

V REUNION DE ECONOMIA MUNDIAL (Sevilla)

El transporte por carretera y la ampliación de la Unión Europea

Yolanda Fernández Fernández

yolanda.fernandez@uam.es

Blanca Olmedillas Blanco

blanca.olmedillas@uam.es

Universidad Autónoma de Madrid

Introducción

En pocas décadas, la actual Unión Europea ha pasado de ser un homogéneo grupo de media docena de países desarrollados a constituir una sólida unión económica de quince países con economías diversificadas, una unión monetaria que abarca doce de ellos y una serie de instituciones políticas, jurídicas y económicas capaces de sostener e impulsar desarrollos en todas las áreas de actividad que caracterizan a una gran comunidad en la esfera global.

En la actualidad, la UE, sin dejar de profundizar en sus logros más característicos, se encuentra movilizada en pos de una ampliación de escala continental que la llevará a contar, en apenas una década, con casi treinta miembros. Este reto es de una envergadura sin precedentes y determinará el papel que Europa haya de jugar en el contexto global de las próximas décadas.

Las consecuencias de este desarrollo afectarán a numerosos ámbitos de la vida colectiva e individual de los ciudadanos de la Unión. En el plano político, será necesario el diseño de las nuevas reglas de representación y decisión, reforzando la esencia democrática de la Unión. En

el plano de las libertades, los derechos humanos y la defensa de las minorías, Europa tiene la posibilidad real de instaurarlas en una escala continental generando una seña de identidad y una referencia global, sostén, a su vez, de la diversidad que surgirá de la ampliación. En el plano económico, las consecuencias se harán sentir en todos sus rincones.

La intensificación y diversificación de los flujos de bienes y servicios, capital, trabajo y la extensión del mercado interior, y su plena liberalización, provocarán un cambio estructural en determinados sectores y regiones. También contribuirán al crecimiento potencial de la economía europea que beneficiará especialmente a los nuevos países miembros. Se darán, sin embargo, riesgos para las economías de los actuales miembros de la Unión Europea al aumentar la exposición de la economía a las relaciones con el resto del mundo. Junto a las consecuencias generales de la ampliación de la UE, se darán repercusiones diferenciadas para cada uno de los actuales miembros de la UE. Para mitigar estos riesgos, algunas de las políticas comunitarias de carácter económico deberán ser considerablemente reformadas.

Ante la magnitud del cambio al que se enfrenta la UE y la diversidad de los efectos que se desprenden de dicho cambio, centramos nuestra atención en los efectos en el sector del transporte al ser éste decisivo para la consolidación del mercado interior.

El objetivo de este trabajo es realizar un análisis detallado de los efectos de la ampliación de la Unión Europea en el transporte por carretera. Para ello, en primer lugar se revisa el acervo comunitario en el ámbito del transporte y los instrumentos de preparación para la adhesión en ese ámbito. En segundo lugar se estudian los principales problemas a resolver para que la ampliación de la Unión Europea se realice con éxito en el sector del transporte por carretera: campo social (coste de la mano de obra, duración del trabajo y protección social, acceso a la profesión) campo económico (armonización de la imposición, introducción de la competencia, reducción del tiempo de espera en las fronteras) y campo medio ambiental (requerimientos técnicos y de seguridad, crecimiento de la infraestructura).

1.- Antecedentes

A principios de los años noventa, tras la quiebra del régimen comunista, diez países del Centro y Este de Europa (PECO)¹ comenzaron un proceso de aproximación gradual a la Unión Europea, a la vez que iniciaron su andadura hacia regímenes democráticos y economías de mercado. Sin embargo, el acercamiento de estos países a la UE no sólo era de interés para los PECO, sino también para la Unión, que atisba la posibilidad de obtener importantes beneficios políticos y económicos a raíz de la caída del muro de Berlín. Las relaciones diplomáticas que se establecieron como consecuencia de este interés mutuo dieron lugar, en la primera mitad de los años noventa, a los denominados Acuerdos Europeos.

Estos Acuerdos han sido los primeros instrumentos de cooperación bilateral que han servido para impulsar las relaciones económicas entre la UE y cada uno de los PECO y estimular, por parte de estos últimos, la asunción gradual del acervo comunitario. De este modo se reconocía el propósito de los PECO de integrarse en la UE.

