización más racional de los fondos públicos destinados a combatir el desempleo mediante una política más activa de información, motivación y guía de los demandantes de empleo a través de agencias especializadas, tanto públicas como privadas»

El Libro blanco destacaba cuatro cuestiones específicas relativas a la utilización de fondos públicos para combatir el desempleo: la eficacia de las medidas relativas al mercado de trabajo para reintegrar a los desempleados; el papel de los servicios de empleo; la necesidad de reestructurar los sistemas nacionales de complemento de ingresos para completar los ingresos del trabajo con ingresos de la seguridad social; por último, la necesidad de ampliar el concepto de trabajo para que un mayor número de personas pase a formar parte del mercado de trabajo oficial.

Con respecto a la mejora de la eficacia de las medidas, se insiste cada vez más en una actuación precoz para evitar que los desempleados se conviertan en desempleados de larga duración. Francia y el Reino Unido desarrollan acciones centradas en entrevistas con los desempleados y en Dinamarca y los Países Bajos se están reforzando los sistemas de identificación de posibilidades para los desempleados. Alemania, por su parte, ha puesto en marcha programas de gran escala destinados a mantener puestos de trabajo de los nuevos Estados federados.

Cada vez se considera más importante, sobre todo en los países del norte, el asesoramiento personalizado centrado en la mejora de la capacidad competitiva de los desempleados y en la búsqueda de un trabajo adecuado a sus capacidades.

Los Estados miembros han intentado prestar mayor apoyo a los desempleados mediante la ampliación de los servicios de las agencias públicas de empleo y la legalización de las agencias privadas de empleo donde no existían (en España y, más tarde, en Italia y Alemania).

También se están suprimiendo las restricciones todavía existentes con respecto a estas últimas (Reino Unido y Países Bajos).

Muchos países han modificado o están modificando el modo de funcionamiento de los servicios de empleo. Para ello han establecido sistemas de autoservicio, contactos más estrechos entre las oficinas de empleo y de la seguridad social, y han seguido desarrollado los modelos de «club de empleo».

No obstante, en algunos Estados miembros se mantiene un debate sobre las ventajas de integrar las oficinas de empleo y las oficinas encargadas del pago de los subsidios — las ventajas de una instancia única a la que dirigirse frente a los conflictos de objetivos. En Francia está prevista la creación de oficinas de empleo para jóvenes.

Algunos Estados miembros (Bélgica, Francia, España, Dinamarca, Países Bajos, Grecia) han promovido un planteamiento descentralizado, aunque el grado de autonomía otorgado al nivel local puede variar mucho. En Francia y Dinamarca, en particular, se hace hincapié en una coordinación integrada local o regional. Se considera que la mejora de los servicios de empleo en Dinamarca se debe a la participación de las autoridades locales.

Aunque se reconoce ampliamente que los costes de las denominadas medidas pasivas (apoyo a la renta) doblan los costes de las llamadas medidas activas (formación y creación de empleo), en la mayoría de los Estados miembros se considera que las posibilidades de transferencia a corto plazo son limitadas, aunque en algunos casos, como Alemania, existe cierta contención del gasto.

Sin embargo, se han dado algunos pasos para transformar las medidas pasivas en medidas más activas. Algunos Estados miembros han experimentado una serie de modelos intermedios de mercado de trabajo, a menudo por iniciativa local. En Alemania se ha establecido un nuevo instrumento de duración limitada para los nuevos Estados federados que activa las prestaciones de desempleo en forma de subsidios salariales y Dinamarca ha introducido cambios en su sistema de prestaciones de desempleo que refuerzan los derechos de los desempleados, pero, al mismo tiempo, fomentan su colocación en

diversas actividades. Francia cuenta con varios programas para alentar a las empresas a contratar desempleados. Los Países Bajos están considerando también una actuación en este sentido. Todavía quedan por resolver muchos problemas relativos a la aceptabilidad y el carácter de las medidas, incluidos los derechos recíprocos o respectivos, y las responsabilidades de gobierno e individuo, el modo de entender el apoyo y el control, y la credibilidad de los programas en cuanto a su calidad.

Hasta ahora se han utilizado poco los sistemas de complemento de los ingresos laborales con ingresos procedentes de transferencias sociales, de acuerdo con las recomendaciones del Libro blanco, cuyo objeto era ampliar las oportunidades de empleo en el extremo inferior del mercado de trabajo y evitar los casos de pobreza insuperable. No está claro si las medidas existentes, en cierto modo experimentales, se evaluarán de un modo que permita a los Estados miembros decidir su transformación en acciones prioritarias. En la actualidad, la interacción de sistemas crea a menudo obstáculos en lugar de caminos hacia el empleo.

Los jóvenes

«Acciones específicas para los jóvenes no cualificados que abandonan el sistema educativo sin una formación adecuada»

A lo largo de los años Estados miembros han puesto en pie planes y programas para ayudar a los jóvenes en general, y en especial al 10 % que cada año abandona la escuela sin cualificación, a incorporarse al mercado de trabajo. Estos planes y programas incluyen una variedad de acciones: guía y asesoramiento, ayuda para la búsqueda de empleo, ayuda para aprender a leer y escribir y adquirir la apacidad de cálculo, así como formación básica relacionada a menudo con experiencia en el lugar de trabajo.

En este caso hay pocos indicios de que se hayan adoptado nuevas medidas especiales para eliminar el analfabetismo básico y la falta de otras capacidades básicas en los alumnos que abandonan la escuela.

Sin embargo, prácticamente todos los Estados miembros han adoptado ya o están adoptando medidas para asegurarse de que se ofrece a todos los jóvenes una formación profesional inicial adecuada y amplia, y la mayoría de ellos ha considerando positivo el proyecto Youth-Start como un estímulo adicional para los esfuerzos nacionales. En los últimos años se ha adoptado en los Estados miembros un amplio conjunto de medidas dirigidas a los jóvenes. Sin embargo, la diversidad de proyectos no deja ver fácilmente cómo puede la persona encontrar su camino en ellos, por lo que sería útil simplificarlos.

