

Capítulo C 3: TRANSPORTES, INFRASTRUCTURAS Y TELECOMUNICACIONES

LÍNEAS GENERALES:

La política comunitaria fomenta como objetivo estratégico la construcción de "sistemas de transportes eficaces". Por ello, aquí nos centraremos principalmente en **ferrocarriles, autovías, aeropuertos y redes de servicios** (telecomunicaciones, alcantarillado, gas, electricidad). También nos referiremos a las **medidas "blandas"** tales como la planificación de las redes de transportes, el marketing y los servicios de transporte público transfronterizo. El tema principal del capítulo es el **transporte físico**, ya que a las regiones fronterizas les afectan enormemente todos los aspectos de esta área.

PUNTOS CLAVE:

- Las líneas directrices para **la Red Transeuropea de Transportes** constituyen el punto de partida de las futuras medidas para la construcción de transportes nacionales y comunitarios.
- El **desarrollo de los servicios de transporte y otras infraestructuras básicas** es una condición física para la CTF, por ejemplo, **en las regiones fronterizas del Objetivo 1 o de los PECOs**. Así se refleja en proyectos de importancia europea (por ejemplo, las Redes Transeuropeas), nacional (por ejemplo, puertos, líneas férreas y autovías) y regional (carreteras y carriles para bicicletas).
- La **planificación integral** (junto con la formación y las técnicas de mercado) es necesaria para superar la condición periférica de muchas regiones fronterizas, y para explotar el nuevo potencial de desarrollo que surge de la superación de las barreras fronterizas;
- Los **eslabones perdidos** en las redes de transporte principal y en las redes de servicios públicos aún afectan a la mayoría de las regiones fronterizas. Superar los "eslabones perdidos" entre redes de transportes es la prioridad en la mayoría de las regiones fronterizas. Asimismo, deben ser construidos numerosos pasos fronterizos en las fronteras externas de la UE, así como entre los Estados de Europa Central y Oriental.
- Las instalaciones de **transporte multimodal** y las **acciones "blandas"**, esto es, marketing y transportes públicos, representan nuevos desafíos para la mayoría de las regiones fronterizas.
- TEN-T Networks
- Intermodalidad y accesibilidad

EJEMPLOS:

- Construcción del Puente Internacional de Valença (PT/ES)
- Proyecto Piloto de Transporte Público Transfronterizo, Emmen-Meppen (DE/NL)
- Construcción del Paso Fronterizo entre Radomierzyce y Hagenwerder (PL/DE)
- Mejoras en el Acceso al Puente sobre el río Guadiana (PT/ES)
- Nueva Línea de Ferry en la Euroregión Elbe Labe (CZ/DE)
- Modernización del Canal Ballinamore-Ballyconnell, Via fluvial Shannon-Erne (IE/UK)
- Planificación Energética Regional (AL/GR)
- Estudio de Viabilidad para el aeropuerto (DE/FR/CH)
- Centro Investigaciones Logísticas (NL/DE)
- Planta de tratamiento de residuos en Guben/Gubien (DE/PL)
- Consorcio de transportes, Euroregión Salzburgo-Berchtesgadener Land-Traunstein (AT/DE)

1. PROBLEMAS Y DESARROLLO GENERAL

La movilidad es una de las funciones clave de nuestra sociedad. Por ello, el transporte y las infraestructuras son, junto con los potenciales de innovación y formación, los factores más importantes para la modernización de una región. Gracias a las nuevas tecnologías del transporte, a la moderna logística y a las avanzadas posibilidades de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TICs), las empresas ya no necesitan instalarse necesariamente en determinadas regiones clave, ya que existen accesos rápidos a los centros nacionales y a las regiones europeas mejor situadas.

Teniendo en cuenta el hecho de que las regiones fronterizas europeas:

- se encuentran con frecuencia en una situación periférica con respecto a su país o al conjunto de Europa;
- están fuera de la competencia en el mercado único europeo;
- en el caso de las fronteras externas de la UE existen obstáculos adicionales (por ejemplo, Schengen) y, además, deben servir de puente a las regiones vecinas.

La mejora de los transportes e infraestructuras es una de las medidas más importantes para el desarrollo de las regiones fronterizas y transfronterizas. Sin carreteras, vías férreas, rutas navegables y aeropuertos interregionales, transfronterizos y de gran capacidad, la cooperación a través de las fronteras es prácticamente imposible: faltan las condiciones físicas.

La ausencia de infraestructuras de la que tradicionalmente adolecieron —y aún hoy afecta— a muchas regiones fronterizas, responde fundamentalmente a tres razones:

- en las zonas fronterizas, en muchos casos periféricas y con baja densidad de población, la construcción de

infraestructuras se ha reducido al mínimo por ausencia de demanda;

- en las zonas más pobladas y más desarrolladas económicamente (por ejemplo, en las antiguas regiones del carbón y el acero), fueron sobre todo cuestiones militares y políticas las que motivaron la poca conveniencia de construir infraestructuras y transportes transfronterizos entre estados fuertes y/o bloques estratégico-militares (Este-Oeste);
- la dificultad técnica y, sobre todo, el alto coste de las grandes conexiones que atravesaban sistemas montañosos y mares o ríos (también túneles y puentes), motivaron que en muchos casos se renunciara a su construcción.

Hasta la década de los setenta del siglo pasado no hubo ninguna estimación de cómo el retraso en infraestructuras de las zonas fronterizas podía superarse con inversiones convenientemente orientadas. Sin embargo, esto fue cambiando durante los ochenta y noventa, debido, fundamentalmente, a:

- el mayor papel que la política comunitaria comenzó a desempeñar en los distintos ámbitos;
- la consecución del Mercado Único Europeo (¿);
- la ampliación de la UE hacia el Este;
- la Política Regional comunitaria y el Fondo de Cohesión,
- la Iniciativa Comunitaria Interreg,
- los instrumentos financieros de apoyo a los países candidatos desde el año 2000 hasta su ingreso:
 - el Programa PHARE
 - el Fondo de Ayuda Especial de Preadhesión para la Agricultura y el Desarrollo Rural (SAPARD: *Special Action for a Pre-Accession Aid for Agriculture and Rural Development*);

- el instrumento de **Política Estructural de Preadhesión** (ISPA), a partir del año 2000¹ (7 mil millones de euros para aproximadamente 7 años, esto es, mil millones de euros por año).

Prácticamente todos los **59 programas de Interreg II A** (1995-2000) incluyeron estrategias para la mejora de los transportes y las infraestructuras (tráfico, redes de energía, telecomunicaciones). El mayor protagonismo de estas estrategias se encontraba en las zonas más pobres de Europa (**Objetivo 1**) donde sólo se consiguieron las condiciones físicas para una cooperación económica, social y cultural duradera cuando se desarrollaron las infraestructuras necesarias.

No obstante, también en **Europa Central** y en los países escandinavos las posibilidades de mejora aparecían asociadas a las infraestructuras y transportes transfronterizos, ya fuese a través de medidas concretas (para superar las brechas transfronterizas) o de estudios, a partir de los cuales se pudieron desarrollar ulteriores proyectos en las zonas fronterizas. En estos países se apreciaba la necesidad de completar los ejes ya existentes y óptimamente desarrollados entre el Norte y el Sur, con grandes corredores que conectasen el Este y el Oeste, por ejemplo:

- la mejora de los pasos fronterizos existentes;
- la construcción de puentes y túneles (DK/SE);
- el desarrollo de las TIC transfronterizas; y
- la planificación de futuros corredores.

