

# *Las infraestructuras de red en la UE: las Redes Transeuropeas de transportes y de energía*

212

Este trabajo analiza la regulación comunitaria en el ámbito de las redes transeuropeas (RTE) y las cuestiones nacionales planteadas. Se realiza, en primer lugar, un análisis de la tardía incorporación de las previsiones sobre el desarrollo de las RTE en los tratados comunitarios y las características de la regulación jurídica. Las cuestiones más importantes que tal regulación plantea son: la configuración como una política compartida entre la Unión Europea y los Estados miembros, la limitación de los instrumentos comunitarios de intervención para promover el desarrollo de las RTE y las peculiaridades del procedimiento de decisión en este ámbito. También se analizan las características de las ayudas comunitarias previstas para el desarrollo de las RTE, así como los problemas derivados de las intervenciones públicas en cada uno de los dos ámbitos en los que la UE es competente para intervenir en el desarrollo de RTE: los transportes y la energía.

*Lan honen aztergai dira Europa barneko sareen (EBS) eremuko Erkidegoko araudia eta mahaigaineratu diren estatuko gaiak. Lehenik eta behin, EBSen garapenaren inguruko aurreikuspenak Erkidegoko itunetan hain berandu sartu izana aztertzen da, eta, horrez gain, erregulazio juridikoaren ezaugarriak ikusten dira. Hauek dira erregulazio horrek ekartzen dituen gairik garrantzitsuenak: Europar Batasunak (EB) eta estatu kideek ontzat hartzen duten politika gisa egituratzea, Erkidegoko esku-hartze tresnek duten muga EBSen garapena sustatzeko, eta eremu honetan erabakiak hartzeko prozeduraren berezitasunak. EBSen garapenerako aurreikusitako EBko laguntzen ezaugarriak ere aztertuko dira, bai eta EBSen garapenean esku hartzeko Europako Erkidegoak eskumena duen bi eremuetatik bietan egon diren esku-hartze publikoetatik eratorritako arazoak ere: garraioa eta energia.*

The present paper analyses the EU regulation in the Trans-European Network (TEN) sector and the national matters put forward. We will first of all analyse the late incorporation of the TEN development predictions in the Community Treaties and the legal regulation characteristics. This regulation suggests the following questions: the configuration of a shared policy between the EU and the Member states, the restriction of the intervention community means to encourage the TEN development and the peculiarity of the decision procedure in this field. The characteristics of the community assistance for the TEN development are also object of study, as well as the problems caused by the public interventions in each of both fields in which the EU has the right to intervene in the TEN development: transport and energy.

## ÍNDICE

1. Introducción
  2. Redes Transeuropeas, mercado interior y cohesión económica y social
  3. La regulación de las en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea
  4. Las ayudas financieras comunitarias para el desarrollo de las RTE
  5. Las Redes Transeuropeas de Transportes
  6. Las Redes Transeuropeas de la Energía
  7. Conclusiones
- Referencias bibliográficas

Palabras clave: redes transeuropeas, autopistas del mar, sistemas de telepeaje

N.º de clasificación JEL: H54, K23, L92

### 1. INTRODUCCIÓN

El desarrollo del mercado interior, de forma que la libertad de circulación quede plenamente garantizada, no sólo encuentra, en ocasiones, problemas de carácter jurídico, sino que pueden ser de carácter material o, aún más, físicos. Esto es lo que, en primer lugar, se ha puesto de manifiesto en el ámbito del transporte y, más tarde, en el de la energía, a medida que el mercado interior se desarrollaba en cada uno de estos dos ámbitos. Así, el desarrollo del mercado interior en sectores que necesitan infraestructuras por las que se prestan los servicios puede encontrarse con obstáculos físicos que harían inútil la eliminación solamente de los obstáculos jurídicos a la circulación. Es en este contexto en el que se plantea la importancia de las Redes Transeuropeas (en adelante RTE), que se ha demostrado como un elemento cada vez más condicionante, espe-

cialmente, en la necesidad de intervención comunitaria ante la insuficiencia o incapacidad del mercado, en el ámbito de los transportes y la energía.

La evolución en este campo está siendo desigual pero, en cualquier caso, de asunción de una importancia cada vez más concluyente, aunque no siempre adopta las mismas características en cada uno de los dos sectores indicados. En este trabajo, se trata de analizar la evolución y las características que ha venido adoptando la intervención comunitaria en el desarrollo de las RTE.

---

<sup>1</sup> Este trabajo ha sido realizado en el ámbito del Proyecto de Investigación del Ministerio de Ciencia y Tecnología sobre «Gobernanza económica y Constitución europea» (SEJ2004-07987/JUR1), proyecto plurianual 2004-2006.

## 2. REDES TRANSEUROPEAS, MERCADO INTERIOR Y COHESIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

La intervención comunitaria en el ámbito de las denominadas «Redes Transeuropeas» (RTE) se ha construido siguiendo unas pautas ciertamente típicas en el proceso de integración comunitaria. Aunque se repite de forma mecánica, siguiendo la teoría internacionalista, que las competencias de la Comisión Europea son «competencias de atribución», los mecanismos reales de ejercicio competencial comunitario han venido respondiendo a otros parámetros más complejos que el de la «atribución competencial» en los Tratados constitutivos.

Sintéticamente, hay que señalar que los mecanismos reales de intervención comunitaria se han construido, muy especialmente durante los primeros tres decenios largos que siguieron a la suscripción del Tratado de Roma (1957) hasta la firma del Tratado de la Unión Europea (TUE) (Maastricht, 1992), debido, por una parte, a una interpretación teleológica o finalista de las competencias de la CE, sobre la base de los objetivos de integración, complementada, por otra parte, por una utilización recurrente de la «cláusula de poderes implícitos» contenida en el artículo 308 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (en adelante TCE) —antiguo artículo 235 TCE—. Interpretación teleológica de la competencia comunitaria que ha venido siendo sistemáticamente avalada por el fuerte activismo judicial del TJCE, y reforzada por la *vis expansiva* innata a las competencias configuradas en torno a las exigencias de la integración económica.

Aunque, ciertamente, todo ello se construía sobre el telón de fondo de la atribución de competencias contenida en los

Tratados, el resultado daba carta de naturaleza a una actuación comunitaria sin anclaje expreso en los Tratados e, incluso, en ocasiones, en contra de la propia letra de los Tratados. En muchos casos, esta efectiva asunción del ejercicio competencial por parte de la CE concluirá con la expresa incorporación de la atribución de la competencia en los Tratados constitutivos, como se puso de manifiesto en el proceso de reformas de los Tratados originarios que gira en torno a la aprobación del TUE en Maastricht<sup>2</sup>.

La intervención comunitaria en el ámbito de las RTE es un ejemplo práctico del proceso real de construcción de la integración comunitaria descrito. Los Tratados constitutivos no contenían mención alguna a lo que hoy conocemos como RTE, lo que no impidió a las instituciones comunitarias comenzar a intervenir en este campo, incorporándose al TCE la atribución de la competencia en la materia, y a las instituciones comunitarias solamente después de consolidada en la práctica la intervención comunitaria en este campo. En efecto, en el ámbito del transporte, ya desde 1960 existen iniciativas de la Comisión en este ámbito, aunque es, sobre todo, en la segunda mitad de los años ochenta, coincidiendo con el debate sobre el AUE, cuando la Comisión plantea de forma insistente la necesidad de desarrollar una red de infraestructuras comunitarias mediante un plan de acción de carácter plurianual, que concluirá en una Propuesta de Reglamento del Consejo en este campo<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Sobre esta cuestión puede verse LÓPEZ BASAGUREN, A. (1998), y la bibliografía allí citada.

<sup>3</sup> Se trata de la «Propuesta de Reglamento del Consejo relativa a la concesión de un apoyo financiero en el marco de un programa a plazo medio de infraestructuras de transporte» —COM (1986) 340—: vid. VANDERSANDEN, Georges *et al.* (1996) 129-130. Pero hay que

En relación con las intervenciones en este campo en los primeros tiempos, resultan significativos algunos elementos, a los que en este artículo resulta especialmente apropiado referirse. En este sentido, parece evidente que, especialmente en el ámbito del transporte, las infraestructuras constituyen un elemento instrumental indispensable para el efectivo desarrollo de una Política Común de Transportes (PCT). Por ello, la justificación de una intervención comunitaria en el ámbito de las infraestructuras del transporte no parecía presentar grandes dificultades, teniendo en cuenta lo señalado sobre la efectiva caracterización de las competencias comunitarias.