De manera específica, la mayoría de los Estados miembros se ha comprometido recientemente a:

revitalizar y extender la cobertura de su sistema de aprendizaje, mejorando la calidad y los niveles, incluido el componente basado en el trabajo;

revisar su organización de la orientación profesional, aunque sin ver clara la necesidad de examinar los vínculos entre dichos servicios y los servicios de empleo y colocación privados o públicos;

revisar la formación de los formadores e instructores y sus cualificaciones;

algunos han mostrado su intención de mejorar el estatuto de la educación profesional en las escuelas (Bélgica, Reino Unido, España, Irlanda), en particular facilitando a través de ella el acceso a la enseñanza complementaria y superior;

crear nuevos punto de enlace entre la escuela y el trabajo, incluida la introducción de mayores posibilidades de adquirir experiencia laboral;

introducir a título experimental créditos para que los jóvenes (que han abandonado la enseñanza obligatoria a tiempo completo) puedan elegir un curso reconocido;

fomentar la cooperación activa entre la enseñanza superior y la industria, incluida la transferencia recíproca de personal entre instituciones de enseñanza superior y empresas.

Algunos Estados miembros han establecido objetivos específicos para aumentar el número de jóvenes de enseñanza complementaria y superior (España, Portugal, Reino Unido), así como acciones para aumentar el índice de éxito escolar antes de abandonar el sistema educativo.

Varios Estados miembros (por ej., Irlanda, Dinamarca) aluden a la importancia de la enseñanza de lenguas extranjeras y a la necesidad de fomentar el espíritu de empresa entre los jóvenes con objeto de mejorar las cualificaciones y apoyar así la creación de empleo y el desarrollo económico. La mayoría de los Estados miembros han introducido el uso de la tecnología en los programas escolares.

En la actualidad los Estados miembros tienden a introducir programas que integran muchas de estas actividades y que se dirigen a las personas con mayores dificultades. En la Unión más de cinco millones de personas no tienen cualificaciones oficiales; hasta un 10 % de jóvenes abandona cada año la escuela sin haber alcanzado una cualificación y entre el 10 y 20 % accede al mercado laboral con una cualificación secundaria de primer ciclo.

Los Estados miembros han reaccionado positivamente a la propuesta del Libro blanco de poner en marcha un programa específico, Youth-Start, dirigido a los jóvenes sin cualificación menores de 20 años.

Todos los Estados miembros cuentan con algún tipo de sistema de garantía para los jóvenes destinado a ayudar a los jóvenes desfavorecidos, desde una serie de medidas independientes que guardan una relación aproximada hasta una fórmula de «trayectoria guiada». En la actualidad se está creando un modelo más general.

El primer enfoque, que abarca diversos elementos de asesoramiento y guía sólo hasta cierto punto relacionados entre sí, ha sido el más común: guía y asesoramiento; apoyo para la búsqueda de empleo; ayuda para aprender a leer y escribir y alcanzar la capacidad de cálculo; formación preprofesional y profesional, a menudo unida con experiencia en el lugar de trabajo; cursos de adaptación o programas basados en el trabajo.

El método de «trayectoria guiada» se ideó para facilitar la transición de la enseñanza a la vida laboral creando para ello estructuras con la capacidad adecuada: identificar y entrar en contacto con el grupo destinatario de jóvenes; motivarlos y comprometerlos en planes de desarrollo personalizados; facilitar el acceso adecuado a todos los elementos necesarios. En la actualidad algunos Estados miembros han puesto en práctica este enfoque: la iniciativa «Educación para todos» (Alemania); *Youth Reach* (Irlanda); *Crédit Formation Individualisé* (Francia); «Garantía de trabajo para los jóvenes» (Países Bajos); *Youth Training* (Reino Unido); la organización «Empleo y Formación» en Flandes (Bélgica).

Al tiempo que estos enfoques aportan mayor claridad, se está intentando establecer sistemas todavía más extensos con un planteamiento proactivo y preventivo. En 1993 se puso en marcha un programa en los Países Bajos para prevenir el abandono de los estudios y asegurarse de que todos cuentan con una cualificación.

De acuerdo con ello, el proyecto Youth-Start tiene por objeto favorecer el establecimiento de un sistema general de garantía a escala comunitaria para ayudar a los jóvenes no cualificados menores de 20 años. También se contará con el apoyo de las medidas propuestas en el programa Leonardo. Youth-Start tiene previsto apoyar programas basados en una serie de niveles mínimos. Dichos programas se caracterizarán fundamentalmente por garantizar un vínculo adecuado con el mercado de trabajo y cualificaciones reconocidas y «vendibles», y por intentar eliminar los obstáculos para la participación en el mercado de trabajo.

Con respecto a los jóvenes que terminan la enseñanza secundaria, es importante señalar el resurgimiento del interés de los Estados miembros por los sistemas de formación mediante aprendizaje (Reino Unido, Irlanda, España, Países Bajos), tal como se defiende en el Libro blanco. También se están realizando nuevos esfuerzos para establecer medidas como subvenciones a la contratación (Bélgica, Francia) y experiencia en el trabajo (Italia), y creación de empleos casi públicos a nivel local (Dinamarca).

Creación de empleo

«El desarrollo de empleo en relación con la satisfacción de nuevas necesidades relacionadas con la calidad de vida y con la protección del medio ambiente»

La mayoría de los Estados miembros confían en las actividades comerciales o en los servicios públicos convencionales como fuente de creación de empleo. Sin embargo, en los Estados miembros se han adoptado muchas iniciativas para fomentar la creación de nuevas oportunidades de empleo, especialmente a nivel local. Sin embargo, la escala, el carácter y el centro de interés de dichas iniciativas varía mucho, en parte debido al papel que se adjudican los gobiernos de los Estados miembros en el proceso de creación de empleo.

