

Las redes transeuropeas y las líneas presupuestarias comunitarias. Su relación con el PDI

Pablo VÁZQUEZ

Óscar ÁLVAREZ

Director Técnico y Director de Programas de la Dirección General de Planificación de Grandes Infraestructuras

RESUMEN: Las redes de transporte constituyen uno de los pilares básicos a la hora de promover una integración territorial, económica y social de un ámbito geográfico como el europeo. Tras la constitución de la Comunidad Europea no se desarrolló, sin embargo, una política comunitaria de infraestructuras de transporte, lo cual ha supuesto, sin duda, un retraso en la adopción de una serie de estrategias comunes. La decisión de llevar a cabo ciertas reformas, fraguadas en los últimos años, y que sin duda supondrán un refuerzo para la unidad política de la Comunidad Europea, ha puesto de manifiesto la necesidad de instaurar una política comunitaria en este ámbito junto con unos mecanismos de financiación asociados. Tales cuestiones han quedado recogidas en el Tratado de la Unión Europea.

I. LA POLÍTICA COMUNITARIA DE TRANSPORTES

El Tratado de Roma establece en su artículo 1º que la acción de la Comunidad promoverá el establecimiento de una política común en el sector de los transportes, la agricultura, y una unión aduanera, entre otros. Resulta evidente que no todas estas iniciativas han tenido igual éxito, puesto que mientras la unión aduanera se ha consolidado totalmente en las relaciones comerciales de los Estados miembros entre sí y con el resto del mundo, y la política agraria común absorbe más del 50% del presupuesto comunitario, no se ha desarrollado una política de transportes

coherente hasta los últimos años y sus efectos sólo ahora comienzan a ser percibidos, y aún de forma esporádica y heterogénea.

Tras un largo período caracterizado por el vacío de iniciativas en el sector de los transportes, al cual puso fin una sentencia del Tribunal de Justicia en 1985 tras una denuncia al Consejo por parte de la Comisión y el Parlamento, las propuestas legislativas que actualmente está desarrollando la Comunidad se centran en la liberalización progresiva del transporte y la apertura de los mercados nacionales a los operadores de los demás Estados miembros.

Pero no hay que olvidar tampoco que al hablar de una política de transportes no se

puede hacer abstracción de la influencia de las infraestructuras como soporte de los servicios del transporte, puesto que aquellas pueden suponer un estreñimiento a la libre circulación, si no se encuentran lo suficientemente desarrolladas o no son lo bastante eficaces. La Comunidad Europea ha desarrollado o tiene en curso iniciativas en este ámbito, las cuales hacen referencia principalmente a las denominadas "redes transeuropeas", así como a las actividades del Comité de Infraestructuras y los fondos que éste administra.

2. LAS REDES TRANSEUROPEAS

Es este un concepto que, a raíz de su consolidación en el Tratado de Maastricht,

comienza a ser ampliamente utilizado en el ámbito de la construcción europea. Resulta fácil imaginar, de forma intuitiva, a qué hace referencia esta definición, aunque ¿cómo se concreta de forma práctica el sentido de las redes transeuropeas?, ¿qué condicionantes técnicos, jurídicos y económicos acompañan al concepto? y ¿cómo podría resumirse la postura española ante las mismas?.

2.1. Concepto y génesis

La idea de crear un Mercado Interior Europeo surge como consecuencia del intento de evitar una serie de deseconomías y disfuncionalidades debidas a la existencia de fronteras entre los distintos Estados Miembros. La posibilidad de que se produzca una libre circulación de personas,



Mapa 1: Propuesta de actuaciones del Plan Director de Infraestructuras para la red española de carreteras de gran capacidad. (Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente,)

mercancías, servicios y capitales redundaría en una expansión de la actividad económica que se traduciría en un incremento global del PIB en el ámbito comunitario. No obstante, este desarrollo no sería homogéneo en todo el territorio europeo, sino que se acentuaría, muy probablemente, en las áreas actualmente más desarrolladas, si el proceso evolucionase de forma espontánea.

