

# TRANSPORTES Y POLÍTICA REGIONAL COMUNITARIA. EL DESFASE EN LOS NIVELES BAJOS DE PERIFICIDAD

*Aur-elio Cebrián Abellán*

Departamento de Geografía. Universidad de Murcia.

## RESUMEN

La necesidad de un política comunitaria de infraestructura de transportes era urgente por diferentes motivos, pero especialmente por el desarrollo de los cambios. Los antecedentes es necesario buscarlos casi en la última década sobre la idea precedente de un sistema integrado de transportes tendente a alcanzar reequilibrios regionales. Los criterios de actuación han puesto atención en aspectos geográficos, con una clara prioridad de la clave regional. Pero las inversiones en la periferia no han alcanzado la cuarta parte de los gastos totales. El límite de perificidad 30 señala la linde inversora. Las nuevas orientaciones partieron de esfuerzos previos incorporando líneas de atención a la unión con el resto de Europa. La primacía de intereses nacionales y la atención a la demanda resaltan como factores que retrasan las inversiones más allá del citado límite.

## RÉSUMÉ

**Les transport et la politique régionales communautaire. Le déphasage aux niveaux bas de périplicité.**

Le besoin d'une politique communautaire d'infraestructure du trarisport était urgent par de différents motifs, mais spécialement a cause du développement des échanges. Les précédents il faut presque les chercher dans la dernière década mais sur l'idée précédente d'un systhème intégré des transports tendant à atteindre des reéquilibrés régionaux. Les critères d'actuacion ont tenu conipte des critères géographiques, avec une claire primauté de la région. Mais les inversiones dans la périphérie n'ont pas atteint le quart des dépenses totales. La limite de périplicité 30 signale la limite d'inversion. Les nouvelles orientations partent d'efforts antérieurs en incorporant une nouvelle ligne d'attention aux liason avec le reste de l'Europe. On notera en particulier la primauté des intérets nationaux et l'attention à la demande se dátacheiit comme facteurs retardateurs des inversiones ou-delá de la limite 30.

*Ya se consideró como vital hace tiempo la política de infraestructura de transporte porque, entre otras cosas, era capaz de movilizar grandes medios financieros, al margen de componer una excelente fórmula de desarrollo de la política regional tendente a equilibrar y repartir fuerzas nacionales'. Además, era vital dar pasos rápidos ya que las infraestructuras existentes cada vez eran menos adecuadas al considerable aumento del tráfico comunitario que ha ido creciendo a un ritmo superior al doble de las medias estatales. En los años setenta ya se estimaba que las necesidades nacionales se doblarían antes del comienzo del próximo siglo, supuesto desde 1958 a 1980 los intercambios habían crecido a ritmo acelerado (30%), y la pretensión era ya eliminar trabas fronterizas. En suma: la adecuación de políticas de intercomunicabilidad y de redes de transporte se convirtió en una meta preferente.*

## **1. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN DE LA POLÍTICA COMÚN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

*Los antecedentes hay que buscarlos en 1966 con la primera reglamentación instaurada, pero que puede ser considerada letra muerta'. de tal modo que el impulso inicial sólo se dará a partir de 1973 cuando surge la idea de un sistema comunitario capaz de incidir además en la política regional. Pero habría que esperar hasta 1977 para que la Comisión formule una primera organización de la red comunitaria. Y otros cuantos años más para que el Consejo adoptara un Programa de realizaciones para 1981-1983. Otras iniciativas a resaltar serán la lista de proyectos conseguida en 1989, las ayudas no reembolsables concedidas por el FEDER, o los préstamos del BEI<sup>1</sup>. Pero muy especialmente resaltan los proyectos de interés comunitario basados en el Programa Trienal 1990-1992, así como las directrices marcadas por el trazado de una red de trenes de alta velocidad, el informe de redes transeuropeas, y las fuertes implicaciones en la política regional de transportes que ha tenido y tendrá el túnel bajo el Canal de La Mancha.*