De forma explícita, los diez países PECO solicitaron su adhesión a la UE entre 1994 y 1996. El Consejo Europeo de Copenhague (1993) acordó que los PECO que así lo desearan podrían convertirse en miembros de la UE. Para ello estableció como criterios básicos para la adhesión: una situación democrática estable, la protección de las minorías, una economía de mercado capaz de soportar la presión competitiva dentro de la Comunidad, así como la capacidad para cumplir los objetivos de la Unión política y de la Unión Económica y Monetaria.

En 1995, además de la publicación del Libro Blanco “Preparación de los países asociados de Europa Central y Oriental”, el Consejo Europeo de Madrid abordó las estrategias de aproximación que deberían sentar las bases para una integración progresiva, equilibrada y lo más ecuánime posible de estos países.

El 16 de julio de 1997 se publicó la Agenda 2000, que examina los preparativos de éstos países para la adhesión. Tras un estudio detenido sobre las instituciones y reformas en curso

de los PECO, la Comisión recomendó el inicio de negociaciones de adhesión con Estonia, Polonia, Eslovenia, la República Checa y Hungría. A final de ese año, en el Consejo Europeo de Luxemburgo se aceptan las candidaturas de los 10 países de Europa Central y Oriental.

El proceso de adhesión propiamente dicho comenzó en marzo de 1998 con la creación de un marco uniforme, relacionado con la estrategia de aproximación de los países candidatos al acervo comunitario antes de su adhesión. A este fin, a partir del año 2000 se incrementaron los recursos para las ayudas a la aproximación con la inclusión de dos nuevos instrumentos de ayuda financiera, el SAPARD² e ISPA³, complementarios al programa PHARE⁴.

En junio de 2001 se celebra el Consejo Europeo de Gotemburgo donde se acuerda el marco de trabajo para culminar con éxito la ampliación y se indica que el proceso de integración es irreversible. En esta reunión y en las sucesivas de Laeken y Sevilla, el Consejo Europeo reiteró la intención de finalizar las negociaciones con Chipre, Malta, Hungría, Polonia, la República Eslovaca, Lituania, Letonia, Estonia, la República Checa y Eslovenia al final de 2002, como de hecho así ha sido. El objetivo sigue siendo que dichos países participen en las elecciones al Parlamento Europeo de 2004 en calidad de miembros de pleno derecho.

2.- Situación y desarrollo en el ámbito del transporte

2.1.- El acervo comunitario en el ámbito del transporte

Los Acuerdos Europeos firmados desde 1991 a 1998 entre la UE y los PECO y los Países Bálticos tienen como fin impulsar la integración del continente. Estos Acuerdos tienen consecuencias en el ámbito del transporte. De hecho, en ellos se convino que las Partes firmantes desarrollarían y reforzarían la cooperación en el ámbito del transporte. Para alcanzar este objetivo, se estableció una estrategia de aproximación acelerada en la que se pretende preparar la reestructuración y modernización del sistema de transportes, así como la mejora

¹ Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Estonia, Letonia, Lituania, Bulgaria, Rumania y Eslovenia.

² Special Accession Programme for Agriculture and Rural Development

³ Instrument for Structural Policies for Pre-Accession

⁴ Poland and Hungary Assistance for the restructuring of the Economy.

del acceso a los mercados de transporte y la adaptación a los niveles de la UE. Para llevar a cabo estas medidas se establecieron sectores prioritarios para la cooperación. Asimismo se acordó la creación de programas y la prestación de ayudas y recursos. Los Acuerdos Europeos han creado un marco jurídico para el denominado diálogo estructurado entre los Consejos de Ministros, como el Consejo de Ministros de Transportes, y los ministros homólogos de los países candidatos. Además incluyen el compromiso de que los PECO adoptarán el “acervo comunitario” en el ámbito del transporte.

La adhesión de nuevos Estados a la Unión Europea se lleva a cabo con arreglo al artículo 49 del Tratado de la Unión Europea (Tratado UE). Todo Estado europeo puede solicitar su adhesión a la Unión. Esta adhesión presupone que cada uno de los candidatos debe asumir las obligaciones derivadas de su condición de miembro y adoptar como propios los objetivos de la Unión política y de la Unión Económica y Monetaria. Debido a que la Unión se ha propuesto el objetivo de conservar íntegramente y extender el "acervo comunitario", los nuevos Estados miembros deben reconocer plenamente los derechos y obligaciones reales y potenciales asociados a la Unión y su marco institucional. Por esa razón, en la Unión Europea sólo pueden ingresar aquellos Estados que se han comprometido a adoptar el "acervo comunitario". Para adaptar su política de transportes, los Estados asociados deben adoptar, por consiguiente, los fundamentos jurídicos contemplados en el Tratado UE y el derecho derivado que se desprende de ellos, así como cumplir aquellos acuerdos internacionales en los que es Parte la UE.