La creación del Mercado Interior se desarrolla a partir de las orientaciones del Libro Blanco de Junio de 1985 y de las disposiciones del Acta Única. Pero la creación de un espacio de actividad económica homogéneo no depende únicamente de medidas jurídicas y reglamentarias, sino que requiere igualmente que dicho espacio esté dotado de unos esquemas físicos que hagan efectiva la

posibilidad de la libre circulación. Tales esquemas se materializan en cuatro redes:

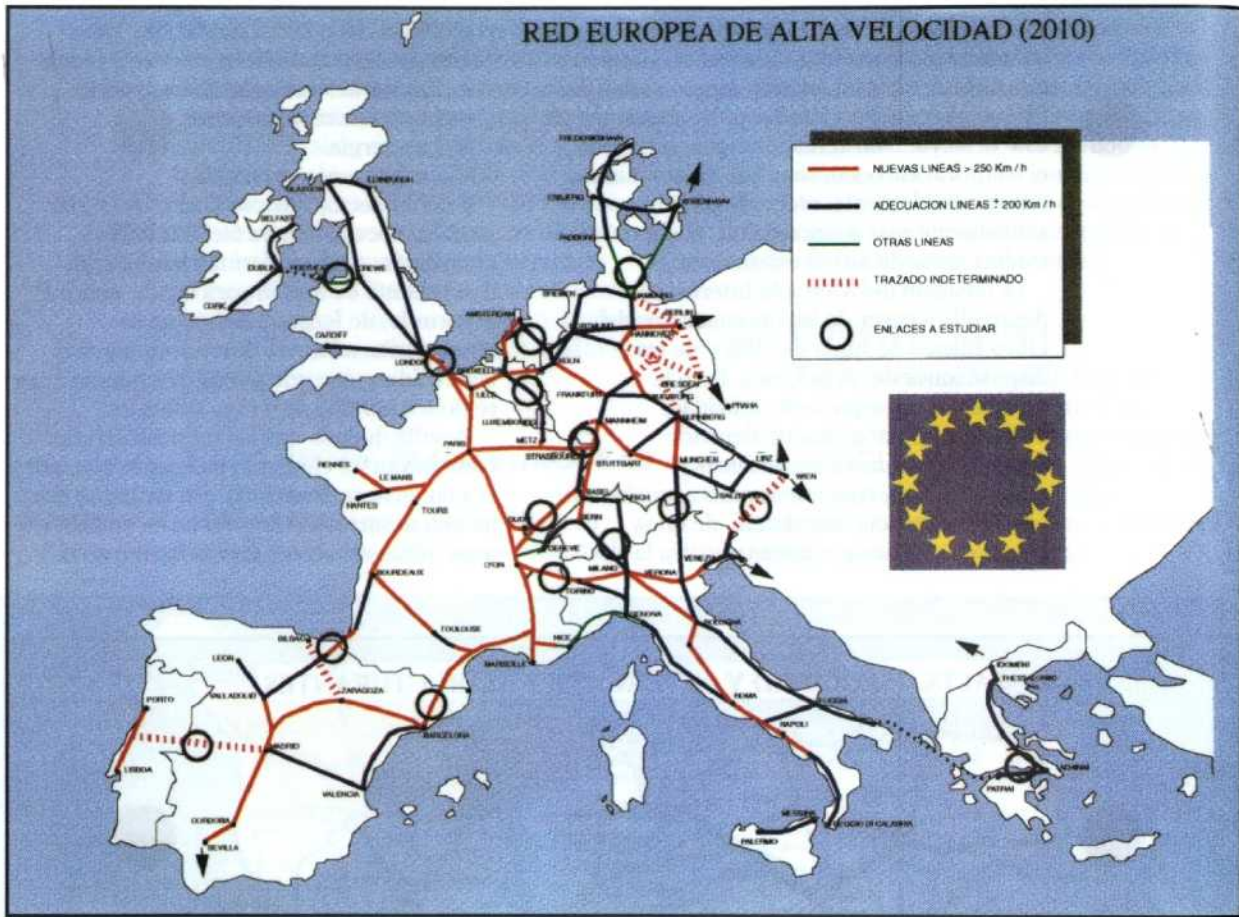
- Las infraestructuras de transporte.
- Las telecomunicaciones.
- La energía.
- La formación profesional.

Estos aspectos básicos constituyen una premisa necesaria para facilitar la libre circulación, pero conforman también un instrumento de acción para incidir sobre el desarrollo, de forma que éste no se circunscriba a las zonas actualmente más favorecidas, sino que pueda extenderse a las regiones periféricas y más atrasadas.