Sin embargo, en todos los países las autoridades públicas locales, las organizaciones no gubernamentales y las personas están directamente implicados en muchos programas de creación de empleo que tienen por objeto responder a las nuevas necesidades y proporcionar empleo. Las actividades incluyen empleos relacionados con servicios sociales (cuidado de niños, asistencia a los mayores, minusválidos o familias, apoyo a jóvenes en dificultades); la mejora de la calidad de vida (transporte público local, seguridad, alojamiento, revitalización de zonas urbanas, desarrollo comunitario); artes, cultura, patrimonio, turismo y actividades audiovisuales); por último, la protección del medio ambiente (inversión en limpieza y gestión de residuos, control de la contaminación, agua, protección y mantenimiento del campo).

Las medidas adoptadas para apoyar estas iniciativas son muy diversas. En ocasiones pueden formar parte de políticas sectoriales más amplias, por ejemplo, el turismo en Irlanda y Grecia, actividades culturales en el Reino Unido y Francia, acciones relacionadas con la tecnología de la información en España, Dinamarca e Irlanda, protección del medio ambiente en Dinamarca, Luxemburgo y Alemania, y renovación urbana en Portugal, Italia, Países Bajos y Bélgica. En otros casos pueden responder a intereses

más locales (proyectos de alojamiento, servicios a personas, transporte) y se apartan de los sistemas nacionales de asistencia.

Algunos Estados miembros, especialmente Francia, Irlanda, Alemania, Dinamarca y Bélgica, están intentando fomentar la creación de empleo a nivel local de manera directa, incluido el suministro de bonos a las familias para trabajos de servicios (Francia y Bélgica), y mediante acciones de desarrollo económico de la comunidad rural en el sector del turismo y la educación (España, Grecia, Italia).

Por importantes que sean estas acciones en general, su diversidad y multiplicidad hace que a menudo sean menos visibles y menos valoradas que los proyectos más grandiosos y su contribución al empleo y a la cohesión social se subestiman a menudo. Sin embargo, los gobiernos participan a menudo en la financiación de dichos proyectos y las oficinas de empleo y agencias de formación a nivel local mantienen frecuentemente contactos muy estrechos con los empresarios y el sector voluntario. Además, la mayoría de los Estados miembros han ensayado o participado en el ensayo de proyectos para fomentar el autoempleo o las empresas muy pequeñas (Francia, Bélgica, Reino Unido).

Sin embargo, al no estar siempre los gobiernos nacionales directamente implicados en estas actividades, su importancia y los beneficios que puede conseguirse desarrollando la capacidad local para participar en estas actividades no son siempre valorados como se merecen.

Así, pues, los Estados miembros no parecen estar explotando el potencial de estos diversos sectores de ningún modo estratégico y no existe por lo general una acción sistemática que permita evaluar el potencial de estos sectores y fomentar el crecimiento del empleo en ellos.

En resumen, la actividad de creación de empleo a nivel local es abundante, pero está por explotar el potencial y la necesidad de desarrollar muchas de las nuevas áreas de crecimiento identificadas en el Libro blanco, como los servicios locales, las artes, las industrias culturales y turísticas, y la protección del medio ambiente, como también lo está el potencial de diversas formas de cooperación o de actividad económica de tipo social entre el sector público y privado.

Resumen de las conclusiones de la presidencia del Consejo Europeo de Corfú

(24 y 25 de junio de 1994)

Libro blanco

En diciembre de 1993, el Consejo Europeo adoptó en Bruselas un plan de acción basado en el Libro blanco de la Comisión sobre una estrategia a medio plazo para el crecimiento, la competitividad y el empleo, e insistió en que una economía sana, abierta y orientada hacia la solidaridad eran requisitos previos esenciales para el éxito en la ejecución del plan.

Actualmente se están confirmando signos de recuperación económica y se está produciendo de nuevo un crecimiento económico no inflacionista. El Consejo Europeo considera esencial que la mejora de la situación económica no conduzca a una disminución de los esfuerzos por fomentar el ajuste estructural en Europa sino que, por el contrario, se utilice para acelerar reformas fundamentales, especialmente en el ámbito del empleo, en el que la situación todavía es muy preocupante.

El éxito de la conclusión de la Ronda Uruguay con arreglo a las directrices establecidas por el Consejo Europeo ha creado un contexto de política comercial internacional que puede suministrar un apoyo efectivo a la recuperación económica y a la creación de empleo. El Consejo Europeo hace un llamamiento a las Instituciones comunitarias y a los Estados miembros para que hagan todo lo necesario para ultimar la ratificación con tiempo para garantizar su entrada en vigor antes del 1 de enero de 1995. La Unión Europea desempeñará una función activa en los esfuerzos para garantizar que la nueva Organización Mundial del Comercio pueda desempeñar de manera efectiva su función de garantizar el respeto de las normas establecidas conjuntamente y fomentar el progreso en la lucha contra

las condiciones desleales de comercio. También deberán debatirse en este contexto los aspectos medioambiental y social.

El Consejo Europeo, sobre la base de un informe del Presidente de la Comisión, ha mantenido un debate en profundidad sobre los diferentes elementos del plan de acción decidido en el Consejo Europeo de Bruselas.

El Consejo Europeo hace particular hincapié en los siguientes puntos, que deberán dar un nuevo impulso en el ulterior debate sobre el Libro blanco:

- i) Fomento en los Estados miembros de las reformas destinadas a mejorar la eficiencia de los sistemas de empleo.
- ii) Medidas específicas sobre la plena explotación del potencial de empleo de las pequeñas y medianas empresas.
- iii) Mejora de la coordinación de la política de investigación.
- iv) Rápida realización de los proyectos trans-europeos de alta prioridad en el ámbito del transporte y la energía.
- v) Plena explotación de las posibilidades y oportunidades ofrecidas por la sociedad de la información.
- vi) Fomento del nuevo modelo de desarrollo sostenible que incluye la dimensión medioambiental.

1. Mejora de la situación del empleo

Una condición sine qua non para tener éxito en la lucha contra el desempleo es la existencia de un entorno macroeconómico sólido (véase punto 5).