Ciertamente, según lo dispuesto en la letra d) del núm. 1 del artículo 71 TCE (antiguo artículo 75 TCE), en el que se atribuye a las instituciones comunitarias la capacidad para establecer «cualesquiera otras disposiciones oportunas», además de las específicamente señaladas en las letras anteriores, para la realización de la PCT a la que se refiere el precedente artículo 70 TCE (antiguo artículo 74 TCE). Pero hay que tener en cuenta la interpretación puramente *instrumental* de la PCT que entonces imperaba y, sobre todo, las dificultades prácticas que se pusieron de manifiesto en este ámbito, que hicieron imposible, hasta mucho después, el establecimiento de una auténtica política común en el ámbito del transporte.

---

tener en cuenta que la propuesta de la Comisión al Consejo arranca de 1976 («Proposition de Règlement du Conseil concernant le soutien des projets d'intérêt communautaire en matière d'infrastructure de transport —COM (1976) 336 final—), cuya tramitación se prolongó, con sucesivas modificaciones, a lo largo de 1977 —COM (1977) 458— y 1980 —COM (1980) 58—, hasta concluir en la propuesta de 1986. Sobre las intervenciones iniciales de las instituciones comunitarias en este campo, desde fines de los años 60, puede verse PENNACHINI, E. *et al.* (eds.) (1984), 320 ss.

En todo caso, hay que destacar que desde ese tímido comienzo se llegará a la constitución de una competencia comunitaria específica y al establecimiento de una política común en materia de infraestructuras de interés común que no quedarán ya limitadas al ámbito estricto del transporte, expresamente incorporada al TCE a partir del TUE (Maastricht, 1992)<sup>4</sup>.

En este contexto son dos los elementos que, a los efectos que aquí interesa, es interesante destacar, relativos al fundamento de la competencia comunitaria en materia de RTE; por una parte, la realización del mercado interior y, por otra, la cohesión económica y social en el interior de la CE.

Es significativo que el impulso finalmente decisivo a la intervención comunitaria en RTE —y, en última instancia, a la configuración de una competencia comunitaria en la materia— se produjese en el marco de perseguir el objetivo de realización del mercado interior, —fijado para antes del fin de 1992—, impulsado ya de forma irreversible a partir del Informe sobre el mercado interior, por la suscripción del Acta de la Unión Europea (AUE) en el mismo año 1986. Y ello es significativo porque los obstáculos que se detectan para la completa consecución del mercado interior no son tanto de naturaleza normativa cuanto de naturaleza material. Es decir, las dificultades a la construcción de un auténtico mercado integrado, sin fronteras interiores, son provocadas, fundamentalmente, por la falta de los canales o vías materiales adecuados para que la libre circulación —especialmente, de mercancías— sea real y efectiva, interponiéndose como auténticos obstáculos a la circulación. Aún más, el propio desarrollo

---

<sup>4</sup> *Vid.*, sobre ello, LÓPEZ BASAGUREN, A. (2006), y la bibliografía allí citada.

de la Comunidad europea, la competitividad de su economía y el empleo quedan condicionados a la capacidad de crear unas infraestructuras que garantizaran una circulación ágil y efectiva, como puso de manifiesto el Libro Blanco sobre Crecimiento, Competitividad, Empleo<sup>5</sup>.

Y es por esta vía por la que las autoridades comunitarias llegan al convencimiento de la imperiosa necesidad de intervenir en el ámbito de las infraestructuras, tratando de garantizar la existencia de adecuadas vías de interés común que permitan un funcionamiento fluido de la libre circulación sobre la que se asienta el mercado interior, es decir, la construcción de un mercado integrado que abarque la totalidad del territorio comunitario. Solo es posible un funcionamiento efectivo de un mercado integrado si, además de eliminar todos los obstáculos jurídicos a la libre circulación, ésta queda materialmente garantizada en su interior de forma efectiva; es decir, si la circulación resulta físicamente posible de forma adecuadamente fluida y sin obstáculos.

La incorporación finalmente al TCE, de la competencia comunitaria en RTE, de forma expresa, se realiza en el contexto del gran impulso a la integración comunitaria que representa el TUE, es decir, en el contexto de la más profunda y ambiciosa reforma de los Tratados constitutivos nunca realizada, en la que la creación del mercado interior se plantea no sólo como un objetivo de inmediata materialización sino, además, como el presupuesto ineludible de la Unión Económica y Monetaria (UEM), nuevo reto

de integración comunitaria en el ámbito económico.

Son las características peculiares de este trascendental momento histórico las que condicionan la incorporación de un segundo elemento como fundamento de la competencia comunitaria en RTE: la cohesión económica y social. Porque el desarrollo de infraestructuras, como es conocido anteriormente, integra el territorio, cohesionándolo, y tiene el efecto de cohesionar también los grupos sociales establecidos en los diferentes territorios que se integran, mediante la existencia de infraestructuras.

La incorporación de la competencia comunitaria en RTE al TCE se realiza señalando estos dos elementos como objetivos o fines del ejercicio comunitario de la referida competencia, lo que resulta extraordinariamente significativo. En efecto, el párrafo 1 del artículo 154 TCE establece que el fin del desarrollo de las RTE es contribuir a la realización del objetivo de conseguir progresivamente el establecimiento del mercado interior —contemplado en el artículo 14 TCE—<sup>6</sup>, así como de promover un desarrollo armónico del conjunto de la Comunidad, a través del reforzamiento de su cohesión económica y social. Por ello, se propondrá reducir las diferencias entre los niveles de desarrollo de las diversas regiones, con especial atención a las regiones retrasadas o islas menos favorecidas, incluidas las zonas rurales —contemplado en el artículo 158 TCE—. Y ello para permitir que los ciudadanos de la UE, los operadores económicos y los entes regionales y locales «participen plenamente de

<sup>5</sup> Cfr. *Libro Blanco sobre Crecimiento, Competitividad, Empleo —Retos y pistas para entrar en el siglo XXI—* COM (1993) 700 final. Este *Libro Blanco* fue tomado en consideración por el Consejo Europeo en la reunión de Bruselas de diciembre de 1993.

<sup>6</sup> ...que, de acuerdo con lo precisado en el número 2 del mismo artículo 14 TCE, «implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada».

los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores». Se trata, como puede comprobarse, de objetivos o fines que concretan parcialmente los fines generales de la integración comunitaria y de las políticas comunes establecidos en el artículo 2 TCE<sup>7</sup> y que se insertan en el marco del modelo configurado en torno al «principio de una economía de mercado abierta y de libre competencia» establecido en el artículo 4 TCE.

Lo dicho hasta aquí significa que el ejercicio comunitario de la competencia en RTE no sólo se justifica por objetivos de integración económica, de garantía de la efectiva posibilidad de la libre circulación dentro del mercado comunitario, de cohesión territorial, en última instancia, sino también, por objetivos de cohesión económica y social. Pero, de la misma forma que la legitimación de la intervención pública en el ámbito del Estado Social queda supeditada a las orientaciones de las políticas concretas que, en cada caso, desarrollen los poderes públicos, también la legitimación de la intervención comunitaria en el ámbito de las RTE por razones que trascienden lo puramente económico, las exigencias de conseguir un mercado cada vez más efectivamente integrado, quedarán supeditadas a las pautas reales de las políticas de intervención comunitaria, por lo que la amplitud de la regulación contenida en el TCE únicamente abre posibilidades reales de intervención supeditadas a las opciones políticas que imperen en cada momento.

---

<sup>7</sup> Razón ésta, sin duda, por la que se incorporó a la letra o) del artículo 3 TCE la creación y desarrollo de las RTE como instrumento para lograr los fines de la CE establecidos en el artículo precedente.

### 3. LA REGULACIÓN DE LAS REDES TRANSEUROPEAS EN EL TRATADO CONSTITUTIVO DE LA COMUNIDAD EUROPEA

#### 3.1. Las RTE entre la UE y los Estados miembros

La incorporación de una expresa competencia comunitaria en el ámbito de las RTE en el TCE se realiza, como ya se ha dicho, trascendiendo el limitado ámbito de la PCT. La competencia comunitaria en RTE se extenderá a los sectores de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía. En todos estos sectores concurre la peculiaridad de tratarse de sectores en los que el servicio se presta a través de infraestructuras de red, interconectadas entre sí, lo que exige, entre otras cualidades, la interoperabilidad que haga posible la oferta de servicios por distintos operadores a través de la misma infraestructura. Y, además, se trata de infraestructuras extraordinariamente costosas, que hace muy difícil la rentabilidad económica de la inversión a corto o a medio plazo. Por ello, se trataba de sectores ofertados a través de monopolios, en los que, en general, se producía una unificación de la gestión de la infraestructura y la prestación del servicio.

Ciertamente, nos encontramos ante los tres sectores más determinantes en la intervención comunitaria en el proceso de «apertura» al mercado, son sectores que hasta entonces se habían caracterizado por la existencia de derechos exclusivos en su seno. Pero se trata de los tres sectores más determinantes no solo desde el punto de vista de los intereses estrictamente económicos en juego en su seno, sino, simultáneamente, de la mayor trascendencia estratégica para el desarrollo económico y social de la UE. Los procesos de liberaliza-

ción de estos sectores van a ir unidos a unas exigencias de desarrollo de sus infraestructuras, de forma que permitan no solamente un importantísimo desarrollo económico en cada uno de esos sectores, sino que su desarrollo resulta estratégicamente trascendental para el futuro de la UE.