¹ El Instrumento para la Asistencia a la Pre-Adhesión (IPA) es un instrumento financiero unificado de la UE que reunió en 2007 todo el apoyo a la pre-adhesión en un único instrumento, orientado a preparar a los países candidatos y precandidatos y su adhesión a la EU

En las regiones del **sur de Europa**, menos desarrolladas, los esfuerzos se concentraron en las infraestructuras transfronterizas básicas para las conexiones por carretera y ferrocarril (incluyendo pasos fronterizos), aunque también en los puentes y túneles.

En las antiguas **fronteras externas de la UE** (antes de 2004) **y en las fronteras de Europa Central y Oriental** la creación de nuevos pasos fronterizos para el transporte interregional e internacional revistió especial importancia durante este periodo, junto con la **reconstrucción** de los pasos fronterizos.

A partir de 1990 se reactivaron las redes de transporte entre Este y Oeste y se crearon, además de pasos para el tráfico rodado y el ferrocarril, pasos para el tránsito de ocio, esto es, vías peatonales y carriles para bicicletas².

Sin embargo, existe un factor que ha sido común a todas las fronteras europeas: el aumento del tráfico motivado por la creciente movilidad y por la intensificación del comercio internacional (en un principio dentro de la UE, sobre todo en los ejes norte/sur con las travesías de los Alpes y los Pirineos, y después en las conexiones más desarrolladas entre el este y el oeste). Esto ha llevado a las áreas afectadas a experimentar un intenso tráfico a través de las fronteras.

En los casos de **grandes proyectos nacionales de infraestructura** en las áreas fronterizas, lo habitual era que los **programas principales** estuvieran financiados por los **Fondos Estructurales** de la UE o, en los **países candidatos**, por **PHARE** principalmente, aunque también por **SAPARD** o **ISPA**. Estos instrumentos ofrecían más recursos para inversiones en infraestructuras de transportes que los que INTERREG III A o PHARE CBC podían ofrecer.

² Véase el documento de la ARFE sobre pequeñas infraestructuras de frontera y obstáculos específicos en las fronteras orientales de la UE.

Por el contrario, **INTERREG III A** y **PHARE CBC sólo** podían ser utilizados para proyectos de infraestructuras **realmente TF** ("eslabones perdidos, pequeños corredores a ambos lados de la frontera").

2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

2. 1. Política Europea de Transportes – Red Transeuropea de Transportes

La política comunitaria de transportes ha evolucionado mucho en los últimos años. Es, tras la agricultura, el ámbito más tratado en la legislación comunitaria derivada. Especialmente, la ejecución de los objetivos del programa de acción comunitario "La política comunitaria de transporte" (julio de 1995) ha llevado a realizar un gran esfuerzo por mejorar la eficacia y calidad de los sistemas integrales de transportes en el mercado único europeo, así como a intensificar las relaciones con terceros países. Así, se han logrado los objetivos generales de profundizar y ampliar la política de la Unión relativa a la economía de transportes, que encuentra especial impacto en la creciente movilidad transnacional y transfronteriza de personas y bienes. Junto a este programa de acción, el nuevo ámbito de las "Redes Transeuropeas de Transporte", RTE, ha adquirido, en los últimos años, gran importancia para la Europa integrada y para la cooperación transfronteriza.

El desarrollo de las Redes Transeuropeas de transporte, energía y telecomunicaciones³ (RTE) es también una de las mayores prioridades de la UE. Esto se ha reflejado en:

- la inclusión de las RTE en el Tratado de Maastricht,

- la formación de grupos de trabajo al respecto a alto nivel por parte del Consejo Europeo,
- su incorporación en el Libro Blanco de la Comisión sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo y
- la financiación de las infraestructuras de transporte transeuropeas, a través de una línea presupuestaria específica para las RTE, que, en el período 1995-1998, ha alcanzado los 1.344 millones de euros.

Del mismo modo, la "Agenda 2000" incide en la trascendencia de las RTE para los países candidatos de Europa Central y Oriental, así como para el desarrollo de un mercado único europeo ampliado. A continuación se exponen las principales razones de la construcción de las RTE:

- La construcción y ampliación de las RTE aproxima la consecución de importantes objetivos comunitarios, como son el funcionamiento sin obstáculos del mercado interior o el fortalecimiento de la cohesión económica y social.
- La construcción y ampliación de las RTE en el conjunto de la comunidad debe garantizar de modo aceptable el traslado de bienes y personas y cumplir determinadas condiciones sociales, medio ambientales y de seguridad y debe también integrar a todas las vías de comunicación existentes atendiendo a sus ventajas.
- Las capacidades actuales deben aprovecharse de modo óptimo y las redes de las distintas vías de comunicaciones deben integrarse en las RTE, ya sean de carreteras, ferrocarriles, vías fluviales, marítimas o aeropuertos, así como de transporte integrado.

Las directrices de las RTE constituyen el marco general para el fomento de medidas desde los Estados miembros o, llegado el caso, desde la Unión. De esta manera, el objetivo más importante de

³ TEN en sus siglas en inglés

las RTE hasta el año 2010 es la integración de las redes de comunicaciones marítimas, terrestres y aéreas, tal y como se refleja en los mapas y esquemas relativos al alcance de las redes. Las características principales de las actuaciones comprenden, además de la elaboración y presentación de los planes de redes, acciones transfronterizas de planificación, desarrollo y construcción.

Siempre que se decide construir una RTE, es obligatorio que ésta supere un examen de excelencia ambiental. Además, en el caso del corredor de comunicaciones, es necesario garantizar que todos los Estados miembros y todas las regiones fronterizas estarán conectados a la RTE. Seguidamente se especifican las medidas prioritarias:

- Creación y construcción de conexiones principales y secundarias;
- construcción de infraestructuras para los accesos a la red de las zonas insulares, aisladas y periféricas;
- combinación óptima de las distintas vías de comunicaciones, teniendo en cuenta la dimensión ambiental a la hora de construir las redes.

En los casos de construcción de redes por parte de terceros países, la Unión decidirá en cada caso según los procedimientos previstos en el Tratado, si el enlace de las redes de terceros países con la RTE respeta la seguridad, coherencia y operatividad de las redes.

El Parlamento Europeo y el Consejo determinaron en 1996 las directrices para la construcción de las RTE. La Decisión presenta (según el artículo 129c del TCE) los objetivos, prioridades y rasgos esenciales de las acciones planificadas hasta el año 2000 en el ámbito de las RTE y enumera los proyectos de inversiones orientados a intereses comunes. Así, se prevé un marco de inversiones de 400 mil

millones. Con esta cantidad, las RTE deben contribuir al desarrollo del mercado único comunitario. Se creó también un Comité informativo cuya función es examinar el posterior desarrollo de las RTE.

2.2 Directrices de las vías de comunicación

Según el artículo 129c del Tratado la Comunidad debe fijar directrices especiales para las vías de comunicación, indicando también los objetivos, prioridades y rasgos fundamentales de las acciones a emprender.

La **red de carreteras RTE** combina las carreteras de tráfico interurbano y las autopistas existentes con otras nuevas, debiendo poseer todas un alto y homogéneo nivel de prestaciones y seguridad. Los proyectos específicos de construcción de las carreteras de RTE están citados de modo indicativo en las directrices (Decisión 1692/96/CE). El conjunto de la red abarca también la infraestructura necesaria para la gestión de la circulación.