La reanudación del crecimiento económico no bastará por sí sola para resolver el problema del

desempleo, que requiere reformas estructurales tanto a escala de los Estados miembros como de la Unión.

El Consejo Europeo considera que el aumento de la productividad en lo que queda del presente

siglo debería dedicarse fundamentalmente a la inversión y a los puestos de trabajo. Este objetivo debe lograrse con un espíritu solidario y teniendo especialmente en cuenta a aquellos miembros de la sociedad que estén en la posición más débil. El Consejo Europeo destaca la necesidad de potenciar al máximo los recursos humanos.

El Consejo Europeo ha analizado, basándose en un informe de la Comisión, las iniciativas que se están desarrollando en los Estados miembros de acuerdo con los objetivos generales definidos en diciembre de 1993. El Consejo Europeo advierte que se ha avanzado en esos ámbitos pero estima que los esfuerzos hasta ahora realizados, aun siendo apreciables, todavía distan mucho de las necesidades reales. Alienta a los Estados miembros a que, para ganar la batalla del empleo, tomen nuevas medidas para cumplir los objetivos fijados en diciembre. En particular:

En lo que respecta a la **educación y a la formación**, el Consejo Europeo está de acuerdo con la recomendación de la Comisión de que en muchos Estados miembros será preciso un enfoque más sistemático y general, en particular sobre la formación continua. A nivel comunitario, el Consejo Europeo se congratula por el acuerdo de principio en el Consejo sobre los dos nuevos programas de educación y formación (Leonardo y Sócrates) e invita al Consejo y al Parlamento Europeo a que ultimen las decisiones sobre estos programas antes de fin de año.

En lo que respecta a las **medidas de fomento del empleo**, el Consejo Europeo toma nota de la recomendación de la Comisión sobre la reducción de los costes no salariales del trabajo, principalmente para los menos cualificados. En este contexto, el Consejo Europeo insiste en que deberían darse más pasos, coherentes con el objetivo de consolidación presupuestaria.

Consiguientemente, el Consejo Europeo toma nota del debate sobre las cuestiones relativas al impuesto CO₂/energía y destaca la necesidad de garantizar que los costes medioambientales se reflejen mejor en la economía.

En lo que respecta a la promoción de **fórmulas** económicamente racionales **para la organi-**

zación del trabajo, el Consejo Europeo toma nota de la necesidad de suprimir los obstáculos para el trabajo a tiempo parcial y, en términos generales, promover nuevas formas de organización del trabajo.

En lo que respecta a la **creación de nuevos puestos de trabajo** en relación con el cumplimiento de las nuevas exigencias en materia de calidad de vida y protección del medio ambiente, el Consejo Europeo advierte que se han adoptado un conjunto de iniciativas, pero que aún quedan por explotar muchas de las nuevas áreas de crecimiento del empleo definidas en el Libro blanco. El Consejo Europeo resalta la importancia del estudio que preparará la Comisión sobre esta materia antes del próximo Consejo Europeo.

En lo que respecta a los **jóvenes**, el Consejo Europeo estima que debería prestarse mayor atención a la situación de los jóvenes que afrontan mayores dificultades. Concede una gran importancia a que se garantice en la medida de lo posible que los jóvenes puedan pasar de su período de educación al trabajo; en ese contexto, acoge favorablemente el programa de la Comisión «Youth-Start».

Para apoyar estos esfuerzos el Consejo Europeo invita al Consejo de Asuntos Sociales, al Consejo de Economía y Finanzas y a la Comisión a que, sobre la base de la información recogida por la Comisión, sigan avanzando en este ámbito en constante revisión. El Consejo informará al Consejo Europeo de Essen sobre las experiencias nacionales que hayan tenido efectos positivos en el empleo, analizando las razones de su éxito, y definirá las recomendaciones apropiadas para adaptar las políticas actuales.

El Consejo debería dar prioridad especial en sus trabajos a los esfuerzos por fomentar el empleo de los jóvenes y a la lucha contra el desempleo de larga duración.

Finalmente, el Consejo Europeo invita a la Comisión a que renueve sus esfuerzos para garantizar el necesario diálogo social, aprovechando al máximo las nuevas posibilidades que ofrece el Tratado de la Unión Europea y en particular lo dispuesto en el protocolo anejo al mismo.

2. Mercado interior, competitividad y pequeñas y medianas empresas

Para que la economía sea competitiva y dinámica es esencial que el mercado interior funcione de modo fluido, lo cual significa que es necesario subsanar los retrasos en la incorporación al Derecho nacional de ciertas directivas importantes sobre contrataciones públicas, seguros, propiedad intelectual y derecho de sociedades. Asimismo, es esencial que se sometan a los principios fundamentales del mercado único aquellos sectores que, como el energético y el de las telecomunicaciones, están aún integrados en él tan sólo parcialmente, al tiempo que se salvaguardan también las necesidades del servicio público así como del medio urbano y rural que atienden dichos sectores.

El mercado único se pone en práctica teniendo debidamente en cuenta los problemas medioambientales. En este contexto procede garantizar la salvaguarda de importantes medidas nacionales de protección medioambiental.

El mercado único es un aspecto fundamental de la construcción de la Comunidad, pero no constituye un fin en sí mismo, como ya se señaló en las conclusiones del Consejo Europeo de Rodas en 1988. Debería utilizarse con miras al bienestar de todos, de acuerdo con la tradición de progreso social arraigada en la historia de Europa. La política de la Unión, junto con las de los Estados miembros, debe fomentar la afirmación de esta dimensión social. En opinión de los Estados miembros afectados, el reciente acuerdo alcanzado por el Consejo, de conformidad con las disposiciones del Protocolo Social, sobre información y consulta de los trabajadores en las empresas multinacionales constituye un progreso significativo hacia la realización de este objetivo. En una sociedad en rápida transformación, es esencial seguir avanzando sobre esta base sin olvidar los esfuerzos encaminados a evitar la exclusión social. El Consejo Europeo se congratula también de los acuerdos recientes alcanzados en el Consejo sobre la protección de los trabajadores jóvenes, así como de la creación de la Agencia de Salud y Seguridad en el Trabajo.