La base jurídica de la política común de transportes la constituyen los artículos 70 y siguientes del Tratado CE donde se incluyen todo el proceso de la prestación de servicios de transporte, así como las decisiones soberanas para la regulación del transporte. En particular, la Comunidad Europea está facultada para adoptar disposiciones relativas al transporte comercial de los medios de transporte terrestres y del tráfico marítimo y aéreo, así como normas específicas para garantizar la seguridad y la protección del medio ambiente, al igual que tareas de investigación y desarrollo. Los Estados miembros persiguen los objetivos de este Tratado en el marco de una política común en materia de transportes.

A fin de garantizar una infraestructura de transporte eficaz y el funcionamiento del mercado interior, en el Tratado de la UE de Maastricht se decidió la realización de las Redes Transeuropeas (RTE), al incluirse una sección dedicada a este tema. La base jurídica expresa

para la creación de las Redes Transeuropeas la constituyen los artículos 154 y siguientes. del Tratado CE. El término "Redes Transeuropeas" se refiere a las infraestructuras de gran importancia para la Comunidad en los ámbitos del transporte, las telecomunicaciones y la energía. Una importante disposición legal desde el punto de vista financiero es el Reglamento 2236/95, de 18 de septiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las Redes Transeuropeas. Con dicho Reglamento se fijó el marco financiero de referencia para el período 1995-1999. Su posterior modificación determinó el mantenimiento de las subvenciones de la UE para la construcción de las redes.

Con la entrada en vigor del Tratado de Amsterdam⁵ se ha reforzado el papel del Parlamento Europeo en el proceso legislativo, ya que en el ámbito del transporte se aplica el procedimiento de codecisión contemplado en el artículo 251 del Tratado CE.

La *Agenda 2000* - Una Unión más fuerte y ampliada - puso de relieve una vez más la importancia y prioridad de la extensión de las redes transeuropeas para la Unión y los países asociados dentro de la estrategia de ampliación. En el texto se defiende la tesis de que proseguirá la extensión de las redes europeas con el objetivo de promover un desarrollo sostenible y de fortalecer la cohesión dentro de la Unión estrechando los lazos con las regiones. Las redes transeuropeas cobran gran importancia por el hecho de que a través de ellas pueden establecerse nuevos enlaces con los países candidatos de la Europa Central y Oriental.

2.2.- Corredores paneuropeos y Redes transeuropeas

La política de transportes debe orientarse hacia la progresiva integración de los mercados del transporte, pero esto no es posible sólo con los medios de la política de ordenación, ya que el funcionamiento sin problemas del mercado interior depende de unas infraestructuras eficaces de transporte.

⁵ El Tratado de Ámsterdam, por el que se modifica el Tratado de la Unión Europea, los Tratados constitutivos de las Comunidades Europeas y determinados Actos conexos, se firmó en Amsterdam el 2 de octubre de 1997 y entró en vigor el 1 de mayo de 1999.

A raíz de varias conferencias paneuropeas de Ministros de Transportes (Praga 1991, Creta 1994, Helsinki 1997), la Comisión elaboró un concepto de corredores y regiones transeuropeas de transporte en colaboración con los Estados miembros y los países participantes. En la Declaración final de la Conferencia Paneuropea de Ministros de Transportes celebrada en Helsinki (junio de 1997), los participantes subrayaron que los corredores paneuropeos de transporte deben considerarse como un medio para alcanzar los objetivos de la política común de transportes. Igualmente se hizo hincapié en el carácter multimodal de estos conceptos mediante la incorporación del transporte aéreo (aeropuertos internacionales) y el transporte naval (puertos marítimos y fluviales de importancia), y se destacó la importancia de la telemática y otros ejemplos de aplicaciones inteligentes para la ampliación de las infraestructuras de transporte.

La ejecución de los diez Corredores Paneuropeos de Transporte en los PECO es una cuestión prioritaria. Estos diez corredores paneuropeos de transporte pretenden mejorar el comercio y la movilidad dentro de Europa. El concepto de los corredores de transporte se inspira en los mismos contenidos y objetivos que las Redes Transeuropeas de Transporte dentro de la UE y representa una fase previa de una red paneuropea de transporte.