Resulta dudoso que las infraestructuras constituyan un elemento suficiente que, por sí solo, genere desarrollo. Sin embargo ese mismo desarrollo potencial no es posible sin unas infraestructuras que lo “acompañen”,



Mapa 2: Propuesta de actuaciones del Plan Director de Infraestructuras para la red ferroviaria española. (Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente).



Mapa 3: Esquema director de la Red Transeuropea de Alta Velocidad. Decisión del Consejo, diciembre de 1990. (Fuente: CE)

permitiendo un crecimiento armónico sin constricciones físicas. Las infraestructuras de transporte constituyen, pues, un requisito básico para permitir—que no provocar—el despegue económico de una región.

Uno de los objetivos de la Comunidad Europea es la convergencia económica y social de todos los territorios que la integran, por lo que no resulta admisible que en un proceso como el de la creación del Mercado Único persistan desequilibrios dotacionales que constriñan un desarrollo equilibrado, o que lo pongan en peligro.

A la vista de tales consideraciones, el Consejo Europeo (diciembre de 1989 y junio de 1990) manifestó su deseo de conceder una especial prioridad al desarrollo e interconexión de las redes transeuropeas, especialmente en lo relativo al control aéreo, redes de telecomunicación, transportes terrestres y distribución de energía. El

Consejo Europeo invitó a la Comisión a que propusiera las medidas apropiadas al efecto, prestando atención especial a los ámbitos periféricos de la Comunidad.

Como respuesta a la petición del Consejo, la Comisión elaboró un documento titulado **“Hacia unas redes transeuropeas. Programa de acción comunitario”**, en el cual se sientan las bases para la definición de las Redes Transeuropeas y de su contenido. De entre los aspectos tratados en dicho documento, cabe señalar los siguientes:

- Necesidad de colaboración entre los distintos órganos políticos de decisión.
- Necesidad de colaboración entre los poderes públicos y los agentes económicos privados.
- Una red más extensa y más densa tendrá un efecto de cohesión económica y territorial.

- Necesidad de promover una explotación europea de las redes existentes mediante la eliminación de cuellos de botella, la ejecución de eslabones de conexión y la armonización técnica y normativa.

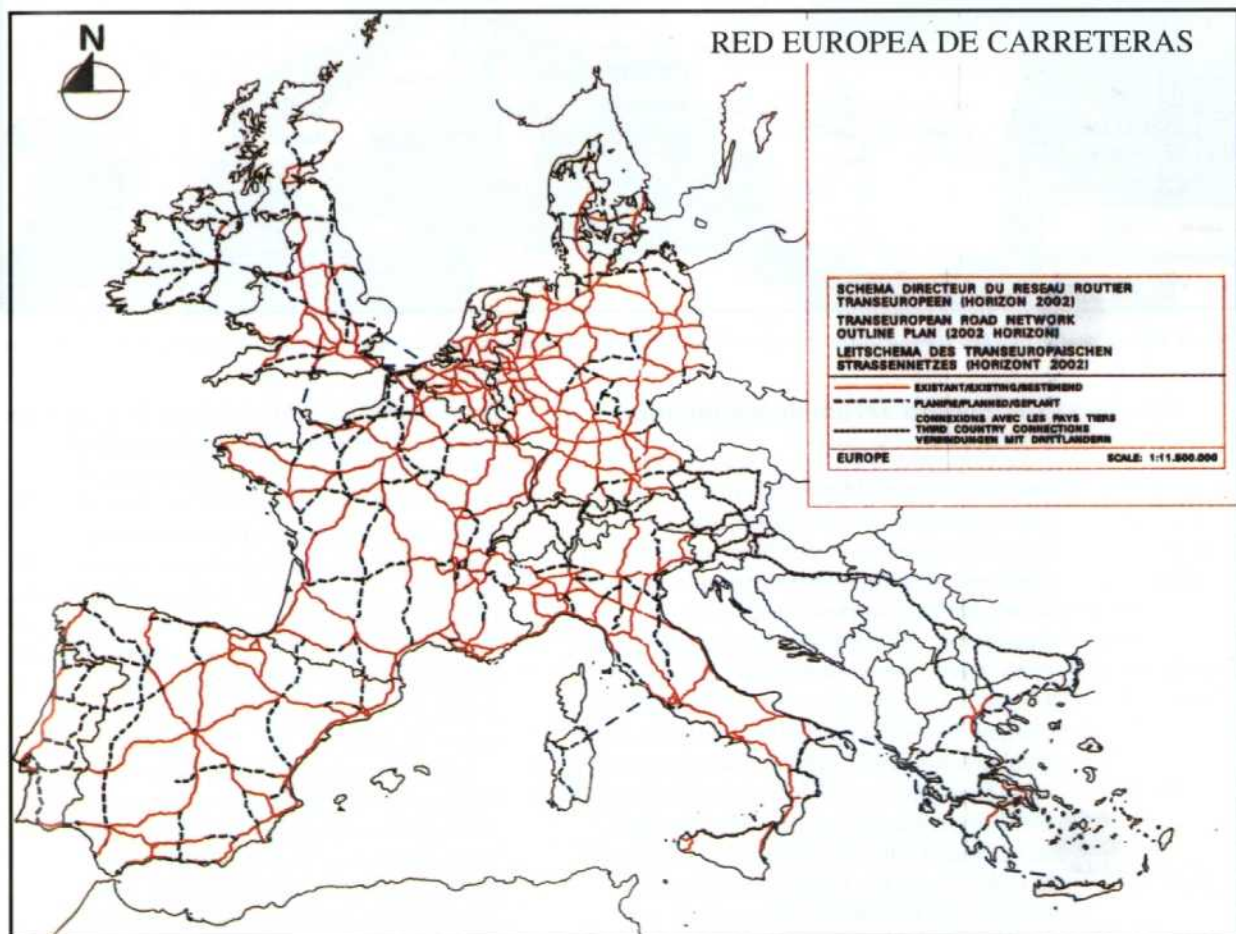
- Necesidad de planificar las redes futuras, organizar los nudos de conexión, y promover servicios integrados destinados al usuario final.