La evolución en cada uno de estos tres sectores ha sido muy diferente. El sector de las telecomunicaciones ha conocido un espectacular desarrollo económico, lo que hace que la intervención comunitaria en este ámbito sea, en estos momentos, menos decisiva desde el punto de vista de lo que aquí interesa, en la medida en que el fuerte desarrollo provocado por el proceso liberalizador y la consiguiente consolidación de potentes grupos económicos ha situado el ámbito de la intervención comunitaria especialmente en el ámbito regulador y, sobre todo, en el del gobierno del mercado en torno a las comisiones reguladoras y autoridades independientes.

Por el contrario, la necesidad de un impulso público en el desarrollo de las infraestructuras de red adquiere una trascendencia especial, en la Europa actual, en el ámbito de los transportes y de la energía. Porque son, sin duda, los dos sectores en los que, de forma más decisiva, se está jugando el desarrollo de la UE e, incluso, su propio porvenir estratégico<sup>8</sup>. Estas son las circunstancias que permiten entender la in-

corporación de las RTE como una política específica de la UE y su vinculación a los tres sectores que se han señalado. Y ello explica las razones por las que en este trabajo vamos a limitarnos al análisis de la intervención comunitaria en RTE en los sectores de los transportes y de la energía.

Como ya se ha indicado, a partir del TUE (1992), ya desde el artículo 3 TCE, en el que se establecen los instrumentos de intervención de la CE para la persecución de los fines del Tratado establecidos en el artículo 2 TCE, se hace explícita referencia a las RTE como competencia comunitaria; regulación que va a desarrollarse en los artículos 154 a 156 TCE, que integran el Título XV dedicado, precisamente, a las «Redes transeuropeas». El TCE establece la competencia comunitaria en materia de RTE. Pero lo hace de una forma peculiar, como, por otra parte, es tan habitual en el ámbito comunitario. Se trata de la configuración de una competencia no solo «compartida» con los Estados miembros, sino, en gran medida, «condicionada», de forma determinante, por la actuación de éstos en el ámbito de las infraestructuras nacionales.

Como ya se avanza desde el artículo 3 TCE, la acción de la CE consistirá en «fomentar» la creación y el desarrollo de RTE. En este sentido, el número 1 del artículo 154 TCE precisa que la CE «contribuirá» al establecimiento y al desarrollo de RTE en los sectores ya mencionados. Nos encontramos, por tanto, con una competencia comunitaria en la que la CE tiene una limitada capacidad de intervención, en la medida en que su fundamento estará condicionado por las actuaciones estrictamente nacionales de cada Estado miembro en la planificación y ejecución de sus infraestructuras de red; porque las RTE se integran por las redes de infraestructuras de cada Estado

---

<sup>8</sup> Vid., en este sentido, sobre el sector de los transportes, el *Libro Blanco La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* —COM (2001) 370 final, de 12 de septiembre de 2001— y en relación al sector de la energía, el *Libro Verde Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético* —COM (2000) 769 final, de 29 de noviembre de 2000— y el *Informe final al Libro Verde* —COM (2002) 321 final, de 26 de junio de 2002—, así como el *Libro Verde Estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura* —COM (2006) 15 final, de 8 de marzo de 2006—.

miembro —es decir, *nacionales*— que son de interés común para toda la CE. Lo que significa que la actuación determinante en el desarrollo de las RTE será la que corresponda a cada Estado miembro en el desarrollo de su red de infraestructuras, parte integrante de la RTE. Y en esta actuación, desde un punto de vista formal, la intervención comunitaria se limitará al fomento o impulso de las actuaciones nacionales. En la práctica, esto no significará, como más adelante se verá, que la intervención comunitaria no pueda ser determinante, condicionando la propia viabilidad de la infraestructura que desea ejecutar o desarrollar un determinado Estado miembro. Pero, en todo caso, significa que el diseño de las RTE no es una tarea propia de la CE y que, sobre todo, su ejecución y desarrollo estará condicionado a las prioridades que establezca cada Estado miembro, aunque estos, a su vez, podrán encontrarse con que el desarrollo de su política de infraestructuras queda parcialmente condicionado por las decisiones comunitarias respecto a las RTE, en la medida en que la no inclusión de una infraestructura en las RTE para las que las actuaciones sean prioritarias —es decir, no ser beneficiaria de ayudas financieras comunitarias— puede significar, incluso, la inviabilidad económica de la intervención deseada —por el Estado miembro— en una determinada infraestructura.

Se trata de una doble relación de condicionamiento y dependencia que, sin embargo, resulta más llamativa desde el punto de vista de la CE, en la medida en que se trata de la materialización de una política comunitaria y, sobre todo, dado que, como se pone de relieve, especialmente, en los países periféricos o cuya conexión con los países centrales de la CE, al menos por vía terrestre, solo puede hacerse a través de un solo país comunitario. De esta forma, no

solo la concreción del interés común —en el ámbito de las infraestructuras de que se trate— queda condicionada a la opción de un Estado miembro, sino que la actuación de un Estado miembro puede llegar a tener, en circunstancias como las señaladas, efectos condicionantes en la determinación de las infraestructuras de interés común de otro Estado miembro. Esta es la situación de España respecto a Francia —con una incidencia determinante en el País Vasco—, o de Portugal respecto a España. En el caso de Francia, la decisión de este país a favor de una u otra de las alternativas de conexión a través de los Pirineos (atlántica o mediterránea, ajeno al problema actualmente pendiente de tener como objetivo «permeabilizar» los Pirineos), o, más simplemente, de dar prioridad a una u a otra, subordina cualquier decisión española en materia de infraestructuras terrestres de conexión con el continente, con una incidencia determinante en el desarrollo regional. Un Estado miembro, como en el caso que nos ocupa, tomará sus decisiones de desarrollo de las infraestructuras —que, en principio, son *nacionales*, pero que pasarán, en su caso, a quedar integradas en una RTE— de acuerdo a criterios nacionales de desarrollo económico o regional; pero sus decisiones condicionan las decisiones que pueda tomar otro Estado miembro. Esto es algo que ha ocurrido siempre; la particularidad en este caso es que se trata del desarrollo de una política común, beneficiaria de ayudas comunitarias.

Por otra parte, los objetivos de la política común en RTE son muy limitados. De acuerdo con lo establecido en el número 2 del artículo 154 TCE, el objetivo de la acción comunitaria en materia de RTE consistirá en «favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes», debiendo tener en

cuenta —«en particular», dice la disposición del TCE— la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad. En cuanto a la política en materia de RTE, de lo que se trata, por tanto, según lo dispuesto en el TCE, no es tanto realizar una política común de infraestructuras de red de interés común en los tres sectores establecidos, como fomentar o contribuir a que las infraestructuras de red de cada uno de los Estados miembros en aquellos sectores sean accesibles para cualquier operador de cualquier Estado miembro, que estén interconectadas y que sean compatibles entre sí, de forma que permitan a los distintos operadores utilizarlas sin solución de continuidad.

El artículo 154 TCE pone de manifiesto los límites de la política común en materia de infraestructuras de interés común, aunque hay que tener en cuenta que en el ámbito de la acción comunitaria es costumbre que las intervenciones vayan mucho más allá de lo que la norma haría suponer.

### **3.2. Los instrumentos de intervención comunitaria en el ámbito de las RTE**

En cualquier caso, en directa vinculación con los objetivos de la política común de RTE, hay que prestar especial atención a los instrumentos o medios de intervención comunitaria que determina el TCE; porque el Tratado no solo establece, en este caso, los objetivos de la política común, sino también los instrumentos a través de los que ésta tiene que materializarse, indicados en el artículo 155 TCE. Los instrumentos de intervención comunitaria en RTE son, por una parte, de carácter normativo, por otra,

de planificación y desarrollo de infraestructuras y, finalmente, de carácter financiero.

Los instrumentos normativos se vinculan directamente con los objetivos dirigidos a favorecer el acceso a las redes, la interconexión y la interoperabilidad de las mismas. En este sentido, el texto del TCE establece que la Comunidad «realizará las acciones que puedan resultar necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes nacionales, especialmente en el ámbito de la armonización de las normas técnicas». Se trata, sin duda, de una intervención trascendental para la integración de las distintas redes nacionales y para facilitar, en consecuencia, la libre circulación en la prestación de los servicios en el ámbito de los tres sectores económicos en los que se despliega la política común de RTE; es decir, para poder hablar, en sentido propio, de una RTE, aunque integrada por distintas redes nacionales, en la medida en que no existan obstáculos técnicos para la indistinta utilización de cualquiera de los tramos nacionales por cualquier operador comunitario.