La **red de vías férreas RTE** se compone de la red de trenes de alta velocidad, de algunos tramos de ferrocarriles convencionales y, por último, de conexiones con ferrocarriles destinados al transporte combinado. Esta red juega un importante papel a la hora de garantizar el transporte de bienes y personas, de utilizar las vías combinadas de tráfico interurbano y de posibilitar los enlaces con otras vías de comunicación o con la red de ferrocarriles locales y regionales. La red ofrece a los usuarios, gracias a su continuidad y a la constante mejora de su operatividad (armonización técnica y sistema de seguridad homogéneo), un alto nivel de seguridad y calidad. En su libro blanco "Estrategia para la revitalización de las vías férreas en la Comunidad", la Comisión establece las líneas de actuación estratégicas para

detener el retraso que entonces experimentaba el transporte ferroviario de personas y bienes, y para convertirlo en una verdadera alternativa al transporte por carretera, especialmente a través de:

- saneamiento financiero, gracias a la asunción de las deudas de las empresas ferroviarias por parte de los Estados miembros;
- introducción de las fuerzas del mercado y empresariales según criterios comerciales, ampliando las actuales disposiciones relativas a los accesos a las calzadas al conjunto de los transportes transfronterizos de bienes y personas y creando autopistas europeas para las mercancías (*freeways*);
- Integración de todos los sistemas nacionales de líneas férreas que han evolucionado con las ventajas que les proporcionaba su Estado y que, por ello, experimentan dificultades en las empresas transfronterizas.

Al objeto de mejorar la oferta ferroviaria de transporte de mercancías, la Comisión ha propuesto crear un sistema central para la comercialización de FREEWAYS. Para ello, la Comisión considera necesaria una mejor adjudicación, la fijación de las compensaciones según costes, la reducción de los tiempos de paso entre las fronteras y el establecimiento de criterios de calidad.

La **red de vías fluviales interiores de navegación RTE** cuenta con los ríos y canales más importantes y con sus enlaces. Esto posibilita la conexión entre regiones industriales y áreas significativas con alta densidad de población y sus enlaces a los puertos interiores y marítimos. Las vías fluviales interiores de esta red deben cumplir unas condiciones técnicas mínimas.

Los **puertos marítimos** también forman parte de la red transeuropea de transportes. Su infraestructura ofrece

para el transporte de bienes y personas una serie de prestaciones que incluyen el servicio de transporte en trayectos cortos, largos o incluso navegación costera. La Comisión ha adoptado en 1997 el "Libro verde sobre los puertos y la infraestructura de comunicaciones marítimas".

La **red de aeropuertos RTE** se compone de los aeropuertos que, dentro del territorio de la Unión, están abiertos al tráfico aéreo profesional y cumplen determinadas especificaciones. Los puntos internacionales y comunitarios constituyen el núcleo de la red de aeropuertos transeuropeos, ya que aseguran las conexiones entre los países de la Unión y el resto del mundo.

3. Transferencia de energía y telecomunicaciones

("Energía" merece un nuevo capítulo C.10: "Energía y Minería")

La Unión apoya también la conexión, interoperatividad y construcción de redes de energía RTE (redes de electricidad y redes terrestres de gas), así como el acceso a estas redes, teniendo como objetivos fundamentales:

- llevar a efecto el mercado interno de energía;
- asegurar el abastecimiento de energía;
- fomentar la investigación de nuevas fuentes de energía.

La construcción y ampliación de la **red de telecomunicaciones RTE** debe garantizar la corriente y el intercambio de información y crear, de este modo, una "sociedad de la información". Debe posibilitar el libre intercambio de información entre personas, actores económicos y administraciones y, al tiempo, proteger el ámbito privado. La

Unión apoya la conexión de las redes de telecomunicaciones y de infraestructuras, la construcción y desarrollo de servicios y aplicaciones interoperativos, así como el acceso a ellos.

4. Desarrollo de las RTE

En los últimos años, la Comisión ha llevado a cabo importantes avances en la construcción de las RTE, aunque en algunas ocasiones tuvo que superar grandes obstáculos y contratiempos. Podemos señalar como positivos:

- la aprobación de importantes directrices de las RTE y de sus principios legales;
- avances significativos, aunque no espectaculares, en los proyectos de RTE;
- consorcios público-privados para financiar las RTE;
- preparación de la conexión de los países de Europa Central y Oriental, así como introducción y desarrollo del Proceso TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*), decidida en la Conferencia paneuropea de comunicaciones (Helsinki, 1997);

Como inconvenientes podemos citar, entre otros:

- el Consejo no pudo alcanzar la unanimidad sobre la ampliación de los recursos presupuestarios para los 14 proyectos preferentes;
- muchos gobiernos de los Estados miembros de la UE no consiguen ver el desarrollo de las RTE desde una perspectiva europea, mantienen el punto de vista nacional, por lo que no llegan a considerarlo un proyecto prioritario.

Por consiguiente, la Comisión recomienda:

- seguir analizando las condiciones financieras de los proyectos de

comunicaciones preferentes e implicar más activamente a la economía privada;

- llamar la atención sobre la utilidad que, para la Unión, tienen los proyectos de las RTE en el ámbito de las comunicaciones;
- completar el marco legislativo en el seno de la Unión;
- aumentar los esfuerzos de los Estados miembros para coordinar, simplificar y acelerar los procedimientos de concesión;
- establecer un plan financiero y temporal obligatorio para los 14 grandes proyectos de RTE, al objeto de que obtengan reconocimiento político y de que se cedan las competencias en la realización de los proyectos;
- obtener mayor sintonización entre los distintos instrumentos financieros de la Unión Europea destinados a impulsar las RTE, que implique un aumento de la coordinación tanto a nivel comunitario como a nivel nacional, regional y local.

No podemos dejar de mencionar que la conexión de la red de infraestructuras de la UE con los países vecinos ha sido presentada por la Comisión Económica Europea (ECE) en Ginebra y por la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) en París, como parte del proceso global de desarrollo de los transportes y las infraestructuras paneuropeas. Así, la CEMT ha aprobado en abril de 1997 una Resolución sobre las redes paneuropeas de transporte, lo que demuestra la voluntad política de actuación práctica.

5. Planificación integrada

La iniciativa comunitaria Interreg III A impulsa esta materia en las fronteras internas y externas de la UE a través de la superación de problemas específicos de desarrollo, de la construcción de redes de cooperación

más allá de las fronteras internas y de la búsqueda de posibilidades de cooperación con terceros países. Como medidas transfronterizas de promoción del ámbito de los transportes y las infraestructuras podemos citar, entre otras:

- suministro de energía y agua;
- desarrollo de las telecomunicaciones;
- mejora de los transportes en las zonas con infraestructuras deficientes;
- conclusión de los pequeños "eslabones perdidos" transfronterizos (*missing links*);
- restauración de las conexiones en las redes RTE de energía, telecomunicaciones y transporte.

Para ser financiados, los proyectos Interreg deben ser incluidos en los objetivos y medidas del Programa Operativo transfronterizo. Éste constituye una planificación integrada que asegura que las necesidades de la zona fronteriza van a ser resueltas, que el potencial de desarrollo va a ser utilizado y que las posibilidades financieras resultantes del funcionamiento del mercado único y de los cambios políticos en Europa Central y Oriental van a ser aprovechadas. Existen tres grupos de argumentos a favor de la mejora de las infraestructuras en las zonas fronterizas:

1. el aumento del volumen de tráfico y el ingreso de nuevos Estados miembros exigen nuevas comunicaciones de las RTE, así como buenas conexiones transfronterizas interregionales;
2. las infraestructuras de transporte combinado, carreteras, ferrocarriles, canales y, también, las infraestructuras para actividades turísticas fomentan el desarrollo económico regional;

3. el aprovechamiento de las potencialidades regionales de desarrollo depende, sobre todo, de las características específicas de las regiones fronterizas; por ello, una buena investigación de los propios ámbitos de las infraestructuras es necesaria para conseguir valorizar las distintas actuaciones en la región.