- Conveniencia de establecer un procedimiento comunitario para la Declaración de Interés Europeo.

- La financiación de las redes deberá ser reforzada mediante nuevos instrumentos a partir del año 1992.

Posteriormente, el tratado de Maastricht ha recogido el concepto de las Redes Transeuropeas en su título XII. En él se señalan las infraestructuras de transporte, las

telecomunicaciones y la energía como los sectores en los cuales la Comunidad promoverá el establecimiento de unas redes transeuropeas. Este concepto aparece como un instrumento para contribuir a la realización del Mercado Interior y a la cohesión económica y social. El propio Tratado señala en su artículo 130a el objetivo de reforzar la cohesión económica y social de la Comunidad, instrumentando para ello la creación de un Fondo de Cohesión, antes del 31 de diciembre de 1993, que proporcionaría una contribución financiera a proyectos en los sectores del medio ambiente y de las redes transeuropeas en materia de infraestructura del transporte. Estas últimas se convierten así en uno de los elementos clave de la política de convergencia.



Mapa 4: Esquema director de la Red Transeuropea de Carreteras. Propuesta de la Comisión al Consejo, julio de 1992. (Fuente: CE)



Mapa 5: Esquema director de la Red Transeuropea de Transporte Combinado ferroviario. Propuesta de la Comisión al Consejo, julio de 1992. (Fuente : CE)

2.2. Estado actual de definición

La Comunidad Europea está promoviendo una serie de actividades que tienen por objeto la definición de unos esquemas directores para las Redes Transeuropeas, al igual que unas directrices comunes en todo lo relativo a las infraestructuras de transporte. Tales trabajos se están llevando a cabo bajo la supervisión de la Dirección General de Transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas (D.G. VII), y con la colaboración del Comité de Infraestructuras.

Es conveniente señalar que la definición de estos esquemas directores comenzó con anterioridad a la elaboración del Tratado de la Unión Europea. Baste como ejemplo señalar que la primera propuesta de red transeuropea elaborada por la Comisión —la de ferrocarril de alta velocidad— fue objeto

de una Decisión del Consejo en diciembre de 1990. En tales circunstancias, cuando el Tratado sobre la Unión Europea, aprobado en el Consejo de Maastricht en diciembre de 1991, vincula las redes transeuropeas a los objetivos de cohesión económica y social, así como a la asignación de fondos comunitarios, las actividades que hasta ese momento venía realizando la D.G. VII reciben el espaldarazo definitivo a la luz de las implicaciones políticas y económicas que se derivan del nuevo Tratado.