El desarrollo de la función normativa comunitaria en materia de acceso a la red, interconexión e interoperabilidad de las redes se realiza en el interior de cada sector y, dentro de cada uno de ellos, para cada modo, tipo o subsector. La intervención comunitaria en este campo viene siendo muy importante, como se verá más adelante, hasta el punto de que la intervención sobre la infraestructura se ha convertido, en muchos casos, en el instrumento de intervención comunitaria sobre el sector económico, tanto imponiendo su gestión separada, de trascendentales consecuencias en sectores gestionados de forma monopolística en los que se producía unidad de gestión de la infraestructura y los servicios, como

mediante la armonización por medio de las exigencias de acceso, de interconexión y de interoperabilidad.

En lo que se refiere a los instrumentos de planificación y desarrollo de infraestructuras, el artículo 155 del TCE establece dos tipos de instrumentos. Por una parte, dispone que la Comunidad elaborará las orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las RTE, añadiendo que «identificarán proyectos de interés común». Ciertamente, la elaboración de las «orientaciones» es el instrumento más importante de la política común de RTE, especialmente si tenemos en cuenta que a ellas se vincula la identificación de los proyectos de interés común, y pueden situarse, parcial y simultáneamente, en el ámbito normativo y en el ámbito de planificación y desarrollo de infraestructuras.

En segundo lugar, en el ámbito de los instrumentos de planificación y desarrollo de infraestructuras, el número 2 del artículo 155 del TCE establece la exigencia de coordinación entre los Estados miembros en el desarrollo de las políticas nacionales en materia de infraestructuras de red en los sectores señalados «que puedan tener una influencia significativa en la realización de los objetivos» de la política común de RTE. El artículo 155 del TCE dispone que la coordinación entre los Estados miembros se realizará «en colaboración con la Comisión» que en estrecha colaboración con los Estados «podrá tomar cualquier iniciativa útil para fomentarla». Esto es, se establece la competencia de la Comisión para impulsar la coordinación de las políticas nacionales y tendrá un papel decisivo para tratar de contrarrestar, en parte cuando menos, la subordinación o el condicionamiento del desarrollo de la política común de RTE a

las políticas nacionales en materia de infraestructuras de red los sectores indicados más arriba.

Finalmente, el artículo 155 TCE hace referencia al instrumento financiero como una forma de intervención comunitaria en el fomento del establecimiento y desarrollo de las RTE. En este sentido, establece que la CE «podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por los Estados miembros y determinados de acuerdo con las orientaciones» establecidas por las instituciones comunitarias, precisando que ello podrá materializarse, especialmente, «mediante estudios de viabilidad, de garantías de crédito o de bonificaciones de interés». La viabilidad económica potencial de los proyectos será tenida siempre en cuenta en la acción de la Comunidad. Además, en el ámbito de las infraestructuras del transporte, específicamente, el TCE dispone que la Comunidad «podrá aportar también una contribución financiera por medio del Fondo de Cohesión» a proyectos específicos en los Estados miembros<sup>9</sup>.

Las intervenciones financieras de la CE tienen una gran importancia en el desarrollo de las RTE, pero los instrumentos de intervención financiera que el TCE deja en manos de las instituciones comunitarias son formalmente muy limitados, al menos

---

<sup>9</sup> El Fondo de Cohesión, creado conforme a lo dispuesto en el artículo 161 TCE, «proporcionará una contribución financiera a proyectos en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas en materia de infraestructuras del transporte». El Fondo de Cohesión está regulado en el Reglamento (CE) n.º 1.164/94 del Consejo, de 16 de mayo de 1994, por el que se crea el Fondo de Cohesión, pero está siendo objeto de fuertes debates en el marco de la discusión de las perspectivas financieras de la CE; en este sentido, vid. la *Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión* —COM (2004) 492, de 14 de julio de 2004—.

en la intención de los redactores del Tratado, al resaltar que la contribución comunitaria, normalmente, deberá realizarse a través de estudios de viabilidad, garantías de crédito o bonificaciones de interés. Aunque también es cierto que la letra del TCE deja abierta la cuestión, permitiendo otro tipo de intervenciones de apoyo financiero; pero, dada la dicción literal de la norma, deberían ser excepcionales. En todo caso, ello no quiere decir que las ayudas financieras comunitarias carezcan de trascendencia práctica.

Únicamente las ayudas financieras otorgadas con cargo al Fondo de Cohesión tiene una significación directa cuantitativamente trascendental, aunque hay que tener en cuenta que las características del Fondo limitaban, tanto en la UE-12 como en la UE-15, los países que podían beneficiarse de las ayudas a los tres países más atrasados del sur de Europa e Irlanda<sup>10</sup>. La ampliación de la UE a 25 países no solo haría, en todo caso, desaparecer de entre sus beneficiarios, prácticamente a los cuatro países que han sido beneficiarios hasta el momento, sino que podría poner en crisis la concepción misma del Fondo, por los elevadísimos recursos que necesitaría para mantener su filosofía fundacional en la nueva situación, con un elevado número de nuevos países que están por debajo de la «línea de corte» de los beneficiarios del

---

<sup>10</sup> Las ayudas del Fondo de Cohesión están destinadas a aquellos Estados miembros cuyo PIB per cápita fuese inferior al 90 % de la media comunitaria y que contasen con un programa cuyo objetivo sea cumplir las condiciones de convergencia económica a que se refiere el artículo 104 TCE, lo que, hasta la ampliación a 25, limitaba sus beneficiarios a Grecia, España, Portugal e Irlanda, aunque, de acuerdo con las cláusulas de exclusión, a partir del 1 de enero de 2004 Irlanda ya no es elegible para el Fondo al haber superado el porcentaje máximo del PIB sobre la media comunitaria.

Fondo —aunque muchos de ellos son países pequeños o, incluso, muy pequeños—, cuando parece que las nuevas «perspectivas económicas» podrían no dotar a la UE de los recursos económicos que serían necesarios para permitir en los países de reciente incorporación unas inversiones en infraestructuras del transporte con un esfuerzo de contribución comunitaria comparable al que los países beneficiarios han podido realizar a partir de la constitución del Fondo de Cohesión<sup>11</sup>. Por el contrario, existe plena conciencia, como se recoge en la exposición de motivos de la Decisión 884/2004, sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transportes, de que «para ajustarse a los objetivos de las redes transeuropeas de transporte y a los retos en materia de política de transporte que supone la ampliación, resulta necesario un incremento considerable de los recursos financieros destinados a las redes transeuropeas de transporte».

### 3.3. El procedimiento de decisión en el ámbito de la política común de RTE

Finalmente, el artículo 156 TCE regula el procedimiento de decisión comunitaria en el ámbito de las RTE. La competencia para adoptar las medidas a las que hace referencia el número 1 del artículo 155 TCE corresponde al Consejo, previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, y de acuerdo con el procedi-

---

<sup>11</sup> Resulta de interés, en este sentido, ver el *Informe anual sobre el Fondo de Cohesión (2004)*, —Informe de la Comisión, de 7 de noviembre de 2005, COM (2005) 544—, en el que aparecen los datos pormenorizados de las ayudas ejecutadas en cada uno de los tres países «antiguos» y de los diez «nuevos».

miento de codecisión regulado en el artículo 251 TCE. Además, según precisa el último párrafo del artículo 156 TCE, «las orientaciones y proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro requerirán la aprobación del Estado miembro de que se trate». Procedimiento de codecisión y derecho de veto del Estado miembro en el que se ubique la infraestructura —o exigencia de aceptación del mismo— son, por tanto, las dos características del procedimiento de decisión en el ámbito de la política común de RTE. Es decir, se trata de un procedimiento complejo de decisión, aunque *ordinario* en el seno de la UE<sup>12</sup>, pero, además, supeditado a condición.

Este último requisito de aceptación del Estado miembro en cuyo territorio se ubica la infraestructura —que, por su propia naturaleza, solo se requiere en las orientaciones y en la determinación de los proyectos de interés común— es coherente con el diseño de la política común de RTE que se ha analizado más arriba, que otorga a los Estados miembros una participación condicionante en la determinación de la realización y desarrollo de las infraestructuras que integran las RTE. Es esa participación condicionante de los Estados miembros la que se refleja formalmente en el proceso de decisión acerca de las infraestructuras a desarrollar dentro de cada Estado miembro como parte integrante de las RTE a través de la exigencia de aceptación por parte de cada Esta-

do miembro tanto de las orientaciones como de la determinación de los proyectos de interés común radicadas en su territorio.