En la ejecución de Interreg I e Interreg II A, la construcción de infraestructuras jugó un papel relevante, especialmente en las zonas Objetivo 1. En el marco de Interreg II A se establecieron nuevas prioridades, que aspiraban a:

- conceder más importancia a las medidas "blandas";
- dar un mayor protagonismo a las propuestas regionales y locales.

Estas prioridades se reflejan en Interreg III A. En líneas generales, los proyectos de infraestructuras de transportes (especialmente, los grandes) no pueden constituir la mayor parte de un programa. A ello se dedican de forma preferente y suficiente otros medios de los fondos estructurales y de los fondos de preadhesión. Para que Interreg III A apoye proyectos de infraestructuras, deberán, ante todo, ser tenidos en cuenta los problemas específicos de las fronteras y las medidas deberán implicar ventajas inmediatas para las regiones fronterizas, por lo que no se impulsarán proyectos que únicamente supongan el desarrollo de infraestructuras nacionales o internacionales que atraviesen las zonas fronterizas (por ejemplo, en las zonas Objetivo 1).

Una consideración adicional han adquirido las infraestructuras desde 1996, gracias a la iniciativa comunitaria Interreg II C que está orientada a impulsar la cooperación transnacional en el ámbito de la ordenación del territorio. Esta iniciativa pretende promover un sistema de

comunicaciones y transportes, a través de:

- la mejora de las conexiones transnacionales de comunicaciones;
- el desarrollo (de una red) de centros multinacionales de comunicaciones;
- la utilización de las técnicas de información y comunicación para lograr un desarrollo territorial sostenible.

Estas medidas continuarán presentes en Interreg III B durante el período 2000-2006.

En el caso de los programas en las fronteras externas de la UE con los países de Europa Central y Oriental, los gobiernos y las regiones conceden gran importancia a la mejora de las infraestructuras de transportes. Esto se refleja también en la aplicación que, hasta ahora, se ha dado a los fondos Phare para cooperación transfronteriza. Es, por ejemplo, el caso de las pequeñas medidas destinadas a la mejora de las infraestructuras de transportes (reconstrucción de conexiones y modernización de los pasos fronterizos, etc.). Un mayor desarrollo de las infraestructuras transfronterizas de transportes y comunicaciones es considerado, en estas fronteras, un requisito fundamental para mejorar los contactos y ampliar el mercado.

En su "Agenda 2000" la Comisión afirma que la culminación exitosa de la integración de los nuevos Estados miembros depende, en gran medida, de la construcción y modernización de su red de comunicaciones. Por ello, incide en que, ya la fase inicial, debe comenzar con un programa de inversiones. La UE deberá destinar subvenciones cuantiosas preferentemente a la terminación de los corredores de las comunicaciones de RTE existentes.

Así, desde 1998 en el marco del nuevo programa Phare, se intensifica el

fomento de los proyectos de inversiones en transportes en los estados de Europa Central y Oriental. Además, partir del año 2000, el nuevo instrumento de la política estructural de preadhesión (ISPA) reforzará estas inversiones. Estas medidas contribuirán al desarrollo de la red de comunicaciones paneuropea en los citados países al tiempo que se refuerza la cohesión en la gran Europa.

Asimismo, durante los últimos años se ha puesto en marcha, en relación con la ampliación de la UE y con la Conferencia paneuropea de Transportes, celebrada en Praga y Helsinki en 1997, el Proceso TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*). Los altos funcionarios (*Senior Officials*) del Grupo TINA han elaborado en estos años, con ayuda de la Secretaría permanente TINA, propuestas para la futura infraestructura de transportes en Europa Central y Oriental.

6. Perspectivas

En su Comunicación COM (1998) 716, la Comisión alude una vez más a los objetivos de la política comunitaria de transportes y considera la "movilidad sostenible" como la "perspectiva de futuro". De esta manera, se concretan las tareas más importantes para el período 2000-2010:

- conseguir una movilidad sostenible y su continua revisión;
- aumentar su eficacia y capacidad competitiva;
- mejorar la calidad y seguridad;
- aumentar la influencia de Europa en el mundo.

Con el fin de mejorar las conexiones del territorio a ambos lados de la frontera y las condiciones para la cooperación transfronteriza, se pueden aplicar las siguientes medidas:

- diseño de los objetivos orientados a la construcción de infraestructuras en las zonas fronterizas, teniendo en cuenta la creación de estructuras conjuntas de ordenación territorial, las necesidades de la política regional, así como las recomendaciones europeas (RTE), y no sólo criterios técnicos (como el volumen y las corrientes del tráfico);
- coordinación conjunta de la planificación de infraestructuras a ambos lados de la frontera;
- conclusión de los "eslabones perdidos" transfronterizos (*missing links*) de las infraestructuras de los ejes y redes regionales, nacionales y transeuropeos;
- construcción de amplias conexiones en las infraestructuras de las regiones fronterizas para paliar las desventajas derivadas de su situación periférica en el país o en Europa (Sur y Norte de Europa, Pirineos, Alpes, Europa Central y Oriental);
- desarrollo de una infraestructura transfronteriza de transporte multimodal, incluyendo centros de transportes;
- mejora del transporte fluvial y superación de los estrangulamientos;
- construcción de redes transfronterizas de transporte público;
- construcción y ampliación de los pasos fronterizos en las fronteras externas de la UE con Europa Central y Oriental, al objeto de reducir los tiempos de espera y de acelerar el transporte;
- desarrollo de actividades transfronterizas de producción y marketing en el sector del transporte;
- creación y construcción de redes telemáticas, redes de comunicación,

redes de energía y redes fluviales a nivel local y regional;

- construcción de redes de comunicaciones e información, así como de los servicios derivados de éstas (creación de bases de datos);
- construcción de instalaciones conjuntas para la investigación, desarrollo y transferencia de tecnología.

De esta manera, las regiones fronterizas y transfronterizas, en tanto que puentes con los vecinos de las fronteras internas y externas, se convertirán, en el sector del transporte, en "piedras de toque" en el camino hacia una Europa sin fronteras.

SUMARIO Y TIPOLOGÍA DE ACTIVIDADES POTENCIALES

Planificación estratégica integral:

- coordinación de políticas y planes de infraestructura de transportes entre las distintas administraciones implicadas y desarrollo de una estrategia de transporte transfronterizo como parte de la estrategia transfronteriza global;
- desarrollo de bases de datos y sistemas de control;
- reuniones y contactos periódicos entre funcionarios y expertos en transportes y otros campos relacionados.

Investigación y estudios:

- estudio de los cuellos de botella y otros problemas de las infraestructuras fluviales, carreteras y líneas férreas transfronterizas;
- estudios conjuntos sobre la interconexión y desarrollo de infraestructuras y transportes públicos, incluyendo el transporte aéreo y los aeropuertos;
- estudios sobre las nuevas posibilidades para la cooperación transfronteriza, como la mejora de la logística o el transporte multimodal;
- estudio de los precios apropiados del transporte transfronterizo, al objeto de lograr una utilización eficiente de las infraestructuras con condiciones competitivas justas y de reducir los costes del transporte.