Las pequeñas y medianas empresas contribuyen de manera importante al crecimiento y a la

creación de empleo y deberían poder beneficiarse más de todas las oportunidades que ofrece el mercado único. El Consejo Europeo se congratula de que el Consejo haya aplicado sus orientaciones sobre subvenciones relativas al tipo de interés para las pequeñas y medianas empresas y de que la Comisión haya decidido reservar mil millones de ecus en el período 1994–1999 para un programa de iniciativa comunitaria destinado a ayudar a las pequeñas y medianas empresas a adaptarse al mercado interior y al nuevo entorno competitivo. También ha tomado nota con interés de la reciente iniciativa de la Comisión sobre un programa integrado en favor de las pequeñas y medianas empresas, con inclusión de medidas para simplificar la legislación y reducir las cargas administrativas que pesan sobre las mismas, y de la iniciativa del Primer Ministro portugués sobre la dimensión local del mercado interior, así como de las iniciativas adoptadas por Irlanda en los ámbitos de la cooperación social y el desarrollo local. El Consejo Europeo considera que las iniciativas de desarrollo local ofrecen un considerable potencial para fortalecer el tejido económico y social de la Unión Europea y para crear puestos de trabajo. Tales iniciativas constituyen un elemento esencial del nuevo modelo de desarrollo mencionado en el Libro blanco y contribuirán a preservar la diversidad cultural dentro de la Unión. El Consejo Europeo toma nota de la intención de la Comisión, dentro del marco del informe sobre nuevas fuentes posibles de empleo que se presentará al Consejo Europeo de Essen, de redactar un inventario detallado de las diversas acciones a escala comunitaria para el fomento de iniciativas de desarrollo y empleo local, en particular las que se refieren a las microempresas y a las industrias artesanales. Este inventario irá acompañado de las propuestas que se consideren necesarias para reforzar la coherencia y eficacia de esas acciones.

Por lo que se refiere a la **investigación científica y tecnológica**, el Consejo Europeo espera que la reciente decisión sobre el ambicioso programa marco 1994–1999, dotado con una financiación considerable, vaya seguida sin demora por la pronta adopción de programas sectoriales específicos. En este sentido, destacan por su importancia el sector de la información y el de la

biotecnología. Asimismo, invita al Consejo a procurar una coordinación más sistemática de las políticas de investigación nacionales y comunitarias e invita a la Comisión a emprender cuantas iniciativas resulten útiles para promover dicha coordinación.

Por último, el Consejo Europeo expresa su convicción de que la **eliminación de las cargas legales y administrativas innecesarias** que pesan sobre la actividad empresarial y la simplificación de la legislación comunitaria y nacional son condiciones importantes para mejorar la competitividad de la economía europea. El Consejo Europeo celebra que la Comisión prosiga sus esfuerzos por simplificar la legislación comunitaria actual y que vaya a profundizar en el examen de las ventajas e inconvenientes de la

legislación comunitaria propuesta. La Comisión tiene intención también de acometer un estudio de las repercusiones de la actual legislación comunitaria y nacional sobre el empleo y la competitividad. Por lo que atañe a estos últimos aspectos, el Consejo Europeo saluda la creación por parte de la Comisión de un grupo constituido por personalidades independientes para ayudarla en esta tarea y concede una gran importancia a su trabajo.

En relación con la subsidiariedad, el Consejo se congratula de los progresos que ha hecho hasta ahora la Comisión en su actuación derivada del informe de diciembre de 1993, y toma nota del compromiso de la Comisión de ofrecer un informe completo para Essen.

3. Redes transeuropeas para proyectos de transporte, energía y medio ambiente

El mercado único sólo tendrá todos los efectos positivos que se esperan en beneficio de los ciudadanos y las empresas si puede contar con unas redes transeuropeas eficaces de transporte y energía. El Consejo Europeo acoge con satisfacción el trabajo que el Grupo presidido por el Sr. Christophersen ha venido llevando a cabo de acuerdo con el mandato otorgado en diciembre pasado.

Partiendo del informe del Grupo, el Consejo Europeo se ha puesto de acuerdo sobre una primera lista prioritaria de 11 grandes proyectos en materia de transporte, que se expone en el anexo I. Respecto al sector energético, el Consejo Europeo ha tomado nota de los proyectos contenidos en el anexo II y ha pedido al Grupo Christophersen que prosiga sus trabajos examinando en especial la viabilidad económica. A los Estados miembros participantes se les pide que no escatimen esfuerzos para lograr que todos los proyectos de transporte cuya elaboración esté suficientemente avanzada se inicien inmediatamente y que los demás se pongan en marcha, en la medida posible, durante 1996 a más tardar, acelerando para ello los procedimientos administrativos, reglamentarios y legislativos. El Consejo Europeo invita a la Comisión a que emprenda todas las iniciativas oportunas en este

sentido, entre ellas la convocatoria, cuando proceda, de seminarios sobre proyectos destinados a coordinar las actividades de todas las partes interesadas.

El Consejo Europeo concede también importancia a los demás proyectos importantes en materia de transporte que figuran en el informe provisional. El Consejo Europeo hace un llamamiento al Grupo Christophersen y a los representantes de los Estados de nueva adhesión para que sigan trabajando de acuerdo con el mandato propuesto en el informe del Grupo, estudiando además la ampliación de las redes transeuropeas a países vecinos (principalmente a los países de Europa central y oriental y a la cuenca mediterránea), y para que elaboren un informe definitivo para presentar al Consejo Europeo de Essen. Asimismo pide al Grupo Christophersen que estudie la cuestión de las redes que sean pertinentes desde el punto de vista medioambiental.