La creación de la red de transporte transeuropea dentro de la Comunidad Europea es un requisito básico de las infraestructuras de transporte, ya que éstas representan un componente esencial de la política común de transportes. Las directrices comunitarias para la construcción de una red transeuropea de transporte definen los objetivos y prioridades de la construcción y ampliación de las vías de transporte transfronterizas. El objetivo de las Redes Transeuropeas es la creación de una red integrada de transporte en la Unión para el año 2010.

La importancia de la extensión y enlace de las redes aumenta en vista de la inminente ampliación, por lo que una cooperación intensiva entre la UE y los países candidatos resulta especialmente importante para la política común de transportes precisamente en la fase de preparación. A fin de lograr esta cooperación con todos los países asociados a base de métodos modernos de planificación, en 1996 se fundó una iniciativa en materia de transportes, la Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA). Esta iniciativa pretende preparar la ampliación de las Redes Transeuropeas de Transporte hacia los nuevos Estados miembros.

2.3.- Transporte combinado en la UE y en los PECO

En los últimos veinte años, la introducción y desarrollo del transporte combinado carretera/ferrocarril ha contribuido a la reestructuración del mercado del transporte de mercancías. Con el traslado de algunos transportes de la carretera al tren, el transporte combinado ha comportado un incremento del rendimiento del sistema de transporte. El transporte combinado (TC) aumenta constantemente en el territorio de la UE desde hace algunos años, sobre todo gracias a que con un menor gasto se recorren trayectos más largos en menos tiempo, lo que es aplicable sobre todo al transporte de mercancías a distancias superiores a 400 km.

Tras el cambio de la situación política de Europa Central y Oriental, el TC en los PECO se halla, no obstante, en pañales. Actualmente, la mayor parte de los intercambios de mercancías se realizan por vía férrea. Sin embargo, debido al fuerte crecimiento de los intercambios comerciales con los PECO, la cuota del tren está sufriendo un pronunciado retroceso. Así, a través del eje Noroeste- Sudeste de Europa se transportan cada año 15 millones de toneladas. También en este sector se prevé que este volumen se multiplique por dos de aquí al año 2010. La deficiente infraestructura vial de los PECO se encuentra actualmente totalmente desbordada, en algunas partes el tren ha perdido la mitad de su volumen de transporte, una vez el exceso de empresas transportistas hiciese que los precios cayeran por los suelos y se produjese el colapso de los mercados de Europa Oriental.

Hasta ahora, la UE ha adoptado algunas normativas en este sector para fomentar este tipo de transporte respetuoso con el medio ambiente. También algunos Estados miembros poseen instrumentos específicos para promover el TC, como subvenciones fiscales, exención de peajes para las empresas que llevan a cabo el TC o bien ayudas directas en forma de exenciones fiscales para la adquisición de la tecnología necesaria para el TC. A escala europea se han introducido programas para promover el transporte combinado: Pilot Actions for Combined Transport (PACT).

2.4.- Transporte intermodal en la UE

La creación de un sistema global de transporte en la UE basado en el principio de la intermodalidad, adquiere cada vez mayor importancia en la política comunitaria en materia de

transportes. La realización de una red de transporte intermodal ofrece la oportunidad de establecer un sistema global de transporte europeo eficiente y sostenible. El objetivo del transporte intermodal europeo es la organización de los procesos de transporte a partir de un sistema global de transporte, y no a partir de las diversas modalidades. Esto significa que los medios de transporte representados por el ferrocarril, la carretera, la navegación fluvial y costera, pero también el transporte marítimo y el aéreo, deben unirse para formar una cadena. Estos procesos de transporte deben organizarse mediante el enlace de los distintos medios de transporte, creando una cadena de transporte basada en la combinación más favorable de medios de transporte para cada caso.

Gracias a este enlace surge una red global de transporte capaz de responder mejor que en la actualidad a las necesidades sociales de movilidad. El paso de la óptica unimodal a la intermodalidad y al desarrollo de un sistema global de transporte es posible hoy día, ya que la tecnología de telecomunicaciones y la informática se encuentran tan avanzadas que permiten procesar grandes volúmenes de datos y asegurar la comunicación que conlleva el sistema de transporte intermodal.

La realización de un sistema de transporte intermodal reviste una importancia fundamental para la política comunitaria de transportes en vista de los creciente intercambios comerciales con los países de la Europa Central y Oriental y el incremento del transporte de mercancías. Por ello, dicho sistema debería conducir a una estrategia y búsqueda de soluciones a escala paneuropea.