Superación de eslabones perdidos:

- pasos fronterizos oficiales e informales;
- perfeccionamiento de la interconexión entre redes de servicios públicos (telecomunicaciones, alcantarillado, gas, electricidad);
- mejora de la infraestructura transfronteriza básica en las regiones fronterizas menos desarrolladas;
- desarrollo o modernización de los transportes transfronterizos.

Otras mejoras transfronterizas:

- mejoras en el acceso a pasos fronterizos, aeropuertos y otras instalaciones de transporte;
- creación de instalaciones multimodales, tales como centros de transferencia de mercancías, entre carretera, ferrocarril y vía fluvial, o terminales de contenedores.

Actividades y mejoras de producción y marketing:

- creación y promoción de instalaciones a beneficio de las empresas de transporte de ambos lados de la frontera y mejora de las condiciones para su establecimiento;
- estrategia conjunta de promoción y marketing para las empresas de transporte de la región fronteriza. Debe quedar asegurado que se realizan las mejores inversiones posibles.
- desarrollo de una "imagen" del transporte de toda la región fronteriza.

LACE INFO-SHEETS: Programas seleccionados

Numerosos programas de INTERREG II A contienen elementos y prioridades orientados a la creación de transportes e infraestructuras transfronterizas. En ellos se concede especial importancia a la planificación estratégica integral, a las investigaciones y estudios, a la superación de los eslabones perdidos y a otras mejoras en las redes transfronterizas de servicios y transportes. A continuación, aludiremos a algunos de estos programas. Para más información, pueden consultar el Info-Sheet 6/1998 y la base de datos LACE de proyectos.

INTERREG II A Programa nº 18. Ems-Dollart Region (DE/NL)

El Programa INTERREG II A define la región Ems-Dollart como un espacio de la periferia nacional, con baja densidad de población, poca actividad industrial e infraestructuras deficientes. La intensa cooperación transfronteriza que las cámaras de industria y comercio, los municipios y otras entidades habían desarrollado desde los años 60, desembocó en 1977, en la creación de la asociación Ems-Dollart-Region, que, en 1997, se transformó en una unión local administrativa, según el derecho público. El modelo más significativo de este programa de INTERREG II A es la optimización de las infraestructuras gracias a una planificación externa de desarrollo, así como la interconexión a la red internacional de transportes a través de la habilitación interna de transportes.

Contactos:

Secretariado de Ems-Dollart Regio
Molenstraat 5 – Postbus 3
NL- 1693 ZG Nieuweschans
Niederland
Tel.: +31 597 521510
Fax: +31 597 522511

INTERREG II A Programa nº 28 Fronteras externas de Grecia (GR)

El programa de INTERREG II A incluye las zonas fronterizas griegas como fronteras externas de la UE, llegando hasta las fronteras con Albania, FYROM, Bulgaria y Turquía. El objetivo más importante es el impulso de la cooperación transfronteriza con los países vecinos. Para ello, es preciso, en primer lugar, acometer la construcción de infraestructuras básicas como carreteras, ferrocarriles transfronterizos y aeropuertos, así como de redes de telecomunicaciones.

Contactos:

Ministerio de Economía Nacional
Nikis 5
GR-101180 Atenas
Tel.: +30 1 3332446

INTERREG II A Programa nº 23 Pomerania (DE/PL/SE)

El programa INTERREG II A abarca la parte alemana de la zona de la Euroregión POMERANIA, en la que desde 1995 está integrada la unión local administrativa de las comunidades de Pomerania occidental (PL) y, desde 1998, la asociación comunal Skåne (S) de la frontera marítima. La superación de la situación periférica a través de conexiones internacionales de las infraestructuras (este-oeste, norte-sur), de la construcción de pasos fronterizos y de puentes (sobre todo los de Szczecin), se presenta como el requisito esencial para que las zonas polaca y germana de la Euroregión POMERANIA aprovechen su potencial endógeno y aumenten su poder económico. La urgencia y necesidad de la construcción de las infraestructuras de transporte en esta región ha sido reconocida desde 1994 en el marco del Programa PHARE-CBC para Polonia y Alemania.

Contactos:

Kommunalgemeinschaft POMERANIA
Ernst-Thälamm-Str. 4
D-17321 Löcknitz
Tel.: +49 39 74520580
Fax: +49 39 75421053

Sekretariat EUROREGIÓN POMERANIA
ul. Wojskka Polskiego 164
PL-71-335 Szczecin
Tel.: +48 91 4860815
Fax: +48 91 4860811

INTERREG II A Programa nº 38 Ródano - Alpes (FR/CH)

El Programa Interreg II A comprende la zona fronteriza francesa del Departamento de la región del Ródano – Alpes (Ain, Alta Saboya) y, en la parte suiza, los cantones de Ginebra, Waadt y Wallis. El objetivo prioritario del programa es la cooperación transfronteriza en los ámbitos de la economía, las infraestructuras y la conservación de su extraordinario medio ambiente. Se trata, sobre todo, de crear zonas industriales e infraestructuras transfronterizas: construcción de un aeropuerto, conexiones con el tren de alta velocidad, ferrocarril metropolitano, y conexiones en el Lago Lemán.

Contactos: Secrétariat Général aux Affaires Régionales
Prefectura de la Región del Ródano – Alpes
31, rue Mazenot
F-69003 Lyon
Tel.: +33 4 72616060
Fax: +33 4 78626992

INTERREG II A Programa nº 55 Región del sudeste de Finlandia (FI/RU)

El Programa INTERREG II A abarca las zonas del sudeste de Finlandia, al este de Helsinki e incluye San Petersburgo (RF). Entre los objetivos más destacados del Programa está la construcción del corredor de transporte europeo a través de la “puerta” de Rusia (gateway) y en territorio finlandés. Se trata sobre todo de construir pasos fronterizos y de mejorar las conexiones de transporte, incluido el transporte fluvial.

Contactos: Etelä-Karjala lääkinhallitus; Raatimichenkatu 18; SF-53 100 Lappeenranta
Tel.: +358 5613001 Fax: +358 5613 0250

INTERREG II A Programa nº 44 Italia-Albania (IT/AL)

El Programa INTERREG II A engloba la frontera marítima del sur del mar Adriático, en el borde de la UE, las provincias de Bari, Brindisi y Lecce (I) y algunas provincias costeras de Albania. El desarrollo de los sistemas de transportes y comunicaciones, unido a la cooperación transfronteriza entre Italia y Albania constituyen las mayores prioridades. En el ámbito de las infraestructuras se han adoptado, entre otras, las siguientes medidas específicas:

- mejora de los puertos de Bari (IT) y Vlora (AL),
- construcción de una red de transporte aéreo en Albania,
- instalación de conexiones de cableado de fibra de vidrio y composición del sector de las telecomunicaciones.