En lo que respecta a la financiación de las redes, el Consejo Europeo confirma que se tomarán medidas, si resulta necesario, para que los proyectos preferentes no tropiecen con obstáculos de índole financiera que hagan peligrar su realización. El Consejo Europeo toma nota de las conclusiones del Consejo de Economía y Finan-

zas y de los estudios efectuados por la Comisión. El Grupo Christophersen y el Consejo de Economía y Finanzas seguirán estudiando esta cuestión hasta el Consejo Europeo de Essen, teniendo en cuenta las características específicas de cada proyecto, el papel preponderante de la financiación privada y la utilización sensata de los recursos comunitarios existentes.

Se informará al Consejo en caso de que la realización de determinados proyectos se viera amenazada por dificultades de carácter financiero vinculadas con una rentabilidad insuficiente, por ejemplo a causa de la duración de las inversiones o de imperativos medioambientales. El Consejo analizará de inmediato con la Comisión y el Banco Europeo de Inversiones las respuestas apropiadas, dentro de los límites establecidos por las previsiones financieras.

4. La sociedad de la información

El Consejo Europeo ha tomado nota del informe del grupo de personalidades eminentes que, en representación de la industria, los operadores y los usuarios, han estudiado los diversos aspectos de esta cuestión bajo la presidencia del Sr. Bangemann. El Consejo Europeo estima que la actual revolución tecnológica sin precedentes en el ámbito de la información, abre amplios horizontes de progreso económico, de empleo y de calidad de vida, a la par que significa un reto de gran envergadura. A este desafío debe responder en primer lugar el sector privado, evaluando lo que está en juego y tomando las oportunas iniciativas, principalmente en materia de financiación. No obstante, el Consejo Europeo, al igual que la Comisión, considera que la Comunidad y sus Estados miembros tienen un papel importante que desempeñar en el apoyo a estas realizaciones, imprimiendo un impulso político, creando una estructura reglamentaria clara y estable (especialmente en lo que atañe al acceso a los mercados, a la compatibilidad entre las redes, a los derechos de propiedad intelectual, a la protección de datos y al derecho de autor) y sentando ejemplo en los sectores bajo su patrocinio. El Consejo Europeo está de acuerdo en general con las áreas de aplicación presentadas por el Grupo (teletrabajo, enseñanza a distancia, redes para universidades y centros de investigación, servicios telemáticos para la pequeña y mediana empresa, gestión del tráfico viario, control del tráfico aéreo, redes de asistencia sanitaria, licitación electrónica, redes administrativas y autopistas urbanas de la información).

El Consejo Europeo también ha puesto de relieve la importancia de los aspectos lingüísticos y culturales de la sociedad de la información.

El Consejo Europeo, tomando nota de las conclusiones del Grupo Bangemann, considera que la importancia y complejidad de los temas suscitados por la nueva sociedad de la información justifican la creación de un *instrumento permanente de coordinación* para lograr que las diversas partes interesadas, tanto del sector público como privado, actúen en consonancia. Este instrumento de coordinación, que debe crearse lo antes posible, tendrá que basarse en el nombramiento en cada Estado miembro de un *responsable ministerial* que coordine todos los aspectos del asunto (políticos, financieros y reglamentarios) con vistas, entre otras cosas, a garantizar un enfoque coordinado en el Consejo. La Comisión actuará de forma similar.

A escala comunitaria deberá establecerse lo antes posible el marco reglamentario necesario. El Consejo Europeo invita al Consejo y al Parlamento Europeo a que, antes de final de año, adopten medidas en los ámbitos ya cubiertos por las propuestas existentes. También invita a la Comisión a que establezca lo antes posible un programa que cubra las medidas pendientes que se precisan a escala comunitaria.

El Consejo Europeo hará en su reunión de Essen una evaluación de los progresos realizados.

5. El entorno macroeconómico

Respecto a las grandes tendencias económicas, el Consejo Europeo advierte en primer lugar que los Estados miembros han seguido en gran medida las directrices establecidas en diciembre de 1993 por el Consejo Europeo. La inflación, que está siendo controlada, la vuelta a la estabilidad de los tipos de cambio y la incipiente reducción de los déficit públicos, están creando una base sólida para el crecimiento futuro y favorecen la convergencia de las economías en torno a los criterios establecidos en el Tratado de Maastricht para la fase final de la Unión Económica y Monetaria. Deben continuarse esos esfuerzos para consolidar el descenso de los tipos

de interés a corto plazo y para invertir la reciente tendencia alcista de los tipos de interés a largo plazo, condiciones esenciales todas ellas para estimular la inversión y crear empleo.

Por todos estos motivos, el Consejo Europeo confirma las directrices sobre política económica que contiene el informe presentado por el Consejo de Economía y Finanzas de acuerdo con el artículo 103 del Tratado CE e invita al Consejo a que las ultime, teniendo presentes las conclusiones del actual Consejo Europeo respecto a la puesta en práctica del Libro blanco en general.

Anexo I

Lista de proyectos prioritarios de transporte adoptada por el Consejo Europeo

Proyectos	Países que intervienen
<i>Tren de alta velocidad/transporte combinado norte sur</i> Eje del Brennero Verona–Munich–Nuremberg– Erfurt–Halle/Leipzig–Berlín	I/A/D
<i>Tren de alta velocidad París–Bruselas–Colonia– Amsterdam–Londres</i> Se incluyen los siguientes tramos del proyecto: Bélgica: frontera F/B–Bruselas–Lieja–frontera B/D Bruselas–frontera B/NL Reino Unido: Londres–acceso al túnel del Canal Países Bajos: frontera B/NL–Rotterdam–Amsterdam Alemania: Aquisgrán ¹ –Colonia–Rin/Meno	B UK NL D
<i>Tren de alta velocidad sur</i> Madrid–Barcelona–Perpiñán–Montpellier Madrid–Vitoria–Dax	E/F E/F
<i>Tren de alta velocidad este</i> Se incluyen los siguientes tramos del proyecto: ² París–Metz–Estrasburgo–Appenweier–Karlsruhe con enlaces a Metz–Saarbrücken–Mannheim y Metz–Luxemburgo	F/D F/D F/L
<i>Línea de Betuwe: transporte combinado/ferrocarril con- vencional</i> Rotterdam–frontera NL/D–Rin/Ruhr ¹	NL/D
<i>Tren de alta velocidad/transporte combinado Francia– Italia</i> Lyon–Turín	F/I
<i>Autopista Patras–frontera greco–búlgara</i> junto con el corredor de autopista oeste–este: <i>Vía Egnatia</i> Igumenitsa–Salónica–Alexandrópolis–Ormeneio/Kipi	GR

¹ La construcción en curso ya está recibiendo ayuda comunitaria.