*Las prioridades actuales serán: red de ferrocarriles de alta velocidad, acceso a estaciones alpinas, transportes combinados de interés comunitario, enlaces transpirenaicos por carretera, red vial de Irlanda, enlaces escandinavos, y conexiones terrestres con Grecia<sup>4</sup>. A ello habría que añadir la mejora de las condiciones de tránsito con países implicados en la política comercial comunitaria (Suiza, Austria y las repúblicas surgidas tras la desmembración de Yugoslavia). La elección de proyectos se realizará a través de un indicador clave: el interés*

1 COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES: *Un réseau de transport pour l'Europe. Esquisse d'une politique*. (Le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport. Memorandum de la Commission). Bulletin des Communautés Européennes. Supplément 8/79. Luxembourg, pp. 8-10. Véase también QUINET, E. (1991): *Géographie et transport: la perspective européenne*. Annales de Géographie. Bulletin de la Société de Géographie, N° 557, Paris.

2 *Ibidem*, pp. 13-14.

3 COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1990): *La política europea de transportes ante 1992*. Documentos Europeos. Agosto-septiembre 1990, p. 10.

4 COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): *XXIV Informe General sobre la actividad de las Comunidades Europeas*, IYYO. Bruselas-Luxemburgo, pp. 265-266.

comunitario, bien en términos de tráfico intracomunitario para mejorar la rentabilidad de intercambios o bien para conseguir un sistema integrado de transporte'.

Puede decirse que la política común es básica por varias razones, entre las que resaltan muy especialmente dos: lograr una mejor distribución de fondos de inversión y conseguir una coordinación orientada a la integración del espacio europeo. El primer razonamiento, sin embargo, es cuestionable porque todos los países deben beneficiarse de un desarrollo armónico, pero ello implicaría para algunos la reducción de desembolsos en otras políticas comunitarias. Además, siempre intervienen barreras difíciles de solventar y que suelen compensarse con específicos compromisos nacionales.

Los actuales criterios de actuación se sustentan en cinco frentes: villas nodales de gran importancia en el sistema de transportes y seleccionadas según su capitalidad o adscripción como ciudad relevante siempre y cuando supere los 750.000 hbs o bien sea centro de transporte fundamental o capital regional: relaciones entre villas nodales, esencialmente entre regiones, con clara anteposición de marcados criterios geográficos; estrangulamientos y saturaciones en líneas principales; proyectos intracomunitarios; y líneas esenciales con países vecinos.

Un primer indicador a considerar ha sido hasta ahora la evolución del tráfico tanto de mercancías como de viajeros. A partir de los Informes *L'avenir des transport de voyageurs en Europe (1977)* y *Etude sur les besoins de transport de marchandises (1979)*, ya se pudieron extraer conclusiones avanzadas sobre necesidades nacionales. Al contemplar la evolución del tráfico internacional comunitario de mercancías (con la excepción de la vía aérea) y contabilizando el incremento del índice entre 1970 y finales de siglo, así como el correspondiente a viajeros cuyos desplazamientos superen los 80 kms (en los dos sentidos) el resultado es el que sigue, y que además indica ya el grado de intervención posterior con modificaciones dependientes de coyunturas políticas de tipo nacional. Así por ejemplo el escaso peso ejercido por Irlanda se traduce hoy en el mantenimiento de un criterio básico de actuación para con este país, situación que podría extrapolarse a los mediterráneos comunitarios, no contemplados en aquellos informes pero en situación actual no muy diferente.

País	Mercancías	Viajeros	Auge 1970-2000
Bélgica	241%	70%	311%
Dinamarca	313	69	382
Alemania	130	91	221
Francia	182	138	320
Irlanda	1063	136	1199
Italia	245	146	391
Luxemburgo	114	104	218
Países Bajos	251	94	345
Reino Unido	733	143	876
Entre países miembros	203	106	309

§ SALAFRANCA, J. I. y GONZÁLEZ BLANC, F. (1986): *La política de transportes en la Comunidad Económica Europea* Política Comunitaria Europea. Madrid, pp. 61-62.