En cuanto a la complejidad del procedimiento de codecisión no es este el lugar para realizar un análisis profundo de su significado, por tratarse de un tema general de Derecho comunitario, aunque, por coherencia de exposición si conviene señalar, siquiera sucintamente, las características básicas del mismo. En el procedimiento de codecisión, la adopción del acuerdo corresponde al Consejo, por mayoría cualificada. El procedimiento de codecisión se inicia con una Propuesta de la Comisión, que ve reforzado, así su papel impulsor en el entramado institucional comunitario, a la que siguen la intervención del Parlamento Europeo (PE) y, seguidamente, del Consejo, y a las que, en algunos procedimientos se añaden —como ocurre en materia de RTE— la necesaria consulta al CES y al CR. El procedimiento puede concluir en esta fase si tanto Parlamento como Consejo asumen la propuesta de la Comisión o si éste adopta todas las enmiendas propuestas por el PE. En caso contrario, el Consejo adopta una «posición común» sobre la base de la propuesta de la Comisión y de los dictámenes de las demás instituciones que han intervenido en el procedimiento. A partir de aquí, en un procedimiento complejo —en el que puede llegar a intervenir un «Comité de Conciliación», de carácter paritario, entre PE y Consejo—, la adopción del acuerdo requerirá la posición favorable de las dos instituciones, por mayoría absoluta en el caso del PE y por mayoría cualificada en el del Consejo<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Aún más, el procedimiento de codecisión regulado en el artículo 251 TCE es, en la actualidad, tras la «simplificación» y extensión de su ámbito de aplicación realizada por el Tratado de Ámsterdam, el procedimiento común o más habitual en la toma de decisiones en el seno de la UE. Sobre el procedimiento de codecisión y su aplicación práctica, vid. Recientemente, E. BARÓN CRESPO (2006) 145 ss.

<sup>13</sup> Vid. E. BARÓN CRESPO (2006), 145 ss.

Se trata, sin duda, de un procedimiento complejo, que dificulta la adopción de decisiones, pero que es consustancial a la naturaleza misma del proceso de integración comunitaria, por lo que no merece comentario específico alguno en lo que se refiere a la política común de RTE, más allá de las consideraciones generales que son comunes sobre los problemas en la adopción de acuerdos por las instituciones comunitarias.

#### **4. LAS AYUDAS FINANCIERAS COMUNITARIAS PARA EL DESARROLLO DE LAS RTE**

La regulación de las ayudas financieras comunitarias al desarrollo de la RTE se contiene en el Reglamento (CE) n.º 2236/95 del Consejo, de 18 de septiembre de 1995, por el que se establecen las normas generales para la concesión de una ayuda financiera comunitaria en el sector de las redes transeuropeas. Este Reglamento ha sido objeto de dos sucesivas modificaciones por el Reglamento (CE) n.º 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 1999, y por el Reglamento (CE) n.º 807/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004. Las modificaciones introducidas por el Reglamento n.º 1655 fueron de carácter general, mientras que las introducidas por el Reglamento n.º 807 tienen un carácter más coyuntural, destinadas a superar, en gran medida, los retrasos de la ejecución de los proyectos prioritarios, especialmente en el ámbito del transporte y, en menor medida, en el ámbito de la energía<sup>14</sup>.

Las ayudas comunitarias solamente podrán concederse a los proyectos de interés común, determinados con arreglo a las orientaciones comunitarias para cada sector. La calificación como «proyecto de interés común» o proyecto prioritario es el instrumento en manos de la CE para incidir, por tanto, en el desarrollo de las RTE, equilibrando el condicionamiento de partida que impone cada Estado miembro afectado.

Las ayudas comunitarias, como ya se ha señalado, pueden adoptar formas muy limitadas. Consisten, fundamentalmente, en primer lugar, en la cofinanciación de los estudios relacionados con los proyectos, supuestos en los que la participación financiera de la CE no podrá superar el 50% del coste total del estudio, salvo en casos excepcionales, «por iniciativa de la Comisión y con el acuerdo de los Estados miembros interesados». En segundo lugar, en las bonificaciones de intereses sobre los préstamos concedidos por el BEI u otras entidades financieras públicas o privadas; así, la duración de esta bonificación no podrá ser superior a cinco años. En tercer lugar, en la contribución a las primas de garantías de créditos del FEI o de otras entidades financieras. En cuarto lugar, en subvenciones directas a las inversiones, en casos debidamente justificados, de forma, por tanto, excepcional. En último lugar, en la participación en capital riesgo para fondos de inversión o mecanismos financieros comparables destinados prioritariamente a facilitar capital de riesgo para proyectos de redes transeuropeas y donde sea importante la inversión del sector privado; la participación comu-

---

<sup>14</sup> Las modificaciones introducidas por el Reglamento n.º 807 están provocadas, fundamentalmente, por la preocupación mostrada en el Informe del *Grupo de alto nivel VAN MIERT* y están destinadas a intentar con-

---

trarrestar el retraso sufrido por la ejecución de los proyectos de RTE-T, ocasionados, en muchos casos, por la baja rentabilidad de las inversiones en los tramos transfronterizos, aunque, finalmente, la flexibilidad introducida se extenderá a las RTE-E.

nitaria no podrá superar el 1% de la dotación financiera de las ayudas contempladas en el Reglamento, aunque puede incrementarse hasta un máximo del 2% a partir de 2003<sup>15</sup>. Finalmente, hay que tener en cuenta que las ayudas establecidas en el Reglamento no son incompatibles entre sí, sino que pueden combinarse. Además, la Comisión fomentará el uso de fuentes privadas de financiación para «maximizar el efecto multiplicador de los instrumentos financieros comunitarios» (artículo 4.4).

La concesión de las ayudas exige la concurrencia de determinadas condiciones, de forma que solo podrán concederse si la realización de un proyecto se ve obstaculizada por dificultades financieras, por lo que la intervención comunitaria puede ser calificada de «subsidiaria». Además, la ayuda comunitaria no podrá superar el importe mínimo considerado necesario para la puesta en marcha del proyecto. Asimismo, el importe de la ayuda no podrá superar el 10% del coste total de la inversión.

El Reglamento n.º 807 incrementa este porcentaje hasta un máximo del 20% en los casos de:

- Proyectos sobre los sistemas de localización por satélite previstos en las orientaciones comunitarias sobre las RTE-T.
- Proyectos prioritarios de las redes de energía.
- Tramos de proyectos de interés europeo, siempre que se inicien antes de 2010; estén incluidos entre los proyectos prioritarios de la Decisión sobre las orientaciones comunitarias; y cuyo objetivo sea eliminar los puntos de estrangulamiento o finalizar los tramos pendientes, siempre que sean transfronterizos o relativos a la superación de las barreras naturales y se adecuen a los objetivos de la integración comunitaria (mercado interior, interoperabilidad, reducción de los desequilibrios entre los modos de transporte, respeto al medio ambiente, etc.).

## 5. LAS REDES TRANSEUROPEAS DE TRANSPORTES

### 5.1. Las intervenciones normativas: acceso a la red, interconexión e interoperabilidad

Las intervenciones comunitarias de carácter normativo son acordes con las características peculiares de cada sector, tal y como se ha indicado. En el ámbito del transporte las intervenciones normativas han sido trascendentales durante los últimos quince años y, muy especialmente durante la última parte de los mismos, hasta el punto de que han provocado la más profunda transformación del sector en muchos decenios, muy especialmente en algunos de los modos de transporte; aunque esta transformación pretende ser global en el

---

<sup>15</sup> Hay que tener en cuenta que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento, según la redacción dada por el Reglamento n.º 1655, la dotación financiera para el periodo 2000-2006 es de 460 millones de euros. Por su parte, el artículo 19 establece una «cláusula de revisión» según la cual, «antes de finalizar el año 2006, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe pormenorizado sobre la experiencia acumulada respecto a los mecanismos del presente Reglamento para la concesión de ayuda de la Comunidad, en particular los mecanismos y disposiciones previstos en el artículo 4. El Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento establecido en el párrafo primero del artículo 156 del Tratado, decidirá si después del período contemplado en el artículo 18 procede seguir aplicando o modificar las medidas previstas en el presente Reglamento, y en qué condiciones».

transporte, especialmente para tratar de conseguir un reequilibrio en el uso de los diferentes modos de transporte, tanto en viajeros como, muy señalado, en transporte de mercancías.

Ya se ha hecho referencia al hecho de que la política de infraestructuras es instrumental, de una forma muy especial, en la política común de transportes; y es por ello por lo que las políticas de infraestructuras son tan determinantes en la política común de transporte. Pura y simplemente, la eficacia, la rapidez, la efectividad del transporte depende, de forma determinante, de las infraestructuras de que se disponga. Y el efecto del transporte sobre el conjunto de la economía es determinante, hasta el punto de representar uno de los retos —y riesgos— estratégicos de la economía comunitaria, como se ha puesto de relieve, p. e., en el Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* (2001), ya citado. Pero más sorprendente puede ser constatar que la política común de transportes se está realizando, en gran medida, sobre la base de las intervenciones comunitarias en materia de infraestructuras, es decir, en materia de Redes transeuropeas (RTE-T). Así, aquello que era puramente instrumental para la actividad económica en el sector se acaba convirtiendo en el pivote fundamental del desarrollo de la política común en ese sector.