Los esquemas directores de las redes se definen en el seno de grupos de trabajo monográficos dependientes del Comité de Infraestructuras. En estos grupos las delegaciones nacionales realizan sus aportaciones y propuestas, las cuales son luego coordinadas y elaboradas por la D.G. VII. Los trabajos desarrollados versan sobre

los distintos aspectos técnicos de los modos en cuestión, además de la definición de las redes correspondientes.

Hay que señalar que España mantiene una presencia constante en todos los grupos de trabajo. A comienzos del año 1992 la Dirección General de Planificación Interregional de Grandes Infraestructuras, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, asumió la representación nacional en tales grupos con el fin de mantener una postura coherente e integrada con respecto a las planificaciones de los distintos modos de transporte considerados.

Los criterios manifestados en las reuniones de coordinación intentan establecer un enfoque coherente desde un punto de vista multimodal, manifestando el interés de España por la definición y desarrollo de estas redes a tenor de las implicaciones financieras que se derivan de los Fondos de Cohesión, al igual que de otros instrumentos comunitarios para la financiación o subvención de las infraestructuras de transporte.

Las propuestas realizadas se basan en las líneas directrices definidas en el Plan Director de Infraestructuras (PDI), el cual ha sido elaborado, en su apartado de transporte interurbano, por la misma dirección general antes mencionada. La elaboración de las redes transeuropeas y la redacción del PDI se han desarrollado de forma paralela, lo cual ha permitido que la coincidencia entre ambos instrumentos de planificación sea máxima. (Ver mapas adjuntos).

Las actividades realizadas hasta al momento se podrían resumir como sigue:

a) Red de ferrocarril de alta velocidad

El Grupo de Alto Nivel encargado de esta red fue el primero en comenzar sus actividades. Elaboró una propuesta que elevó al Consejo, el cual dictó una Resolución en diciembre de 1990 invitando a la Comisión a profundizar en ciertos aspectos como los impactos socioeconómico y ambiental de la red, o su financiación. La Comisión está desarrollando estudios tendentes a clarificar tales cuestiones, así como a una actualización de la red propuesta entonces. Es previsible que a lo largo de este año la Comisión eleve una propuesta revisada al Consejo. (Mapa 3).

b) Redes de Carreteras, Transporte combinado y vías navegables

La Comisión aprobó en junio del pasado año las propuestas correspondientes a estas tres redes, remitiéndolas al Consejo para su adopción. La Presidencia británica de turno no admitió a trámite estas propuestas, a pesar de las repetidas peticiones que recibió en este sentido por parte de algunos Estados miembros, y muy especialmente de España. La Presidencia danesa, por el contrario, inició las discusiones correspondientes. Con respecto a la Red Transeuropea de Carreteras, conviene señalar que España ya ha solicitado la inclusión de nuevos tramos con respecto a la propuesta inicial de la comisión, a la vista de las nuevas consideraciones surgidas a raíz de la concreción del PDI. (Mapas 4 y 5). Las redes definitivas se aprobaron por el Consejo en el pasado junio.

c) Redes de ferrocarril convencional, puertos y aeropuertos

Los grupos de trabajo correspondientes a estas tres redes se constituyeron en la segunda mitad del año 1992, por lo que los trabajos desarrollados no han permitido, por el momento, la consolidación de propuestas definitivas para su elevación al Consejo. Se prevé, no obstante, que estén disponibles para el otoño de este año.

2.3. Las redes transeuropeas y el fondo de cohesión

Tal y como se ha dicho anteriormente, el Tratado sobre la Unión Europea consagra los objetivos de cohesión económica y social de la Comunidad. Para ello instrumenta la creación de un fondo que deberá propiciar dicha cohesión mediante la cofinanciación de proyectos incluidos en las redes transeuropeas de infraestructuras del transporte, o proyectos relacionados con el medio ambiente. El Protocolo sobre la Cohesión Económica y Social del Tratado establece las condiciones que han de cumplir los países para la recepción de estas ayudas, y que son:

- Contar con un PNB per cápita inferior al 90% de la media comunitaria.
- Contar con un programa dirigido al cumplimiento de las condiciones de

convergencia económica establecidas en el propio Tratado.

La esencia de los fondos de cohesión reside en la prestación de un apoyo financiero para los países que actualmente se encuentran más alejados de las condiciones para la unión económica, con el objetivo de aliviar la carga de endeudamiento que plantean sus necesidades presupuestarias, y facilitar así el proceso de convergencia.