Otro indicador se ha correspondido con la dotación en infraestructura regional. En este sentido la más alta se encuentra en el área franco-alemana, bajando la media tanto a oriente como a occidente de la línea que conforma el auténtico corazón económico comunitario. Pero ello no ha significado un freno regularizado en modificaciones viarias. Como buen ejemplo es preciso subrayar a Bélgica: a pesar de unas perspectivas nada esperanzadoras los distintos gobiernos se decidieron a emprender una doble política tendente al relanzamiento de las vías ferroviarias; de una parte, la conexión con el entorno europeo ya que la única línea eficaz es con París; y se convierten en obligadas con Amsterdam, Bonn y Luxemburgo. Es decir, se da prioridad en un sistema concreto al enlace exterior, compaginada con un trazado de red nacional en función de criterios tanto nacionales como comunitarios, circunstancia a su vez explicada por una doble razón: la búsqueda de equilibrios internos, y la imposiciones del FEDER a través de los Programas de Desarrollo Regional<sup>h</sup>.

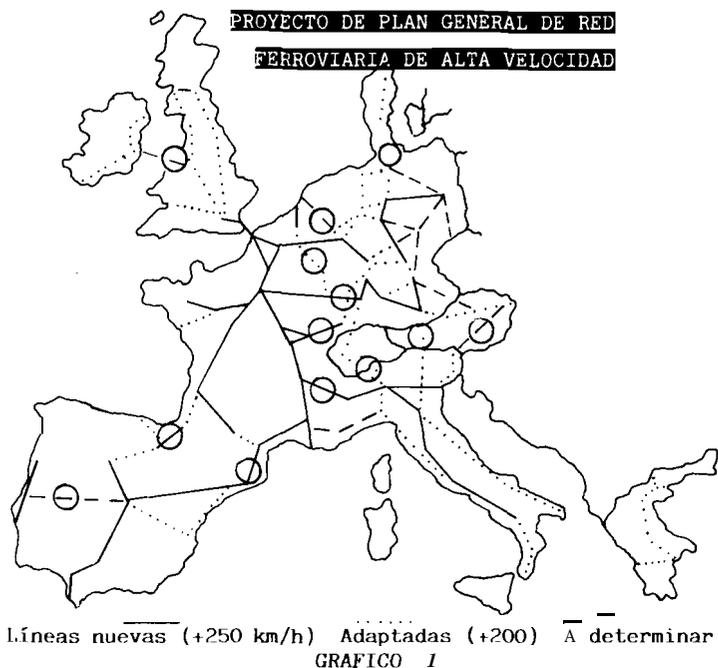
Un nuevo índice ha sido el alto nivel de servicios atendiendo a criterios geográficos. El informe *Rapport de la Commission au Conseil sur les resultats de la comptabilité des dépenses et le relevé utilisations afférents aux infrastructures de transport par chemins de fer, par route et par voies navigables* ya indicaba la necesidad de realizar inversiones en las siguientes dos décadas con esta distribución: 38,8% en ferrocarriles, 46,9% en carreteras, y sólo un 13,3% en vías navegables. Según el nivel de servicios se contempló la extensión de vías férreas en el suroeste de Francia e Irlanda; tramos cortos de carretera en centroeuropa hasta las conexiones con Suiza y Austria. Pero las inversiones más fuertes irían a otros destinos: líneas férreas a equipar para celeridad comercial (125 kms/h y más) en el sector franco-alemán hasta Italia y doble bifurcación posterior hacia el Sur, cuyos frutos ya se pueden percibir en el caso español (Gráfico 1); también una notable trama de líneas adaptadas (más de 200 kms/h), que afectan masivamente al corazón económico continental, pero sin perder de vista la política regional viaria centrada en Irlanda. Asimismo, vías navegables a construir o equipar como el Canal Nord y el Rhone-Ring.

Según los criterios de aquellos momentos se aprecia que la periferia sólo se vio relativamente beneficiada ya que las obras de mayor alcance afectarían a regiones saturadas y no a necesitadas; es decir, primaron criterios funcionales. Además, las pretensiones apuntaban un fuerte dominio de este medio para intercambio de mercancías, tal y como se constató en los años ochenta cuando representó el 85% frente a un escaso 7,5% por ferrocarril. La preferencia por este último se basa en la comodidad para el intercambio de pasajeros, pero sus perspectivas han sido poco adecuadas en los últimos años y la revitalización del medio sólo podría efectuarse con fuertes inversiones y mejoras.