Ciertamente, en el campo del transporte, la intervención reguladora —o normativa— comunitaria está provocando —aunque en un dilatado proceso de desarrollo— una transformación radical del sector. Además, la normativa reguladora ha tomado como fundamento la regulación de la infraestructura: el acceso, la interconexión y la interoperabilidad. Pero, aún más, la clave de bóveda

de intervenir en materia de infraestructuras como eje de la política común de transportes gira sobre una exigencia previa, de liberalizar los diferentes ámbitos que integran el sector del transporte y la exigencia comunitaria de separar la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios, garantizando el libre acceso a la red y exigir que el usuario soporte el coste del uso de la infraestructura.

Este proceso está siendo muy destacado en el sector del transporte ferroviario, mediante los sucesivos «paquetes ferroviarios» que han sido presentados por la Comisión<sup>16</sup> y el proceso, lento pero imparable, de materialización de sus propuestas. En este sentido, es determinante, en primer lugar, la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios —modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de fe-

---

<sup>16</sup> Tras las Directivas de 1991 y 1995, a las que se hará referencia en la nota siguiente, la Comisión presentó el que es conocido como primer «paquete ferroviario» —*Libro Blanco Estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios*, de 30 de julio de 1996, COM (96) 421 final—. Este primer «paquete» se materializó en las Directivas de enero de 2001, a que se hace referencia en la nota siguiente y, sobre su aplicación, es interesante el *Informe de la Comisión sobre la aplicación del primer paquete ferroviario*, de 3 de mayo de 2006 —COM (2006) 189—. El 23 de enero de 2002, la Comisión presentó el «segundo paquete ferroviario». *Hacia un espacio ferroviario europeo integrado*, COM (2002) 18 final, complementado por los documentos COM (2002) 21, 21, 23, 24 y 25, de la misma fecha. La Comisión, a petición del Parlamento Europeo, está trabajando en la elaboración de un tercer paquete previsiblemente para el año 2007: vid., sobre la necesidad del «tercer paquete», la Comunicación de la Comisión *Proseguir la integración del sistema ferroviario europeo: el tercer paquete ferroviario* —COM (2004) 140, de 3 de marzo de 2004. Sobre esta propuesta tiene interés el *Rapport d'information sur le troisième paquet ferroviaire*, de 27 de octubre de 2004, presentado por el Diputado Christian Philip en nombre de la delegación de la *Assemblée Nationale* francesa para la Unión Europea (document E 2535, E 2536, E 2537 et 2696).

brero de 2001 y por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004—, en la que se introduce el instrumento más trascendental y de mayor impacto a largo plazo, como es la exigencia de separar la gestión de la infraestructura y la prestación de los servicios de transporte ferroviario, actuando sobre el núcleo del sistema de monopolios estatales de transporte ferroviario.

De forma complementaria, la regulación en materia de transporte ferroviario se completa con la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995 —modificada por la Directiva 2001/13/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias—, la Directiva 95/19/CE/CE del Consejo de 19 de junio de 1995 sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización —modificada por la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Finalmente, están las dos Directivas sobre interoperabilidad de los ferrocarriles comunitarios: la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2001 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional y la Directiva 96/48/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

La intervención sobre el ferrocarril resulta clave para poder lograr el objetivo fundamental de la política común de transportes, es decir, el reequilibrio en la utilización de los modos de transporte, haciendo recuperar al ferrocarril una importancia relativa que

lo saque de la progresiva marginación en la que fue entrando en la segunda mitad del siglo XX en Europa. De todas formas, el reequilibrio entre los distintos modos de transporte solamente es el medio para conseguir el fin consistente en un transporte más sostenible y eficaz, lo que exige disminuir la importancia relativa del transporte por carretera, especialmente el transporte pesado de mercancías. Ello exige adoptar medidas también en este modo de transporte, que sean complementarias a las adoptadas en el transporte ferroviario. En este campo, la CE ha aprobado las dos sucesivas Directivas sobre los gravámenes por el uso de infraestructuras por el transporte pesado de mercancías<sup>17</sup>. Igualmente, en el ámbito del transporte por carretera, es de destacar la Directiva sobre interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad<sup>18</sup>.

Las intervenciones en los demás modos de transporte están siendo más tardías, aunque su alcance puede llegar a ser relativamente importante y, en todo caso, son necesarias, al ser complementarias, a las adoptadas en el ámbito del transporte ferroviario y del transporte por carretera, a los efectos de tratar de conseguir los ambiciosos objetivos del Libro Blanco de 2001. En este sentido, las intervenciones en el ámbito del transporte marítimo empiezan a tener una gran importancia, impulsadas por la necesidad de trasladar al transporte maríti-

<sup>17</sup> Cfr. Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 1999 relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, modificada por la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de mayo de 2006.

<sup>18</sup> Cfr. Directiva 2004/52/CE del Parlamento y del Consejo de 29 de abril de 2004 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad.

mo de corta distancia parte del transporte de mercancías por carretera. También en este campo las intervenciones comunitarias se están realizando sobre el eje de la intervención reguladora de las infraestructuras en cuanto a integrantes de las RTE-T.

Ciertamente, de acuerdo con el Libro Blanco, las «autopistas del mar de corta distancia» forman parte determinante de las RTE-T, como uno de los mecanismos destinados, junto a la recuperación del uso ferrocarril, a descongestionar las carreteras del transporte de mercancías. La Comisión lleva ya muchos años tratando de impulsar el transporte marítimo de corta distancia (*Short Sea Shipping*), desde la presentación de la Comunicación de 1995<sup>19</sup>, seguida por la Comunicación de 2003<sup>20</sup> y por la Comunicación de 2004<sup>21</sup>. La pretensión reguladora de la Comisión no ha acabado de cuajar hasta el momento, pero el transporte marítimo de corta distancia está llamado a jugar un papel complementario pero cualitativamente muy destacado en la reordenación del transporte en Europa. Y en este campo se encuadra otra de las importantes intervenciones comunitarias en materia de infraestructuras sobre la base de las intervenciones sobre RTE: el objetivo de liberalizar los servicios portuarios que está desti-

---

<sup>19</sup> Cfr. *Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Perspectivas y desafíos* —COM (95) 317, de 5 de julio de 1995 y sus correspondientes Informes de aplicación de 1997 y 1999.

<sup>20</sup> Cfr. *Comunicación relativa a un Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia*, acompañada de una *Propuesta de Directiva relativa a las unidades de carga intermodales* —COM (2003) 155, de 7 de abril de 2003—. Vid., asimismo, el Informe de seguimiento *Mid-Term Review of the Programme for the Promotion of Short Sea Shipping* —COM (2006) 380, de 13 de julio de 2006—.

<sup>21</sup> Cfr. *Comunicación de la Comisión sobre el transporte marítimo de corta distancia* —COM (2004) 453, de 2 de julio de 2004—.

nada a tener, por deseo de la Comisión, un papel muy significativo en el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

Así, la Comisión, sobre la base de diversos trabajos previos, ha presentado una propuesta de Directiva de liberalización de los servicios portuarios<sup>22</sup>. La iniciativa de la Comisión, sin embargo, está encontrando una cerrada oposición en alguno de los sectores afectados, con una traducción en el ámbito político, que ha llevado a que el PE por dos veces —en las sesiones de 20 de noviembre de 2003 y de 18 de enero de 2006— la sucesivas propuestas de la Comisión, provocando un fuerte enfrentamiento entre PE y Comisión.

Finalmente, hay que hacer referencia a la intervención en el ámbito del transporte aéreo y sus infraestructuras, que gira en torno al proyecto de *Cielo único europeo*, cuyo hito fundamental es el «paquete» de 2004, integrado por el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco), el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios), el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo

---

<sup>22</sup> Sobre la liberalización de los servicios portuarios, la Comisión presentó a debate el *Libro Verde sobre Los puertos y las infraestructuras marítimas* —COM (1997) 678—, al que siguió la *Comunicación relativa al Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo*, acompañada de una *Propuesta de Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios* —COM (2001) 35, de 13 de febrero de 2001—, que ha sido seguida de una posterior propuesta modificada de Directiva —COM (2004) 654, de 13 de octubre de 2004—.

a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) y el Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

Como se puede comprobar en este rápido recorrido, la actividad normativa reguladora en el sector del transporte está siendo muy amplia y de una repercusión trascendental en la transformación del sector; y, como se ha dicho, se asienta, fundamentalmente, sobre la intervención en torno a la regulación de las infraestructuras sobre la base de la política común de RTE.