Contactos: Giunta Regionale Puglia (Bari), Assessorato Affari Comunitari
Tel.: 0039 080 5404563; Fax: 0039 080 5404563

INTERREG II A Programa nº 31 España- Marruecos (ES/MA)

El programa INTERREG II A incluye las provincias de Cádiz y Málaga en Andalucía y las ciudades de Ceuta y Melilla, enclaves españoles en el continente africano. Este espacio de frontera marítima entre Europa y África tiene un papel destacado en el programa, como también lo tiene el fomento de las conexiones de transporte, que se concreta en tres tipos de acciones:

- enlaces y conexiones de transporte en estas áreas,
- telecomunicaciones,
- construcción de puertos en: Algeciras, Cádiz, Ceuta y Melilla

Contactos: Subdirección General de Administración FEDER
Dirección General de Planificación – Ministerio de Economía y Hacienda
Paseo de la Castellana, 162 – planta 19, despacho 16
E-28071 Madrid
Tel.: +34 91 5837400
Fax: +34 91 5835224

LACE INFO-SHEETS: Programas seleccionados

El Info-sheet LACE 6/1998 y la base de datos de proyectos LACE contienen informaciones de distintos proyectos de los ámbitos de los transportes e infraestructuras. Algunos de ellos se resumen a continuación.

“Autopista del conocimiento” transfronteriza entre Mons (BE) y Valenciennes (FR)

El espacio de CTF entre Hainault/Nord-Pas-de-Calais/Picardie (FR) se caracteriza fundamentalmente por la disminución de las actividades económicas tradicionales. La mejora de las infraestructuras de telecomunicaciones de banda ancha ha sido considerada como el punto de partida de una política orientada a la reestructuración básica y a la modernización de la economía de este espacio fronterizo. En el año 1994 comenzó la construcción de 54 km de conexiones de fibra óptica de gran capacidad entre las ciudades de Mons y Valenciennes. Un Protocolo define los objetivos del proyecto y establece los instrumentos financieros necesarios, así como las modalidades de la utilización TF de la infraestructura de fibra óptica. Una “Asociación Europea de Interés Económico” (AEIE) asumió la gestión corriente de todos los aspectos administrativos, financieros, técnicos y publicitarios del uso de esta infraestructura. Los trabajos de las conexiones de fibra óptica se concluyeron en 1995, lo que dio lugar a una cooperación intensiva de las cámaras de comercio, universidades, y emisoras locales de TV. Las universidades contaban ya con otras conexiones. Sin embargo, otros actores (clínicas, sector mediático e informático) han demostrado un interés creciente en la utilización de esta infraestructura de fibra óptica. Un proyecto de continuación, elaborado en el marco del Programa INTERREG II A, es la “Construcción de conexiones de fibra óptica de gran capacidad entre las universidades de Mons y Valenciennes”.

Los objetivos clave del proyecto son:

1. El uso funcional de la red gran capacidad de fibra óptica
2. El desarrollo de la CTF en los campos de generación de imágenes y desarrollo de servicios relacionados con la red de fibra óptica
3. Posibilitar la transferencia de tecnología entre las industrias concernidas
4. Fomentar la sinergia entre los nuevos equipos para la generación de imágenes digitales.

Hasta diciembre de 1997 se han estado realizando tests de transmisión de señal óptica entre los dos puntos de conexión principales, exámenes de efectividad de la conexión ATM 155 megabytes/segundo, así como pruebas de las conexiones con otras redes existentes. Gracias a la tecnología ATM se pueden ahora transmitir, por la “autopista TF del conocimiento” de gran capacidad, todo tipo de datos (texto, imagen, sonido), a una velocidad de 20 imágenes/segundo.

Puerto de Szczecin y ampliación del Oder (DE/PL)

Los puertos de Szczecin y Swinovjscic son los puertos más grandes del Báltico. Desde 1997 está previsto llevar a cabo una nueva organización y una ampliación de los puertos. Para ello, se pretende acometer además nuevas conexiones de carretera, puentes para el tráfico rodado y ferroviario y un sistema informático de control del tráfico fluvial. A lo largo de este complejo de puertos y ríos de la Euroregión POMERANIA ya transitan anualmente 25 millones de Tm. Asimismo, está previsto construir un centro internacional para yates y tiempo libre en el lago Babic.

Contactos: Szczecin- Swinovjscic; Ul. Bytomska 7; PL-70-603 Szczecin
Tel.: +48 91 430 89 99 Fax: +48 91 462 48 42

Sistema de transporte integrado sin fronteras - INTERREG II A (AT/DE)

La Euroregión de Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein (DE/AT), con 500.000 habitantes aproximadamente, se considera uno de los enclaves económicos más atractivos de Europa, que aprovecha sus oportunidades gracias a la cooperación transfronteriza. El Consorcio de transportes transfronterizo de Land Salzburg- Berchtesgadener Land-Traunstein se fundó en 1997, después de que la zona alemana fuese incluida en las conexiones de transporte austríacas a través de un convenio de cooperación del Land Salzburg, sin precisar de ningún acuerdo estatal.

Desde entonces, todos los habitantes de esta Euroregión pueden viajar en autobús a un lado y otro de la frontera con un solo ticket y una única tarifa. Para ello, se elaboró un sistema de zonas de tarifas y se instalaron aparatos electrónicos para controlar los billetes. Con el consorcio transfronterizo y el nuevo modelo de transportes se unificaron dos sistemas distintos de transporte público, desde el punto de vista legal y financiero (un ticket – una tarifa). Cada tarjeta de transporte se ordena por fechas y se parcela según un modelo de zonas de tarifas con forma alveolar. También se ha tenido en cuenta toda la problemática derivada de los cambios de moneda, de los distintos sistemas fiscales, así como los condicionamientos legales. Así, estos nuevos billetes se añaden a los de las regiones, las corporaciones territoriales y las empresas de transportes. Resultados: el número de usuarios del transporte público aumenta, las simpatías de la región, así como los contactos y cooperación se han reforzado.

<p>Contactos: Euregio Salzburg-Berchtesgadener - Land Traunstein Sägewerkstr. 3 D-83345 Freilassing/Obb. Tel. y Fax: +49 8654 497181</p>	<p>Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie Prinzregenstr. 28 D-80525 München Tel.: +49 8921 622582; Fax:+49 8921 622760</p>
---	---

Comunicación ferroviaria Helsinki-San Petersburgo (FI/RU)

Este enlace ferroviario fue construido hace 130 años como trayecto de vía sencilla. Hoy es la parte más importante de las conexiones finlandesas este-oeste y es prioritario en el proyecto de las RTE del “triángulo nórdico”. En el marco de INTERREG está prevista, sobre todo, la construcción de estaciones de ferrocarril fronterizas, facilitadas por el ancho de vía igual. Gracias a la construcción de tramos de ferrocarril y de conexiones, el tráfico ferroviario entre Helsinki y San Petersburgo ha mejorado considerablemente. Hasta el año 2006 se pretenden concluir las conexiones carelianas norte-sur de la zona fronteriza de Finlandia.

Contactos: Administración Finlandesa de Líneas Férreas– Arja Aalto
Suomalainen ratakalintokeskus; SF-00100 Helsinki; Tel.:v+358 9 5840 5121

Puntos nodales en Kvarken (FI/SE/NO)

La finalidad de este proyecto es preparar y poner en marcha una base de datos virtual para las empresas de la región de Kvarken. Esta base debe funcionar como un “centro comercial” compartido por los participantes que utilizan internet para negociar o encontrar socios del otro lado de la frontera.

Contactos: Consejo regional de Ostrobothnia (Österbottens förbund)
PB: 174; FIN-65101 Vasa
Tel.: +358 6 3206500; Fax: +358 6 3206550

Mejora de las conexiones de transportes en los Pirineos–INTERREG II A (ES/FR)

En el año 1988, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos aprobó:

- la creación de dos tramos de tren de alta velocidad, uno en la costa atlántica y otro en la mediterránea,
- la transformación de las dos líneas de ferrocarril convencional del este y oeste de los Pirineos y construcción de una línea convencional en el Pirineo central, acorde con las normas internacionales.