Este índice parte de un criterio: el aumento del tráfico comunitario. En el primer quinquenio de los ochenta, el de carretera experimentó un auge del 5,2%, mientras los restantes medios disminuyeron. En el primer caso la explicación se encuentra en las notables mejoras y continuada apertura de nuevas autopistas y autovías; se hacía preciso, no obstante, atender notables desajustes dentro de una política de desarrollo regional que

---

6 CEBRIÁN ABELLÁN, A. (1991): *Infraestructura de ferrocarriles y política de desarrollo regional en Bélgica*. I Seminario sobre Ferrocarril. Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears, pp. 99-108.



presta interés especial a Grecia e Irlanda<sup>7</sup>. En Ferrocarriles es preciso aludir la situación financiera de las compañías que se había deteriorado; era necesaria la reconversión y actualización de trazados, aún siendo deficitarios, por razones de política nacional o regional.

Por último, hay otros elementos representativos como las inversiones en longitud de ferrocarriles en explotación, que sitúan a Alemania como máximo perceptor. O bien, la longitud media de las líneas electrificadas en explotación que deja a cero el balance de Grecia o con sólo 37 kms a Irlanda, teniendo en cuenta que la Comunidad supera los 38.000 kms. También los 259 kms de doble vía en Grecia, o los 425 de Portugal frente a los casi 49.000 comunitarios. Para solventar esos tremendos desajustes se ha instaurado el Plan General de Red Ferroviaria de Alta Velocidad, que engloba otras actuaciones de adaptación (Gráfico 1). Pero esos desfases no son exclusivos del ferrocarril; así, en carreteras sobra con señalar los 8 kms de autovía en Irlanda frente a los casi 29.000 existentes en la CE.

Y otro indicador: de 1970 a 1984 sólo tres países verían crecer, aunque escasamente, el significado del subsector transportes y comunicaciones en el PIB. Pero las disparidades eran significativas; en Bélgica se requería cubrir la nueva demanda y en Italia los desfases; en España, el dinamismo previo a su incorporación a la CE debía ser mantenido.

<sup>7</sup> COMMISSION DE LAS COMMUNAUTES EUROPEENNES (1986): *Europa. Transport. Rapport Annuel 1985*, Bruxelles, p. 5.

Puede decirse que en los primeros veinte años de actuación comunitaria se han adoptado unos 170 textos tendentes a la unificación del mercado de transportes. Pero será muy tardíamente, en 1982, cuando se instaura la base jurídica y los proyectos críticos de la red comunitaria. Habrá que esperar a 1991 para comprobar el paso decisivo: en enero la Comisión acuerda dirigir esfuerzos e inversiones hacia la Europa septentrional, central, oriental y cuenca del Mediterráneo<sup>8</sup>. Y en este nuevo interés intra y extracomunitario se presentan tres elementos de actuación: proyectos prioritarios que en el campo de los transportes se centrarán en energía y telecomunicaciones; medidas horizontales tendente a favorecer la configuración de redes europeas y garantía de interoperabilidad; y redes europeas de transporte combinado. En carreteras se primarán los proyectos de interconexión de las redes actuales (de Italia al norte de Europa, conexiones transpirenáticas, ...), comunicación con regiones periféricas (Irlanda, Italia y Península Ibérica), y con países limítrofes, especialmente con Escandinavia tras las solicitudes de nuevo ingreso en la CE. Para ferrocarriles múltiples proyectos, con quince eslabones clave y 25.000 kms de modificación o construcción, que suelen quedar difuminados por la importancia de la faraónica obra bajo el Canal de La Mancha.

## 2. EL DESFASE EN LOS NIVELES BAJOS DE PERIFICIDAD

Hasta 1978 no se plantea de forma clara la existencia de los bajos niveles infraestructurales existentes en Irlanda del Norte, Sur de Italia y Grecia, con las mayores disparidades en Italia y clara subutilización aparente en regiones desfavorecidas" una situación que en Grecia se verá especialmente agravada por su carácter insular y la ausencia de fronteras comunes con otros Estados miembros. Y entonces ya se valoraba la posible ampliación con otros países periféricos.