## 5.2. Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE-T

Al amparo de la competencia atribuida en el artículo 155 TCE, se aprobó la Decisión n.º 1.692/96/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, que ha sido modificada de forma importante por la Decisión n.º 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004<sup>23</sup>. Inicialmente, la realización de la RTE-T estaba prevista para que se realizase antes de 2010, pero la Decisión de modificación retrasa el plazo

hasta 2020, motivado tanto por los retrasos en la ejecución de los proyectos previstos como proyectos de interés común de carácter prioritario, como por los nuevos retos que plantea la ampliación a 25 países.

Según se precisa en el artículo 1 de la Decisión, las orientaciones constituyen «un marco general de referencia» cuya finalidad es «incentivar las acciones de los Estados miembros y, en su caso, de la Comunidad, encaminadas a realizar proyectos de interés común que tengan por objeto garantizar la coherencia, interconexión e interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, así como el acceso a ésta». La determinación de proyectos de interés común no prejuzga compromisos financieros de los Estados miembros o de la Comunidad, por lo que su materialización dependerá «de su grado de madurez y de los recursos financieros disponibles».

La Decisión se asienta sobre una concepción completa de las redes de transporte, integrando las correspondientes a cada uno de los modos de transporte. Este es el fundamento de la pretensión de garantizar no solamente la capacidad efectiva de movilidad sin obstáculos interiores, sino una movilidad sostenible, que exige reequilibrar la utilización de los distintos modos de transporte. Por ello, los objetivos de las orientaciones están dirigidos tanto a potenciar modos de transporte alternativos a la carretera, así como a garantizar la interoperabilidad y favorecer la intermodalidad, siempre dentro de los límites de la viabilidad económica. Además, tienen el objetivo de garantizar la accesibilidad de todos los territorios comunitarios, por lo que deberá prestarse especial atención a los territorios periféri-

---

<sup>23</sup> Previamente, la Decisión n.º 1692/96 fue objeto de una primera modificación por parte de la Decisión n.º 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de mayo de 2001, sobre cuestiones relativas a los puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, que pasaban a formar parte de las RTE-T, así como a la precisión de uno de los proyectos de interés común contenidos en el anexo III, precisamente, el relativo a la interconexión de Portugal con España y el resto de Europa.

cos, insulares y regiones enclavadas con las regiones centrales de la UE.

En este sentido, y en correspondencia con la configuración que se deduce del TCE, las grandes líneas de acción comunitarias van a consistir, tal y como establece el artículo 4 de la Decisión, en establecer planes, identificar proyectos de interés común, acondicionar la red existente, fomentar la interoperabilidad de la red, combinar de forma óptima los modos de transporte, búsqueda de coherencia y complementariedad de las intervenciones financieras e incentivos a los Estados miembros para favorecer los objetivos perseguidos por la CE, entre las más destacadas a los efectos de este trabajo.

En este marco, el artículo 5 de la Decisión establece las prioridades de la actuación comunitaria en establecer y desarrollar la RTE-T. Y aquí vuelve a aparecer la prioridad de los enlaces e interconexiones clave que permitan eliminar los puntos de estrangulamiento, acabar los tramos pendientes y completar los grandes ejes, especialmente las conexiones transfronterizas, franquear las barreras naturales y mejorar la interoperabilidad de los grandes ejes.

En segundo lugar, se establece la creación y el desarrollo de infraestructuras que fomenten la interconexión de las redes nacionales, con el fin de garantizar la conexión entre las regiones periféricas y de difícil acceso con las regiones centrales de la UE.

En tercer lugar, desarrollar todas las medidas dirigidas a favorecer modos alternativos al transporte por carretera, especialmente en el transporte pesado de mercancías, favoreciendo el desarrollo de una red ferroviaria interoperable, las dirigidas a fomentar el transporte marítimo de larga y corta distancia y por vías navegables internas, las dirigidas a integrar el transporte ferroviario y el

aéreo y las de fomento del transporte intermodal.

Finalmente, en lo que se refiere a la parte «reguladora», la Decisión establece el sistema de coordinación de las actuaciones de los Estados miembros y de la CE, estableciéndose, en el seno de la Comisión, el Comité de la Red Transeuropea de Transporte, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión. Asimismo, la modificación de 2004 establece la posibilidad de establecer un «coordinador europeo» de cada proyecto.

En el marco de estas orientaciones, la Decisión precisa los «proyectos de interés común» que pasarán a integrar la RTE-T que, como se ha dicho, debe estar realizada para 2020, disponiéndose que se declararán «de interés europeo».

La Decisión de 1996 recogió los proyectos de interés común que había recogido el Consejo Europeo de Essen (diciembre de 1994) —precisados en el Consejo Europeo de Dublín (diciembre de 1996)—, y que sufrieron alguna precisión que fue recogida en la modificación de la Decisión en 2001. Pero el análisis más profundo es el que realizó el *Grupo de alto nivel* presidido por el antiguo Comisario Karel van Miert, cuyas recomendaciones se elevaron a la Comisión en junio de 2003. En este informe se constataban los importantes retrasos en la realización de los proyectos prioritarios establecidos en el Consejo Europeo de Essen, de forma que solo era previsible la conclusión antes de 2010 de cinco de los catorce proyectos allí establecidos<sup>24</sup>. Ba-

---

<sup>24</sup> En este sentido, es interesante consultar el Informe de la Comisión *Informe Anual de 2001 sobre las Redes Transeuropeas* —COM (2003) 442, de 7 de agosto de 2003—, último informe anual accesible.

sado en el Informe del *Grupo de Alto Nivel «VAN MIERT»*, la Comisión Europea estableció una nueva lista de 30 proyectos prioritarios que deberán iniciarse antes del año 2010, con un coste total previsto de 225.000 millones de euros. Esta lista integra plenamente la dimensión de la nueva ampliación y su objetivo es establecer esquemas de movilidad más sostenibles, concentrando las inversiones en el transporte ferroviario y en las vías navegables. Asimismo, se declara de interés europeo el conjunto de los 30 proyectos prioritarios, con el fin de acelerar la realización de los tramos fronterizos.

## 6. LAS REDES TRANSEUROEPAS DE ENERGÍA

### 6.1. Las intervenciones normativas en el ámbito de las infraestructuras de abastecimiento energético

Las intervenciones normativas comunitarias en el campo de la energía son muy recientes y están fuertemente condicionadas por la inexistencia de una atribución competencial específica a la CE en este ámbito. Las regulaciones comunitarias, en general, se están realizando al amparo de otras competencias conexas, como medio ambiente, mercado interior, lo que plantea importantes problemas, al impedir una política común que tenga como centro de atención las exigencias del sector energético, en cuanto tal.

El único ámbito en el que se reconoce a la CE, de forma específica, competencia para intervenir en el sector de la energía es el relativo a las Redes transeuropeas de energía (RTE-E). Pero, en este campo, la intervención sobre la infraestructura no tiene la virtualidad central que, por el contra-

rio, tiene, por sus propias características, en el sector del transporte.

En el sector de la energía la distribución es determinante; y ahí puede intervenir a través de la intervención sobre las redes. Pero, previamente, el problema clave en estos momentos es el de la producción de energía y el abastecimiento, en cuyo ámbito la intervención mediante la regulación de la red tiene una incidencia muy limitada o nula. Estas circunstancias son las que explican la situación de claro retraso en que se encuentra la pretensión de elaborar una política comunitaria en materia energética de carácter global. Y esto explica que las intervenciones sobre la infraestructura tengan en la energía un efecto mucho más limitado que en el ámbito del transporte.

En este sentido, se han aprobado disposiciones en el ámbito tanto del gas como de la energía eléctrica<sup>25</sup>. Estas Directivas tienen aspectos relativos a la red y a su gestión y conectan con el campo de intervención en materia de RTE-E. Y lo mismo ocurre con la Directiva 2005/89/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de enero de 2006 sobre las medidas de salvaguarda de la seguridad del abastecimiento de electricidad y la inversión en infraestructura. Pero en todas ellas encontramos que la regulación de la red solo incide de forma limitada en el tema que aquí interesa.

---

<sup>25</sup> Cfr. Las dos Directivas de 26 de junio de 2003: Directiva 2003/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural y por la que se deroga la Directiva 98/30/CE, y la Directiva 2003/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 96/92/CE.

## 6.2. Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE-E

Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE-E han estado reguladas hasta hace muy pocos meses en la Decisión n.º 1254/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 1996 por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía —complementada por la Decisión del Consejo de 28 de marzo de 1996, por la que se determinan un conjunto de acciones para establecer un contexto más favorable para el desarrollo de las redes transeuropeas en el sector de la energía (96/391/CE)—, que fue modificada por la Decisión n.º 1229/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de junio de 2003, que sustituye completamente aquella. La Decisión establecía los tipos de infraestructuras integrantes de la RTE tanto en el sector de la energía eléctrica como en el del gas<sup>26</sup>.