El modelo de tráfico vial presenta la creación de una red distribuida por igual por todo el espacio de los Pirineos:

- Autopista en la costa atlántica y en la mediterránea (E5/E70/E80 y E15),
- construcción parcial de carreteras en el Pirineo Central atravesando las zonas de Cerdagne (E9) y Somport (E7),
- dos carreteras paralelas en el norte y sur de los Pirineos.

Los dos tramos costeros, en el Atlántico y en el Mediterráneo, soportan el 80% del tráfico fronterizo de los Pirineos. Se llegó a la conclusión de que los dos trayectos a través de los Pirineos centrales, que enlazan Toulouse con Barcelona y Pau con Zaragoza, podía significar una mejora del transporte y de las relaciones económicas y sociales. En el año 1991 Francia y España habían finalizado 40 Km del túnel entre Somport y Paß. Desde el punto de vista local, lo más significativo ha sido el aumento de seguridad de los viajes, desde la perspectiva internacional lo más importante es la mejora de las conexiones en las zonas montañosas, entre sus administraciones y centros económicos, la mejora de las comunicaciones entre las regiones de Andours-Garonne y el valle del Ebro, o entre Aquitaine, Midi-Pyrinées y las regiones españolas. Por otro lado, también debemos destacar que se han tenido en cuenta los necesarios tributos medioambientales, con el objetivo de que este tramo no se convierta en un eje principal de circulación.

Contactos: Comunidad de Trabajo de los Pirineos
Torre del Reloj, Calle Ramón y Cajal s/n, E-22700 Jaca
Tel.: +34 974 355229 Fax: +34 974 355 229

Estudio de infraestructuras de transporte (IE/UK)

Este proyecto ha sido ejecutado conjuntamente por Irish Central Border Area Network (ICBAN) y por Nord West Region Cross-Border Group (NWRCBG). Los resultados del estudio contienen, a partir de un análisis de coste-eficacia, claras recomendaciones para la construcción de una infraestructura de transporte. Las recomendaciones, publicadas en 1998, incluyen los siguientes objetivos:

- construcción de carreteras principales y mantenimiento de carreteras regionales,
- directrices para las inversiones en puertos y aeropuertos,
- análisis estratégico del conjunto de la infraestructura de transportes.

Contactos: Irish Central Border Area Network
C/o Town Hall, Enniskillen, Co. Fermanagh, Northern Ireland
Tel.: +44 8 1365 325050 Fax: +44 8 1365 322024

Mejora del acceso al puente sobre el río Guadiana (PT/ES)

Las regiones fronterizas de Andalucía y Algarve están divididas por la frontera natural del río Guadiana. Durante muchos años han existido únicamente pobres accesos para cada lado de la frontera. Un número considerable de visitantes del Algarve y Andalucía han utilizado el puente sobre el Guadiana, recientemente terminado (unos 4 millones en 1993 en dirección al Algarve). El puente constituye el enlace más importante entre ambas regiones, y es enormemente significativo para el desarrollo económico regional.

Para optimizar la utilización de este importante enlace, deben mejorarse las conexiones con otras carreteras importantes. El principal objetivo del proyecto es desarrollar buenas comunicaciones por carretera entre ambas regiones con el fin de estimular su desarrollo económico. Mejores comunicaciones aseguran un mejor acceso a los mercados de ambos lados de la frontera.

Este proyecto recibió apoyo de la Comisión de Coordinación de la Región del Algarve (CCR-Algarve) y la agencia nacional de carreteras, la Junta Autónoma de Estradas (JAE). La inversión total fue de 20,5 MECU, con una cofinanciación por parte de la UE de un 70%.

Contactos: Comissão de Coordenação da Região do Algarve
Praça da Liberdade 2 Tel.: +351 89 82 22 87
P-8000 Faro Fax: +351 89 80 35 91

Nuevo enlace por ferry en la Euroregión Elbe-Labe (CZ/DE)

La Euroregion Elbe-Labe es un popular destino turístico, con un creciente potencial, resultado de la apertura de las fronteras entre la República Checa y Alemania. El único paso fronterizo hasta ahora en el valle del Elba era la carretera de Schmilka. Este acceso presentaba numerosos problemas, ya que acogía todo el tráfico transfronterizo, incluyendo a los ciclistas y peatones. El paso se convirtió en un "cuello de botella" y, por consiguiente, se formaban enormes atascos, con considerables tiempos de espera, durante las vacaciones y los fines de semana. Además, los puntos de control fronterizo alemán y checo están a un kilómetro de distancia, hecho que lo hace molesto, especialmente para los peatones y ciclistas, que están forzados a compartir la carretera con el tráfico rodado. La nueva conexión por ferry entre Alemania y la República Checa, en la zona de Schöna, se inauguró en 1997 y disfruta, desde entonces, de una creciente popularidad: es utilizado anualmente por cerca de 300.000 usuarios.

El nuevo paso fronterizo enlaza la estación de ferrocarril de Schöna (DE) con la de Hrensko (CZ), reduciendo de esta manera los tiempos de espera en Schmilka. Además, la existencia de un nuevo enlace desde la estación de Schöna hace mucho más atractiva la línea Meißen-Dresde-Pirna-Schöna, lo que implica un alivio añadido a la presión del tráfico en Schmilka. El proyecto supone una importante contribución al desarrollo económico, ambiental y turístico del área transfronteriza. En el futuro, se espera que varias carreteras, líneas férreas y carriles-bici enlacen con la nueva estación de ferry en Schöna en el lado alemán, mientras que en el lado checo, el proyecto coincide con la extensión del enlace ferroviario desde Decin a Schöna.

El proyecto recibió fondos de Phare (200.000 EURO) e Interreg II A (577.200 EURO).

La gestión de este particular proyecto ha sido responsabilidad del municipio de Reinhardtsdorf-Schöna, garantizando que el nivel municipal se implicara en la elaboración y la puesta en marcha. Se espera que este proyecto fortalezca la cooperación transfronteriza horizontal y vertical entre los centros de toma de decisión municipal y regional.

Contactos: Euroregion Elbe-Labe; Zehistaer Straße 9; D-01796 Pirna
Tel: +49 3501 520013; Fax: +49 3501 527457

Reconstrucción del Canal Ballinamore-Ballyconnell, de la vía fluvial Shannon-Erne (IE/UK)

Este es un gran proyecto de infraestructura que conecta las vías fluviales del río irlandés Shannon con río Erne, de Irlanda del Norte (UK). Implica la modernización del sistema del canal, abandonado desde hace unos 100 años.

Los principales objetivos del proyecto eran la estimulación del desarrollo económico a largo plazo en el área fronteriza donde se localiza la vía fluvial, el fortalecimiento de las estructuras suprarregionales y la creación de una buena base para la cooperación transfronteriza y el desarrollo local. El área es esencialmente rural, caracterizada por una tierra pobre, pequeñas granjas, despoblamiento y un atractivo entorno natural. El plan de desarrollo económico, unido a la reconstrucción de la vía fluvial, se centra en el desarrollo turístico, particularmente en el alquiler de cruceros de placer, y también piragüismo, pesca, senderismo, así como intereses científicos y arqueológicos.