En primer lugar es preciso significar las tardías inversiones. Entre 1975 y 1978 las procedentes del FEDER indican que los países periféricos acaparaban un 67%, porcentaje del que Italia acogía la mayor parte. En 1988 el panorama habrá cambiado sustancialmente ya que entre España e Italia absorberán el 56%, pero España y Portugal ya quedan situados como segundos perceptores<sup>9</sup>.

No obstante, mientras las inversiones llegan al Sur resultará que los proyectos de importancia se quedarán en el Norte. En el primer ámbito resaltan los ferrocarriles Lisboa-Oporto-España, Madrid-Zaragoza-Barcelona, la autopistas Madrid-Burgos-Francia, e incluso la red del TAV. No obstante, se anteponen otros como el programa para eliminar estrangulamientos, la resolución 16-9-1987 sobre red europea del tren de alta velocidad, la red París-Londres-Bruselas-Amsterdam-Colonia, la red regional Lille-Lieja-Amberes, el túnel

---

8 COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1991): *Redes transeuropeas para una Comunidad sin fronteras*. Documentos Europeos, abril 4/91, p. 3. También en *Europa 2000. Perspectivas de desarrollo del territorio de la Comunidad*. Dirección General de Políticas Regionales. Bruselas-Luxemburgo, pp. 14-15.

9 Resultado del Informe *Le rôle des infrastructures dans le développement régional*. Solicitada por la Comisión y realizado en 1982 por el Prof. Dieter Bielh.

10 OFICINA ESTADÍSTICA DE LA COMUNIDAD EUROPEA (1990): Fuente: *EUROSTAT. Transporte y comunicaciones. Estadísticas Anuales 1970-1987*. Bruselas-Luxemburgo, p. 10.

bajo el Canal de La Mancha, o los acuerdos Alemania-Austria-Suiza para la construcción de túneles ferroviarios".

El resultado es que los desembolsos en los tres tipos esenciales de infraestructuras de transporte (salvo aviación) han sido notables en la periferia, pero no tan elevados como hubiera correspondido a situación real como bien indican un amplio conjunto de indicadores. Entre 1977 y 1987 la relación invertida por país era la siguiente (expresada en millones de ecus):

Concepto	Bélgica	Alem.	Dinam.	Grecia	España	Francia
Inv.conj.	19.654	8.228	116.452	2.052	3.826	92.069
Ferrocarril	5.077	1.282	27.824	241	2.231	21.145
Carreteras	12.547	6.946	84.540	1.811	1.595	69.893
Nav.interior	2.030	—	4.088	—	—	1031
	<b>Irlanda</b>	<b>Italia</b>	<b>Luxemb.</b>	<b>P. Bajos</b>	<b>Portug.</b>	<b>G. Breta.</b>
Inv.conj.	3.123	70.455	868	23.320	1.098	59.811
Ferrocarril	445	18.626	366	2.488	267	12.984
Carreteras	2.678	51.606	502	19.767	831	46.747
Nav. interior	—	223	—	1.065	—	80

Estos datos indican que en la periferia se han invertido más de ochenta mil millones de ecus, una cifra que aumentará al introducir la regiones periféricas integradas en territorio danés, dos departamentos franceses y la región septentrional de Gran Bretaña. No obstante, de las 400.956 millones totales a las regiones del Sur sólo ha ido a parar el 20%. si bien es preciso adicionar en elemento corrector: la tardía incorporación de la Península Ibérica.

En segundo lugar habría que hacer mención expresa a la incidencia de los Objetivos comunitarios en la periferia. Las correspondientes al N° 1 resultan ser ficticias ya que un 87,5% de las recientes han ido a parar a un solo país, Italia; un desembolso que por lo demás sólo es relativamente elevado, sobre todo al contrastarlo con el efectuado en Dinamarca o Francia, países que junto al primero han absorbido el 70% de la inversión global. Lo cierto es que las inversiones se han localizado preferentemente hasta el límite de perifericidad 30, de lo que se infiere que los países situados más allá de esa demarcación sólo han recibido el 2.5%<sup>12</sup>.