Tras la definición de las líneas esenciales de este nuevo instrumento financiero por el Tratado de Maastricht, el empuje definitivo para la concreción del fondo se materializó en el Consejo Europeo de Edimburgo, en donde se estableció la voluntad política de llevarlo a cabo, así como sus dotaciones para el período 1993-1999.

Los indicadores que se han elegido para medir el nivel de convergencia entre los países son suficientemente conocidos. Entre ellos los más divulgados son el déficit (cuyo valor de referencia se marca en el 3% del PNB, como máximo de la suma de todas las Administraciones) o la deuda pública (que no debe superar el 60% en la relación entre deuda estatal y PNB a precios de mercado).

La razón por la que se eligiera como instrumentos para alcanzar los anteriores objetivos macroeconómicos las infraestructuras del transporte y el medio ambiente es desconocida. Puede pensarse, fundadamente, que aportar recursos para este tipo de proyectos es ayudar de forma clara a impedir que los anteriores indicadores suban, sin estrangular el desarrollo económico de cada país. Además, las redes de transporte revisten también interés para el resto de los países "no cohesión" dado el gran intercambio

de mercancías entre los socios comunitarios. Finalmente, puede argumentarse que la Comisión puede controlar este tipo de ayudas mejor que otras que no tienen objetivos tan fácilmente medibles.

La puesta en marcha del mecanismo de aplicación de los Fondos de Cohesión está teniendo un proceso difícil. Al no haber sido ratificado todavía el Tratado los Fondos van a ser otorgados en varios escalones.

Desde el 1 de enero de 1993 hasta el 1 de abril de 1994 los Fondos se distribuirán mediante un mecanismo conocido como Instrumento Financiero Cohesión (IFC). Este mecanismo se regula mediante un Reglamento recientemente aprobado.

A partir del 1 de abril de 1994 se empezarán a distribuir lo que serán ya los Fondos de Cohesión. Su Reglamento está por aprobar pero será muy parecido al del IFC.

Los Reglamentos definen los siguientes aspectos:

- Definición y objetivo de los Fondos.
- Proyectos elegibles.
- Recursos financieros.
- Distribución indicativa.
- Tasa de Cobertura.
- Coordinación y compatibilidad con otras políticas comunitarias.
- Combinación y solape con otros fondos.
- Aprobación de los proyectos.
- Seguimiento de la financiación.
- Información y publicidad.

La cuantía de los Fondos es la que se presenta en el siguiente cuadro.

Como puede verse en él la totalidad para el período 1993-1999 alcanza los 15.150 Mecus. A España le corresponderá una cantidad comprendida en la banda del 52 al 58%.

AÑOS		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
DOTACION DEL FONDO	(Mecus)	1,500	1.700	2.000	2.250	2.500	2.550	2.600
	Millones de pesetas	225.000	225.000	300.000	337.500	375.000	382.500	390.000
DOTACION PARA ESPAÑA (55%)	Millones de pesetas	123.750	140.250	165.000	185.625	206.250	210.375	214.500

En relación a la totalidad de los Fondos Estructurales, las perspectivas financieras de

los créditos de compromiso en el período 1993-1997 se presentan en el cuadro siguiente.

PROPUESTA COMISION PERSPECTIVAS FINANCIERAS CREDITOS DE COMPROMISO
(MECUS PRECIOS 1992)

CONCEPTO	1992	1993	1994	1995	1996	1997
ACCIONES ESTRUCTURALES	18.559	21.270	22.740	24.930	27.120	29.300
Fondos estructurales	17.965	19.779	20.990	22.930	24.870	26.800
Fondosde cohesión		1.500	1.750	2.000	2.250	2.500

Como puede verse, los Fondos de Cohesión no parecen de gran cuantía si se comparan con los Fondos Estructurales, pero hay que considerar que estos últimos son distribuidos entre todos los países. Además aunque es difícil desglosar exactamente qué parte de esos fondos van directamente a infraestructuras del transporte, dado que se quiere que el 70% de los Fondos Estructurales se concentren en el objetivo nº 1 y que de esas cantidades puede esperarse que sólo una parte vaya a infraestructuras del transporte, los Fondos de Cohesión adquieren una gran importancia para los países implicados.

La posición española en relación a los Fondos está siendo muy clara desde el principio. Es bien conocido cómo el concepto de "cohesión" ha sido un término acuñado por nuestro país, que culminó con un compromiso de tipo financiero adoptado en Edimburgo en diciembre de 1992.