En 1989 se concluyó el estudio de viabilidad; los trabajos comenzaron a principios de 1991 y terminaron en la primavera de 1994. El proyecto supuso grandes obras incluyendo la creación de un nuevo canal (con una anchura mínima de 13 metros y una profundidad mínima de 1,55 m a lo largo de sus 62 kilómetros de largo) y la restauración o recambio de un total de 16 esclusas y 34 puentes que cruzan el canal. El canal fue diseñado de modo respetuoso con el medio ambiente, ya que el proyecto también implica la preservación de humedales, la protección de los hábitats y la mejora de la calidad del agua.

El proyecto implicó la cooperación entre los gobiernos de Irlanda e Irlanda del Norte (UK) y obtuvo financiación de estas autoridades y de 3 administraciones locales. Además, los grupos de interés y comunidades locales de la zona fronteriza fueron consultados.

Más adelante, se instalaron también estructuras de administración, mantenimiento y gestión de la vía fluvial, al objeto de asegurar el máximo beneficio económico. El proyecto recibió apoyo financiero de Interreg I (12 MEURO). También fue apoyado por el Programa Operativo Turístico (IRL) y por el Fondo Internacional para Irlanda (IFI). El coste total fue aproximadamente de 38 MEURO.

Contacto: Office of Public Works; 51 St Stephen's Green; IRL-Dublín 2
Tel: +353 1 661 3111; Fax: +353 1 661 10747

Tren rápido transfronterizo en Kungspilen (SE/NO)

La finalidad de este proyecto es posibilitar conexiones de transporte para las personas que viven y trabajan entre Suecia y Noruega.

En 1993 ARKO-cooperación presentó el primer borrador de plan para un tren rápido regional, cuyos objetivos eran mejorar las oportunidades de trabajo, de servicios, de intercambio cultural, etc. a lo largo del trayecto Kristinehamn – Karlstad – Arvika – Kongsvingar – Lilleström – Oslo.

En 1996 ARKO –cooperación recibió financiación de INTERREG para este proyecto.

“Conexiones transfronterizas”, un grupo compuesto por socios de SJ, NSB, Värmlandstrafik AB, Nedmark fylkesCOMMune y ARKO-cooperación, fue el encargado de poner las bases para las decisiones relativas a las soluciones técnicas, los cálculos, los viajes de estudio, las propuestas de financiación, de tráfico local, la organización, etc., todo ello con el objetivo de comenzar en 1998-1999 un periodo de prueba en la región Kungspilen.

Contactos: ARKO Cooperation; S-673 93 Morokulien
Tel.: +46 571 23388; Fax: +46 571 23398

Planificación Energética Regional (AL/GR)

Este proyecto se ocupa de la planificación energética regional e implica la cooperación de Albania y Grecia Noroccidental (las regiones de Épiro y Macedonia Occidental). El objetivo del proyecto es la evaluación de las fuentes de energía regionales y nacionales y la planificación regional de su aprovechamiento, con el fin de desarrollar una estrategia común, ayudar en la puesta en marcha del plan energético propuesto y fomentar el intercambio de experiencias en el sector energético entre Albania y la Unión Europea. La duración del proyecto es de 19 meses. Los principales esfuerzos se concentran en: recopilación de los estudios, datos y otra información relacionada existente, la valoración de la situación presente y la preparación de un informe inicial con sugerencias para un plan energético interregional.

Este proyecto se complementa con un esquema para la creación de un servicio de información y formación energética establecido en Ioannina (GR) y Tirana (AL), dedicado a la divulgación de los resultados de la investigación expuesta y del plan energético común, el intercambio de experiencias y de conocimientos prácticos dentro del sector de la energía, incluyendo la aplicación y los beneficios de las tecnologías informáticas y de bases de datos.

El proyecto se financió gracias al programa SYNERGY de la UE. El comité coordinador del proyecto incluye participantes griegos y albaneses (representantes de la Fundación Egnatia Epirus, la Universidad Técnica de Albania y el Centro de Gestión y Divulgación de la UE en Albania).

Contactos: Egnatia Epirus Foundation; Voriou Ipirou 20; GR-453 33 Ioannina
Tel: +30 651 721 65 Fax: +30 651 312 24

Sistema integrado de transporte “sin fronteras” en la Región Øresund (DK/SE)

Un grupo político mixto fue el encargado de formular los objetivos del comité Øresund, para cumplir el sueño de un consorcio de transportes transfronterizo en la región de Øresund. Así, se encargó un estudio que debía profundizar en las siguientes cuestiones:

- un modelo de consorcio de transportes competitivo en la región,
- asegurar conexiones de transporte directas entre muchos puntos de las orillas danesa y sueca del Øresund,
- construcción de un puente que eliminase las barreras; la utilización del puente debía ser igual de económica que las carreteras de la zona,
- coordinación y planificación conjunta de inversiones,
- unificación de los billetes y del sistema de impuestos.

El principal objetivo de proyecto era elaborar un informe sobre el consorcio de transportes integrado, que incluyese un plan de actuaciones, recomendaciones sobre el modelo del consorcio, los sistemas impositivos y la cooperación entre administraciones. Este documento ha contribuido de manera esencial a solucionar los problemas que se han planteado tras la finalización, en el año 2000, del enlace permanente (túnel/puente) sobre el Øresund.

Contactos: Øresundscomiteen; Gammel Kongevej 1; DK-1610 Kobenhavn V
Tel.: +45 33 220011; Fax: +45 33 220023

Referencias:

- ❖ Comisión Europea: *La política comunitaria de transportes – Programa de acción 1995 – 2000*, COM (1995), Bruselas 12.07.1995.
- ❖ Comisión Europea: *Libro verde sobre puertos e infraestructuras de comunicaciones marítimas*, COM (1997), Bruselas 10.12.1997.
- ❖ Comisión Europea: *Comunicación "Cohesión y Colegio"*, Bruselas, COM (1998).
- ❖ Parlamento Europeo: *Informe sobre el Libro verde sobre puertos e infraestructuras de comunicaciones marítimas*, COM (1997) de 28.10.1998.
- ❖ Comisión Europea: *La política comunitaria de transportes – Movilidad sostenible: perspectivas para el futuro*, COM (1998) 716, Bruselas 01.12.1998.
- ❖ Stockmann, U.; Hölting, D.: *Europäische Verkehrspolitik – Strategien für ein integriertes Verkehrssystem*, Hrsg. von den SPO-Abgeordneten im Europäischen Parlament, Bonn 1978.
- ❖ Jarzembowski, G.: *Die Europäische Verkehrspolitik, Bestandsaufnahme und Perspektiven*, Hrsg. v. der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament, Bruselas 1998.
- ❖ TINA Secretariat (Hrsg.): *First TINA Progress Report, TINA, a Common Transport Infrastructure Needs Assessment in the candidate countries for accession*, o.O., 1998.
- ❖ Parlamento Europeo: *Proyecto de dictamen sobre la comunicación de la Comisión sobre Cohesión y Transporte* (COM (18) 0806 – C4), Berichterstatter P. Crampton, Bruselas 11.03.1999.
- ❖ Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Edit.): *Supranationale Verkehrspolitik – Konfliktpotentiale im europäischen Raum*, Bergisch Gladbach 1999.
- ❖ Erdmenger, J.: Artikel "Verkehrspolitik" in: *Jahrbuch der Europäischen Integration 1998/99*, Institut für Europäische Politik, Bonn 1999.
- ❖ Comisión Europea (Edit.): *PEOT – Perspectiva europea de ordenación territorial*, Bruselas/Luxemburgo 1999.
- ❖ Comisión Europea – Política Regional (Edit.): *Perspectivas espaciales para la ampliación de la Unión Europea*, Autores: D. Biehl a.O., Bruselas-Luxemburgo 2000.