Si la cuestión se aborda siguiendo las inversiones del FEDER sólo en regiones del Objetivo N° 1 (Gráfico 2), para el período 1989-1993 se puede comprobar que representarán el 64% del dinero total dedicado a infraestructura de base. Pero el correspondiente a las regiones del Objetivo N° 2 es mucho más bajo al representar sólo un 16% del Fondo Regional. Actualmente las inversiones en regiones del Objetivo N° 1 son las prioritarias y por ello se les dedican la mitad de los fondos del FEDER; entre ellas resaltan las verificadas en infraestructura de transporte, telecomunicaciones y sector energético, con unos 6.500

11 COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1989): El FEDER *en cifras 1988 (1975-1988)*. Serie Documentos, Luxemburgo.

12 *Informe Anual...* Opus cit. p. 71.

millones de ecus, de los cuales 3.647 van destinados a carreteras y autopistas localizadas preferentemente en tres países (España, Portugal e Irlanda); y los ferrocarriles de España, Grecia, Portugal e Irlanda con 1.015 millones, con mayoría para España con 600 millones destinados al TAV(AVE)<sup>13</sup>.

Si el problema es sectorial resultará que las previsiones iniciales proyectadas según criterios específicos tampoco se han ajustado. Por tipos de infraestructura resulta que a ferrocarriles se han destinado unos 93.000 millones de ecus, lo que representa el 23.2% de las inversiones totales, y de los cuales sólo 3.184 han ido a parar a las regiones situadas fuera de la delimitación periférica 30: ello ha supuesto sólo el 0.8% de la inversión total y un 3,4% del gasto general efectuado en este sistema de infraestructura. En carreteras la cifra total ha ascendido a cerca de 300.000 millones, un 74,7% de la inversión general y de la cual sólo 6.915 (1,7% sobre el total) ha ido a las regiones del Objetivo N<sup>o</sup> 1. De ello se desprende que aún no se ha producido la adecuación entre necesidades cobertura de las mismas así como la pervivencia de fuertes desequilibrios entre Norte y Sur comunitario.

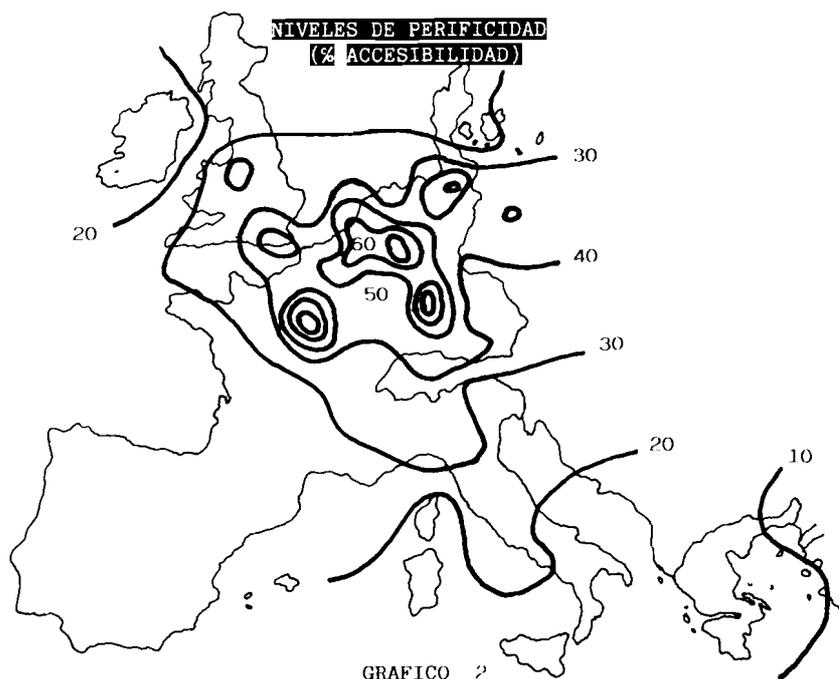
Y habría que mencionar en tercer lugar las zonas insulares desfavorecidas donde se observan notables obstáculos al desarrollo de un comercio dinámico derivado de unos servicios de transporte marítimo y aéreo que no garantizan suficientemente la comunicabilidad, lo que desemboca en aislamiento afianzador de las desventajas derivadas del distanciamiento geográfico. La acción comunitaria ha de ser analizada no por las realizaciones sino por las necesidades a cubrir.