A partir de ese mes la postura española ha sido la de defender una posición autónoma junto con el resto de los países cohesión, con el fin de evitar la injerencia de otros países en la distribución de los recursos.

Así se ha luchado por dejar patente el mensaje de que los cuatro países unen a su condición de menor renta por habitante la de ser países periféricos. En ese contexto, las redes transeuropeas tienen una funcionalidad distinta en la periferia a la de esas redes en otros países. Por tanto, España ha defendido el mantener un diseño de las redes tan amplio como sea posible, no limitando su extensión al hecho de servir de conexión con otros países, sino también al de cohesión interna a nuestro país.

Igualmente la delegación española considera en los distintos grupos de trabajo en que se discuten estos asuntos que los Fondos de Cohesión son considerados como un instrumento estatal. Es decir el Fondo es a los Estados lo que las políticas estructurales son a las regiones.

En cuanto al **tipo de proyectos** que España defiende se han presentado en Bruselas los siguientes tipos de proyectos:

- En **Carreteras**, las autovías y las **circunvalaciones de ciudades**.
- En **Ferrocarriles**, las líneas de **Alta Velocidad** y las **Actuaciones Estructurantes del PDI**.
- En **Aeropuertos**, las grandes actuaciones en **Terminales y Pistas**
- En **Puertos**, las grandes actuaciones en Infraestructuras tales como muelles o diques.

En relación al **reparto de los Fondos**, no hay en los Reglamentos una indicación clara de cómo deberían distribuirse entre las infraestructuras del transporte y el medio ambiente. También aquí la posición española pretende resultar autónoma, pues a lo largo del período 93-99 puede interesar variar el porcentaje que se destine a uno u otro concepto. La banda que se ha manejado ha sido 60-70% para infraestructuras del transporte y 30-40% para medio ambiente.

Un problema adicional consiste en la posición de Bruselas en relación a lo que son infraestructuras medioambientales. Los problemas en España son distintos de los centroeuropeos. Así, por ejemplo, el tema de la desertización o la erosión no son percibidos claramente en Bruselas con la crudeza que tienen en nuestro país. Así pues,

determinadas infraestructuras hidráulicas encuentran resistencias para ser aceptadas por nuestros socios comunitarios.

Con los anteriores antecedentes la **propuesta española** ha sido elaborada por los Ministerios de Obras Públicas y Transportes y de Economía y Hacienda (y presentada formalmente por este último a finales de Abril de 1993) con los siguientes criterios:

- La primera lista que se presenta cubre el período 1993 - abril 1994. Es decir el período IFC.

- El listado supera la banda del 52-58% de los Fondos de este período, dado que algunos Proyectos pueden ser rechazados.

- La distribución entre transporte y medio ambiente no debe ser cerrada. Se incluye, por tanto, un tercer concepto con el título de "infraestructuras de transportes con incidencia medioambiental positiva", donde se agrupan actuaciones tales como las circunvalaciones a ciudades y las VTS.

- En el caso de infraestructura aeroportuaria, sólo se incluyen los aeropuertos insulares.

Debe decirse que la lista se presentó antes de la última devaluación por lo que al ser la distribución en Ecus, España dispondrá de un margen de maniobra mayor.

La lista que se presentó en Bruselas se ofrece en el cuadro siguiente:

INSTRUMENTO FINANCIERO DE COHESION (Millones de Pesetas)