² Ya se está construyendo la extensión a Frankfurt; el proyecto que se refiere a la posterior extensión a Berlín todavía no está suficientemente maduro.

<i>Autopista Lisboa–Valladolid</i>	P/E
<i>Enlace ferroviario Cork–Dublín–Belfast–Larne–Stranraer</i>	IRL/UK
<i>Aeropuerto de Malpensa (Milán)</i>	I
<i>Enlace fijo ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (enlace fijo del Øresund) incluidas rutas de acceso</i>	DK/S

Anexo II

Lista de proyectos energéticos a los que el Consejo Europeo otorga carácter prioritario

Francia–Italia: interconexión eléctrica

Italia–Grecia: interconexión eléctrica (cable)

Dinamarca: conexión eléctrica este–oeste (cable) (no puede optar a los fondos estructurales)

Portugal: red de gas natural

Grecia: red de gas natural

España–Portugal: interconexiones de gas natural¹

España–Portugal: interconexiones eléctricas

Argelia–Marruecos–Unión Europea: gasoducto

* * *

Rusia–Belarús–Polonia–Unión Europea: gasoducto²

¹ Incluida la introducción de gas natural en las regiones españolas de Extremadura y Galicia.

² Este proyecto debería también incluirse en la selección y estudiarse aunque todavía no se encuentre en la misma fase que los otros cuatro proyectos de gas.

Comisión Europea

**Crecimiento, competitividad, empleo
Seguimiento del Libro blanco**

Informe sobre Europa y la sociedad global de la información

Informe provisional sobre redes transeuropeas

Informe sobre la evolución del empleo

Resumen de las conclusiones de la presidencia del Consejo Europeo de Corfú

Suplemento 2/94 del Boletín de las CE

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

1994 — 136 pp. — 17,6 x 25,0 cm

ISBN 92-826-8543-8

Precio en Luxemburgo, IVA excluido: 7 ECU

**Venta y suscripciones • Salg og abonnement • Verkauf und Abonnement • Πωλήσεις και συνδρομές
Sales and subscriptions • Vente et abonnements • Vendita e abbonamenti
Verkoop en abonnementen • Venda e assinaturas**

BELGIE / BELGIE

Moniteur belge / Belgisch staatsblad
Rue de Louvain 42 / Leuvenseweg 42
1000 Bruxelles / 1000 Brussel
Tel. (02) 512 00 26
Fax (02) 511 01 84

Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202 / Koningslaan 202
1060 Bruxelles / 1060 Brussel
Tel. (02) 538 51 69
Telex 63220 UNBOOK B
Fax (02) 538 08 41
Autres distributeurs/
Overige verkooppunten:

**Librairie européenne/
Europese boekhandel**
Rue de la Loi 244/Welstraat 244
1040 Bruxelles / 1040 Brussel
Tel. (02) 231 04 35
Fax (02) 735 08 60
Document delivery:

Credoc
Rue de la Montagne 34 / Bergstraat 34
Bte 11 / Bus 11
1000 Bruxelles / 1000 Brussel
Tel. (02) 511 69 41
Fax (02) 513 31 95

DANMARK

J. H. Schultz Information A/S
Herstedvang 10-12
2620 Albertslund
Tlf. 43 63 23 00
Fax (Sales) 43 63 19 69
Fax (Management) 43 63 19 49

DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag
Breite Straße 78-80
Postfach 10 05 34
50445 Köln
Tel. (02 21) 20 29-0
Telex ANZEIGER BONN 8 882 595
Fax 202 92 78

GREECE/ΕΛΛΑΔΑ

G.C. Eleftheroudakis SA
International Bookstore
Nikis Street 4
10563 Athens
Tel. (01) 322 63 23
Telex 219410 ELEF
Fax 323 98 21

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado
Trafalgar, 27-29
28071 Madrid
Tel. (91) 538 22 95
Fax (91) 538 23 49

Mundi-Prensa Libros, SA
Castelló, 37
28001 Madrid
Tel. (91) 431 33 99 (Libros)
431 32 22 (Suscripciones)
435 36 37 (Dirección)
Telex 49370-MPLI-E
Fax (91) 575 39 98
Sucursal:

Libreria Internacional AEDOS
Consejo de Ciento, 391
08009 Barcelona
Tel. (93) 488 34 92
Fax (93) 487 76 59

**Libreria de la Generalitat
de Catalunya**
Rambla dels Estudis, 118 (Palau Moja)
08002 Barcelona
Tel. (93) 302 68 35
Tel. (93) 302 64 62
Fax (93) 302 12 99

FRANCE

**Journal officiel
Service des publications
des Communautés européennes**
26, rue Desaix
75727 Paris Cedex 15
Tél. (1) 40 58 77 01/31
Fax (1) 40 58 77 00

IRELAND

Government Supplies Agency
4-5 Harcourt Road
Dublin 2
Tel. (1) 66 13 111
Fax (1) 47 80 645

ITALIA

Licosa SpA
Via Duca di Calabria 1/1
Casella postale 552
50125 Firenze
Tel. (055) 64 54 15
Fax 64 12 57
Telex 570466 LICOSA I

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Messageries du livre
5, rue Raiffeisen
2411 Luxembourg
Tél. 40 10 20
Fax 49 06 61