En la mayor parte de los casos, como en las Islas Canarias, resulta que la red de transporte se caracteriza por un déficit de explotación estructural, con una conversión en aguda del problema ya que aparece la doble insularidad con un conjunto de islas enlazadas entre sí por una red deficiente de comunicaciones y transportes". En la actualidad aparece un momento de máxima sensibilidad regional respecto a la necesidad de contar con una adecuada infraestructura y medios eficaces de transporte; incluso el Gobierno canario ha intervenido para demandar un transporte marítimo y aéreo digno. El Cabildo Insular de Lanzarote convocó manifestaciones en protesta por las deficiencias en el transporte aéreo y marítimo que sufren las islas periféricas; en concreto Lanzarote, Fuerteventura y La Palma han coordinado desde hace meses sus quejas en torno a una campaña dirigida contra la compañía regional Binter, filial del grupo Iberia, y contra el régimen de monopolio ejercido por grandes agrupaciones navieras que operan en las islas y con la Península (Copecan e Intercan). Pero el frente de rechazo se centra contra dos compañías, Iberia y Transmediterránea que dominan las comunicaciones marítimas y aéreas, obligando al gobierno regional a intervenir para estar presente en el consejo de administración de Binter y para solicitar la celeridad en las obras de los aeropuertos de Tenerife, Gran Canaria y el aeródromo de La Gomera. E incluso el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una proposición no de Ley en el Parlamento de Canarias solicitando que el Gobierno Autónomo gestione ante Transmediterránea la no alteración de la programación

---

13 CENTRO EUROPEO PARA EL DESARROLLO REGIONAL CEDRE (1987): *Política comunitaria en materia de transporte*. Servicio de Documentación e Información. Estrasburgo, pp. 2-4.

14 COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL: Comunidad Europea (1988) Zonas Insulares Desfavorecidas. Bruselas, p. 24.



de servicios con El Hierro, como regularmente ha ocurrido durante las épocas estivales: y para que gestione la liberalización del tráfico marítimo para vehículos y pasajeros en Canarias”.

Actualmente la situación en las Islas de Nivel II en la Comunidad es la siguiente:

Nivel Equipamiento	Puerto	Aeropuerto	Transbordadores
Seeland (Dinamarca)	alto	aeród-aerop.	red múltiple
Fione (Dinamarca)		Suficiente	red y puentes
Córcega (Francia)			Suficiente
Sicilia (Italia)		Aeród-aerop.	
Cerdeña (Italia)		Aeród-aerop. reg.	
Creta (Grecia)			

En una primera impresión el nivel de intercomunicabilidad no parece ser preocupante, pero se convierte en relevante al tomar como indicador la resultante entre distancia al continente y población albergada. Bajo esta perspectiva el papel comunitario ha de volcarse en determinados sectores insulares, tal y como muestra el siguiente cuadro<sup>15</sup>

15 EL PAÍS, sábado 23 de mayo de 1992. Sección Ciudades.

16 COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL. Opus cit., p. 34.

Islas	Población	Superficie	Densidad	Distancia
Seeland	1,90 mill.	7.548 km <sup>2</sup>	251,7	11,0 millas
Fione	0,45	3.486	129,1	0,5
Córcega	0,24	8.722	27,5	114,0
Sicilia	5,01	25.708	194,9	2,0
Cerdeña	1,60	24.090	66,4	120,0
Creta	0,50	8.335	60,0	64,0