PROYECTOS	INVERSIÓN EN 1993	INVERSIÓN EN 1994
A. TRANSPORTES	71.747	25.482
1. CARRETERAS	48.418	8.648
Actuaciones en los itinerarios:		
- La Junquera (frontera francesa) - Cádiz	18.050	
- Somport (frontera francesa) - Sagunto	1.936	1.693
- Madrid - Valencia	12.607	57
- Madrid - Benavente - Porriño	3.717	
- Cornisa cantábrica - Irún	10.853	6.934
- Madrid - Bailén - Granada	1.256	
2. FERROCARRILES	14.590	1.615
- L.A.V. Madrid - Barcelona	860	595
- Madrid - Valencia	9.305	890
- Valencia - Barcelona	3.845	130
- Intercambiador Majarabique (LAV Madrid - Sevilla)	580	
3. AEROPUERTOS	8.739	15.183
- Baleares	5.330	11.922
- Canarias	2.597	2.202
- Navegación aérea	813	1.059
B. MEDIO AMBIENTE	50.176	28.264
1. GESTION INTEGRAL DEL AGUA	27.808	17.072
- Calidad de agua	8.033	4.050
- Obras hidráulicas	19.775	13.022
2. ACTUACIONES HIDROLÓGICO - FORESTALES	8.368	5.757
3. PROTECCION DEL MEDIO NATURAL	11.000	4.435
- Reforestación	2.300	150
- Parques nacionales	1.700	850
- Costas	7.000	3.435
4. PROGRAMA INDUSTRIAL Y TECNOLOGICO MEDIOAMBIENTAL	3.000	1.000
C. TRANSPORTES CON INCIDENCIA MEDIOAMBIENTAL POSITIVA	43.385	14.431
- Circunvalación a Madrid	31.924	9.127
- Otras Variantes (Barcelona, Valladolid, Camino de Santiago)	9.023	3.757
- VTS (Vigilancia marítima y lucha contra la contaminación marina)	2.438	1.548
TOTAL TRANSPORTES + MEDIO AMBIENTE	165.308	68.176

3. OTRAS LÍNEAS PRESUPUESTARIAS COMUNITARIAS

Hasta ahora se han reflejado recursos aportados por la Comunidad que son exclusivamente subvenciones. Existen otras líneas presupuestarias distintas dentro de la Comunidad, bien sean subvenciones o bien préstamos, que pasamos a comentar.

Dentro de la D.G. VII (Transportes) el Comité de Infraestructuras tiene asignados unos Fondos, denominados Fondos Red (Línea 700 del presupuesto comunitario). Este Comité, creado en 1978, estuvo encargado inicialmente de la coordinación de las distintas políticas nacionales de infraestructuras de transporte mediante el desarrollo de redes de interés comunitario, así como la información recíproca entre los Estados Miembros. En 1990 el Comité vio ampliadas sus competencias, puesto que a partir de entonces es preceptivo que emita un dictamen por mayoría cualificada sobre los proyectos de infraestructura cofinanciados cada año por la Comunidad. El apoyo financiero se decide en virtud de reglamentos anuales en los que se establecen los criterios de elegibilidad de los proyectos, los cuales versan principalmente sobre el interés comunitario. Estos programas de acción anuales comenzaron su aplicación en 1982, habiéndose aprobado en 1990 un programa de acción trienal (1990-1992). Recientemente se ha aprobado un nuevo Programa de Acción para el bienio 93-94.

La cuantía de las ayudas financieras comunitarias de estos programas de acción es, no obstante, escasa y poco significativa en comparación con los volúmenes requeridos para la ejecución de las infraestructuras de transporte. Baste decir que en el período 1.982-1.989 fueron 107 los proyectos beneficiados con un total de 372 millones de

ECUS. Con el programa trienal se incrementaron las cantidades llegando a los 328 millones de ECUS para el trienio 1990-1992. Se espera que con el programa de acción se amplíen aún más estas cantidades de acuerdo con la voluntad expresada por la Comisión y el Parlamento.

En cualquier caso, las masas financieras involucradas constituyen un apoyo más testimonial que otra cosa, a los proyectos y estudios que llevan a cabo los Estados Miembros en el conjunto de la Comunidad.

Otras líneas presupuestarias emanan directamente del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y son, naturalmente, préstamos. No obstante, después de Edimburgo el Consejo está impulsando que desde el BEI se haga un esfuerzo por apoyar los proyectos de infraestructura de transporte que están teniendo dificultades para recibir financiación de la banca privada.

Así dentro del BEI existen las siguientes líneas:

- Fondos EEE. Para el período 1993-97 el Banco prevé otorgar 500 Mecu en subvenciones y 1500 Mecu en bonificaciones de interés para proyectos de transporte y medio ambiente comprendidos en las zonas de Objetivo 1 de la Comunidad.
- El Fondo Europeo de Inversiones tiene a disposición de los doce países de la CEE y de Países Terceros 2000 Mecu para garantía de préstamos.
- Igualmente se ha previsto por el BEI un Mecanismo Temporal de Préstamo, con intereses y tiempo de devolución favorables en relación al mercado bancario, por un montante de 5.000 Mecu, a los que pueden acceder los países miembros y los de Europa Central y Oriental.
- Finalmente el BEI prestará en 1993 1700 Mecu a bajo interés a Polonia, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Bulgaria y Rumanía.