NEDERLAND

SDU Overheidsinformatie
Externe Fondsen
Postbus 20014
2500 EA 's-Gravenhage
Tel. (070) 37 89 88C
Fax (070) 37 89 783

PORTUGAL

Imprensa Nacional
Casa da Moeda, EP
Rua D. Francisco Manuel de Melo, 5
1092 Lisboa Codex
Tel. (01) 69 34 14
Fax (01) 69 31 66

**Distribuidora de Livros
Bertrand, Ld.®**

Grupo Bertrand, SA
Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apartado 37
2700 Amadora Codex
Tel. (01) 49 59 050
Telex 15798 BERDIS
Fax 49 60 255

UNITED KINGDOM

HMSO Books (Agency section)
HMSO Publications Centre
51 Nine Elms Lane
London SW8 5DR
Tel. (071) 873 9090
Fax 873 8463
Telex 29 71 138

ÖSTERREICH

**Manz'sche Verlags-
und Universitätsbuchhandlung**
Kohlmarkt 16
1014 Wien
Tel. (1) 531 610
Telex 112 500 BOX A
Fax (1) 531 61-181

SUOMI/FINLAND

Akateeminen Kirjakauppa
Keskuskatu 1
PO Box 218
00381 Helsinki
Tel. (0) 121 41
Fax (0) 121 44 41

NORGE

Narvesen Info Center
Bertrand Narvesens vei 2
PO Box 6125 Etterstad
0602 Oslo 6
Tel. (22) 57 33 00
Telex 79668 NIC N
Fax (22) 68 19 01

SVERIGE

BTJ AB
Traktorygen 13
22100 Lund
Tel. (046) 18 00 00
Fax (046) 18 01 25
30 79 47

ICELAND

**BOKABUD
LARUSAR BLÖNDAL**
Skólavörðustíg, 2
101 Reykjavík
Tel. 11 56 50
Fax 12 55 60

SCHWEIZ / SUISSE / SVIZZERA

OSEC
Stampfenbachstraße 85
8035 Zurich
Tel. (01) 365 54 49
Fax (01) 365 54 11

BĂLGARIJA

**Europress Klassika BK
Ltd**
66, bd Vitosha
1463 Sofia
Tel./Fax 2 52 74 75

ČESKÁ REPUBLIKA

NIS ČR
Havelkova 22
130 00 Praha 3
Tel. (2) 24 22 94 33
Fax (2) 24 22 14 84

MAGYARORSZÁG

Euro-Info-Service
Honvéd Erőpá Ház
Margitsziget
1138 Budapest
Tel./Fax 1 111 60 61
1 111 62 16

POLSKA

Business Foundation
ul. Krucza 38/42
00-512 Warszawa
Tel. (2) 621 99 93, 628-28-82
International Fax&Phone
(0-39) 12-00-77

ROMÂNIA

Euromedia
65, Strada Dionisie Lupu
70184 Bucuresti
Tel./Fax 0 12 96 46

RUSSIA

CCEC
9,60-letiya Oktyabrya Avenue
117312 Moscow
Tel./Fax (095) 135 52 27

SLOVAKIA

**Slovak Technical
Library**
Nm. slobody 19
812 23 Bratislava 1
PO Box 1455
Fax : (7) 295 785

CYPRUS

**Cyprus Chamber of Commerce and
Industry**
Chamber Building
38 Grivas Dhigenis Ave
3 Deligiorgis Street
PO Box 1455
Nicosia
Tel. (2) 449500/462312
Fax (2) 458630

MALTA

Miller distributors Ltd
PO Box 25
Malta International Airport
LOA 05 Malta
Tel. 66 44 88
Fax 67 67 99

TÜRKIYE

**Pres Gazete Kitap Dergi
Pazarlama Dağıtım Ticaret ve sanayi
AŞ**
Narlıbağçe Sokak N. 15
İstanbul-Cağaloğlu
Tel. (1) 520 92 96 - 528 55 66
Fax 520 64 57
Telex 23822 DSV0-TR

ISRAEL

ROY International
PO Box 13056
41 Mishmar Hayarden Street
Tel Aviv 61130
Tel. 3 496 108
Fax 3 648 60 39

**EGYPT/
MIDDLE EAST**

Middle East Observer
41 Sherif St.
Cairo
Tel/Fax 39 39 732

**UNITED STATES OF AMERICA /
CANADA**

UNIPUB
4611-F Assembly Drive
Lanham, MD 20706-4391
Tel Toll Free (800) 274 4888
Fax (301) 459 0056

CANADA

Subscriptions only
Uniquement abonnements
Renouf Publishing Co. Ltd
1294 Algoma Road
Ottawa, Ontario K1B 3W8
Tel. (613) 741 43 33
Fax (613) 741 54 39
Telex 0534783

AUSTRALIA

Hunter Publications
58A Gipps Street
Collingwood
Victoria 3066
Tel. (3) 417 5361
Fax (3) 419 7154

JAPAN

Kinokuniya Company Ltd
17-7 Shinjuku 3-Chome
Shinjuku-ku
Tokyo 160-91
Tel. (03) 3439-0121

Journal Department
PO Box 55 Chitose
Tokyo 156
Tel. (03) 3439-0124

SOUTH-EAST ASIA

Legal Library Services Ltd
Orchard
PO Box 0523
Singapore 9123
Tel. (7) 73 04 24 1
Fax 24 32 47 9

SOUTH AFRICA

Safto
5th Floor, Export House
Cnr Mauda & West Streets
Sandton 2146
Tel. (011) 883-3737
Fax (011) 883-6569

**AUTRES PAYS
OTHER COUNTRIES
ANDERE LANDER**

**Offices des publications officielles
des Communautés européennes**
2, rue Mercier
2985 Luxembourg
Tél. 499 28-1
Télex PUBOF LU 1324 b
Fax 48 85 73/48 68 17

Precio en Luxemburgo, IVA excluido: 7 ECU

ISBN 92-826-8543-8



OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

L - 2985 Luxembourg



9 789282 685433 >