Con independencia de otras fuertes inversiones necesarias en Azores. Madeira, Baleares y Canarias, imprescindibles por la infradotación y distancia máxima, son obligados notables desembolsos en islas mediterráneas (salvo Sicilia) por distancia, y en el resto por elevada densidad y alta demanda de servicios. Pero el problema no acaba en las Islas de Nivel II ya que se agrava al contemplar la amplia superficie de insularidad y notables contingentes; así, en Dinamarca la superficie representa el 37% del país (Feroe, Laeso, Bom-Holm,...), con un 60% de población (densidad 178 hbs/km<sup>2</sup>); en Grecia es del 19% y alberga un 15% (56 hbs/km<sup>2</sup>); en España la superficie es sólo del 2,5% pero el contingente de población sube al 5,5% y la densidad a 158; en Italia los valores son del 16,6% un 12% de población y 126; y en Portugal un 3,5% con un 5,2 y 164 respectivamente.

Como última referencia cabría señalar las nuevas orientaciones de la política comunitaria. Actualmente aparecen un conjunto de programas muy precisos que derivan de la reforma de los Fondos Estructurales, y entre los que despuntan el INTERREG, que desarrolla sistemas de transporte y comunicaciones con tres principales beneficiarios (Grecia, España y Portugal), si bien el cambio de orientación se está efectuando rápidamente con la inclusión de la antigua Alemania Democrática. También el Programa REGEN basado en la integración de redes de transportes de gas y electricidad, etc. Asimismo, se contemplan los enlaces con el resto europeo y muy especialmente con la Europa Oriental cuya infraestructura es deficiente y además definida por la sobrecarga. En Hungría sólo un 14% de la red de ferrocarriles es de doble vía y la electrificación muy limitada; en carreteras, como en Checoslovaquia, menos del 1% son autopistas. Y en todo el bloque oriental el conjunto de redes de transportes requiere una reorientación con fuertes inversiones en conexiones transfronterizas ya que la mayoría de los enlaces se ajustan al eje este-oeste, por lo que es preciso potenciar el eje norte-sur. Pero el mayor problema se localiza en el oriente alemán que contaba con una infraestructura relativamente extensa aunque en condiciones deficientes y centrada en torno a grandes núcleos industriales; de ello ha derivado una distribución regional muy desigual lo que obligará al desplazamiento de fuerte inversiones hacia esta región".

17 DIW-WOCHENBERICHT (17190): *Quantitative aspekte von Wirtschaft und finanzen in des DDR*. 26-41-990, Munchen, Germany.

Como conclusión, frente a una incuestionable necesidad de una política comunitaria de transportes, los objetivos es probable que se haya diversificado en exceso si bien aparecen teóricamente concentrados en dos básicos: cubrir necesidades derivadas del dinamismo económico, e incorporar al desarrollo a regiones desfasadas. Es evidente que el primero se encuentra mejor cubierto ya que las demandas se encuentran próximas al foco económico comunitario y estos países han contado además con la ventaja adicional de la tardía incorporación a la Comunidad de la Península Ibérica. El segundo sólo aparece muy recientemente, si bien Italia ha sido el país más beneficiado pero ahora compartiendo su papel receptor con España. Asimismo, se aprecia el predominio en algunos aspectos de fuerzas e intereses nacionales a la hora de adjudicaciones, hecho especialmente significativo hasta mediados de los ochenta cuando se constatan mayores inversiones en la solución de estrangulamientos o cobertura de saturaciones. Sólo a partir de la ampliación comunitaria las inversiones se desplazan hacia el sur si bien con notable escasez; más recientemente se producirá una bifurcación de esfuerzos para atender las necesidades que impone el nuevo macromercado europeo tras el desmoronamiento del bloque oriental.

Puede decirse que el objetivo central, la integración del espacio comunitario, se está consiguiendo muy parcial y lentamente por distintos motivos: por las continuadas reticencias nacionales, muy fuertes en el caso británico y nuevas en el danés e incluso alemán; pero, sobre todo, porque siguen siendo muy bajas las inversiones: sólo la cuarta parte de las correspondientes a infraestructura de transporte van a parar a la periferia, proporción incapaz de anular desfases; tanto más grave cuando más allá del límite de perifericidad 30 sólo llega el 2,5% de los mismos.