Los objetivos de las orientaciones, como corresponde a la luz de lo dispuesto en el TCE, trataban de favorecer la interconexión, la interoperabilidad y el desarrollo de las redes transeuropeas, así como el acceso a las mismas. Pero la política en materia de RTE-E está destinada a convertirse en un instrumento fundamental de esa política

energética para la que la CE no tiene atribuida expresamente competencia en el TCE. En efecto, el fin de estas actuaciones comunitarias en el ámbito de las RTE-E deben estar dirigidas al fin de «fomentar la realización efectiva del mercado interior, promoviendo la producción, distribución y utilización racionales de los recursos energéticos, el desarrollo y la conexión de las fuentes de energía renovables, a fin de reducir el coste de la energía para los consumidores y contribuir a la diversificación de las fuentes de energía» (artículo 3, letra a, de la Decisión n.º 1229/2003). Asimismo, deben estar dirigidas al objetivo de facilitar el desarrollo de las regiones menos favorecidas, contribuyendo al esfuerzo de cohesión económica y social, y a reforzar la seguridad del abastecimiento energético.

Como puede comprobarse, la complementariedad entre las intervenciones comunitarias para la consecución del mercado interior en el ámbito de la energía y las intervenciones en RTE-E, junto a las intervenciones en materia de medio ambiente, pueden acabar conformando una auténtica política energética comunitaria, a pesar de la falta de atribución competencial expresa del TCE.

Por lo que se refiere a las «prioridades» de las actuaciones comunitarias en el ámbito de las RTE-E, la Decisión n.º 1229/2003 establecía, con carácter general para ambos sectores (gas y electricidad), el desarrollo de redes que apoyen el funcionamiento del mercado interior de energía, resolviendo los problemas de «cuellos de botella» —especialmente, los fronterizos—, de congestión y de falta de enlaces, de acceso desde las zonas periféricas o marginadas, promoviendo la diversificación de las fuentes de energía, así como todas las cuestiones rela-

---

<sup>26</sup> Las infraestructuras a las que afecta la Decisión son, en las redes de electricidad las líneas de alta tensión, excepto las de redes de distribución, siempre que se utilicen para un transporte o conexión interregional o internacional, así como los equipos o instalaciones necesarios para el buen funcionamiento del sistema. Respecto a las redes de gas natural, sustancialmente, los gaseoductos de alta presión, excepto los de las redes de distribución, los sistemas de almacenamiento subterráneo conectados a ellos, los terminales de recepción, de almacenamiento y de regasificación del GNL, así como los buques de transporte de metano, en función de las capacidades que han de ser abastecidas, y todo equipo o instalación indispensable para el buen funcionamiento del sistema.

tivas a la interconexión y a la interoperabilidad y a la garantía del suministro.

Al igual que en el ámbito del transporte, en las actuaciones en el ámbito de las RTE-E la Comisión estará asistida por un Comité similar al de aquél, y de la misma forma que en campo del transporte, en el ámbito de las RTE-E.

De la misma forma que en lo relativo al campo del transporte, en el ámbito de las RTE-E se han aprobado diversos proyectos de interés común que podemos caracterizar, igualmente, como prioritarios. El Anexo I de la Decisión n.º 1229/2003 precisaba 12 proyectos tanto en el ámbito de la red eléctrica como en el de la red de gas natural.

Recientemente, se ha aprobado la Decisión n.º 1364/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, por la que se establecen orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía y por la que se deroga la Decisión 96/391/CE y la Decisión n.º 1229/2003/CE. Esta nueva Decisión está motivada, en primer lugar, por la necesidad de incorporar a los países de la ampliación a las orientaciones sobre RTE-E, así como para adaptar éstas a la nueva política de proximidad de la UE. La nueva Decisión establece los criterios para la determinación de los 'proyectos de interés común' en las RTE-E, siempre considerando que en el desarrollo de éstas deben prevalecer los principios del mercado, por lo que las ayudas económicas de la CE deben seguir teniendo un carácter muy excepcional, y siempre de forma debidamente justificada.

Los objetivos a los que se dirige la política común en esta materia, en todo caso, se han ampliado ya que se han de tener en cuenta no solo la construcción de un mercado interior de la energía más abierto y

competitivo, sino también la diversificación de las fuentes de energía. Pero, además, trata de crear un contexto más favorable para el desarrollo y la construcción de las RTE-E. Los proyectos de interés común se precisarán en aplicación de los principios establecidos en el Anexo II de la Decisión. Pero se establece que debe darse prioridad a los proyectos declarados 'de interés europeo', en los que se concentra muy especialmente la Decisión, precisando estos proyectos en el Anexo III.

De forma complementaria, la Decisión establece los instrumentos para contribuir a crear un contexto más favorable para el desarrollo de las RTE-E y su interoperabilidad (artículo 11), estableciendo como objetivo fomentar determinadas medidas, como la cooperación técnica entre las entidades responsables de las RTE-E o la concesión de ayudas a los proyectos de interés común (aún no siendo proyectos prioritarios o europeos), mediante Fondos, instrumentos y programas financieros comunitarios.

## 7. CONCLUSIONES

En este trabajo se han analizado la evolución y las características de la intervención comunitaria en el desarrollo de las RTE. La importancia del desarrollo de dichas redes se reflejó en el Libro Blanco sobre Crecimiento, Competitividad, Empleo de 1995 donde el desarrollo e integración de la Unión Europea, la competitividad de su economía y el empleo estaban condicionados a la capacidad de crear unas infraestructuras que garanticen una circulación ágil y efectiva.

Asimismo hemos visto cómo la intervención en el ámbito comunitario en el desarrollo de las RTE y su competencia en este

asunto no sólo se justifica por objetivos económicos: integración económica, asegurar una efectiva libre circulación en el mercado comunitario y una cohesión territorial; sino también, por objetivos de cohesión económica y social.

A su vez hay que señalar que el distinto grado de desarrollo de estas redes, mayor en telecomunicaciones que en energía y transporte, ha obligado a intervenciones normativas, instrumentos de intervención comunitaria, financiación y orientaciones comunitarias distintas e individualizadas

para cada una de ellas de acuerdo a la singularidad de cada red.

De todas formas queda patente que tanto la energía, como el transporte y las telecomunicaciones son los sectores económicos más relevantes, y con la mayor importancia estratégica para el desarrollo económico y social de una UE integrada. Por ello, las políticas adoptadas deben seguir una planificación, desarrollo y ejecución coherentes y ser adoptadas con la mayor aceptación y adhesión posible entre los Estados miembros y la propia Comisión Europea.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARÓN CRESPO, E. (2006): *Constitucionalización del poder legislativo en la Unión Europea*, Thomson-Civitas. Madrid.
- DÍEZ MORENO, F. (2005): *Manual de Derecho de la Unión Europea*, (3.ª ed.), Thomson-Civitas: Madrid.
- DÍEZ-HOCHLEITNER RODRIGUEZ, R. (1994): «Las políticas sectoriales de la Unión. Del perfeccionamiento a la innovación competencial en la Unión Europea: las políticas sectoriales de investigación, industria, grandes redes, protección de los consumidores, educación y cultura», en AA. VV.: *España y el Tratado de la Unión Europea*, Colex: Madrid.
- GARCÍA DE COCA, J.A. (2002): «Redes transeuropeas», en AA. VV.: *Políticas comunitarias. Bases jurídicas*, Lex Nova: Valladolid.
- HITIRIS, T. (ed.) (1998): *European Union Economics* (4.ª ed.) , Prentice Hall Europe: London.
- JONES, R.A. (2001): *The Politics and Economics of the European Union*, E. Elgar: Cheltenham
- KAPTEYN, P. J. G., VERLOREN VAN THEMAAT, P. (1998): *Introduction to the Law of the European Communities. From Maastricht to Amsterdam* (3.ª ed.), Kluwer: London.
- LÓPEZ BASAGUREN, A. (1998): «Constitución y Unión Europea: aporías en la integración comunitaria», en García Herrera, M. A. (ed.): *El constitucionalismo en la crisis del Estado Social*, UPV: Bilbao.
- LÓPEZ BASAGUREN, A. (2007): «La Política Común de Transportes (PCT) en la integración económica comunitaria», en *Revista de Derecho Constitucional Europeo*, n.º 6 (en prensa)
- ORSELLO, G.P. (ed.) (1999): *Il diritto dell'Unione Europea*, CEDAM: Padova.
- PENNACHINI, E., MONACO, R., FERRARI BRAVO, L. (eds.) (1984): *Manuale di diritto comunitario*, vol. 2, UTET: Torino.
- VANDERSANDEN, G. et al. (1996): «Réseaux transeuropéens», en *Commentaire Mégret*, vol. 8, Université de Bruxelles: Bruxelles.
- VINOIS, J.-A. (1993): «Les réseaux transeuropéens: une nouvelle dimension donné au Marché unique», en *Revue du Marché unique européen*, n.º 1.