2.5.- La preparación para la adhesión

A fin de acelerar el proceso de aproximación, en la Comisión se han creado diversos programas y se liberaron recursos del Banco Europeo de Inversiones en el marco de los fondos de ayuda. Los instrumentos de ayuda estructural en la fase de preparación son: PHARE, TINA, ISPA, TAIEX. Estos programas son financiados, gestionados y ejecutados por la UE .

Poland and Hungary Assistance for the restructuring of the Economy (PHARE)

El Programa PHARE, que en un principio se adoptó como apoyo a las reformas económicas y sociales de Polonia y Hungría, se ha ampliado a la República Checa, Eslovaquia, Bulgaria, Rumania, los tres Estados bálticos, Albania y algunos Estados de la antigua Yugoslavia, de forma que actualmente son catorce los países se encuentran integrados en él, de los cuales diez son asociados.

Los recursos de este Programa deben destinarse, por un lado, a la constitución de instituciones democráticas y a la modernización de las estructuras administrativas, en particular del sistema judicial, a fin de preparar lo mejor posible al sector público para el "acervo comunitario" y adaptarlo a las particularidades de la UE. Los recursos comunitarios procedentes del programa PHARE deben contribuir a la reestructuración económica y social de los países de Europa Central y Oriental y a su inclusión en el proceso de integración europea.

Por otra parte, se intensificará la cooperación entre instituciones y administraciones nacionales de los PECO y las instituciones correspondientes en los Estados miembros, en la cual estos últimos se encargarán y garantizarán una transferencia de know-how mediante la formación de personal y la asistencia técnica.

Adicionalmente, en el sector de vías de transporte, los fondos del Programa PHARE se utilizarán para la modernización de carreteras, vías férreas, vías acuáticas, puertos y aeropuertos en Europa Oriental. La mayoría de estos proyectos siguen las prioridades desarrolladas por el Grupo TINA por lo que se refiere a las redes de transporte.

Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA)

El Grupo TINA tiene la función de preparar la ampliación de las RTE a los nuevos Estados miembros. Esta preparación debe realizarse mediante el diálogo con los nuevos Estados miembros y con la ayuda de técnicas modernas de planificación, como por ejemplo, los sistemas de información geográfica. En vista de la necesidad de proyectos concretos y vías principales de transporte surgida de la ampliación de las RTE, el grupo TINA ha dividido sus trabajos en tres subgrupos regionales, a fin de estudiar mejor qué mejoras aún son necesarias en la infraestructura de transporte de los países candidatos, a fin de que éstos lleguen a estar en condiciones de acceder a la Unión. Se están llevando a cabo estudios sobre necesidades de

infraestructura, los flujos de mercancías y los costes unitarios. Estos grupos se encargan de los siguientes sectores: Mar Báltico, Europa Central y Europa Central-Meridional. La sede de estos tres grupos se encuentra actualmente en Alemania, Austria y Grecia, respectivamente.

Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (ISPA)

Otro instrumento para reforzar las ayudas a la aproximación a partir del año 2000 y hasta el año 2006 será el programa ISPA que responde a los objetivos del Fondo de Cohesión. En los sectores del medio ambiente y el transporte se pondrán a disposición de los países candidatos 1.000 millones de euros anuales, que se utilizarán para ayudas a grandes proyectos. La mitad de estas inversiones se destinará a las infraestructuras de transporte.

La intención del programa ISPA consiste en considerarlo un instrumento transitorio para las ayudas estructurales globales que recibirán los nuevos Estados miembros después de su adhesión. Para la concesión de proyectos de transporte del ISPA se prevén los siguientes criterios:

- Orientación de los resultados de los trabajos de TINA,
- Prioridad para las vías férreas, carreteras, puertos y aeropuertos,
- Volumen mínimo por intervención de al menos 5 millones de euros,
- Participación de la UE hasta un 80 % del coste total del proyecto, teniendo en cuenta la cofinanciación por parte del IFI u otras fuentes de financiación, como por ejemplo colaboraciones del sector público y el privado.

En la construcción de las infraestructuras de transporte en los países candidatos, no sólo los instrumentos estructurales de la UE desempeñan un papel importante, sino también las ayudas financieras del Banco Europeo de Desarrollo y otras entidades financieras, como el Banco de Europa Oriental y el Banco Mundial. Los préstamos que concede el Banco Europeo de Inversiones a los PECO se emplean en un 48% en el sector del transporte. Tras la adhesión, los proyectos en los PECO ya no serán financiados con fondos de ISPA. Ya que, con toda probabilidad, los países candidatos son países con deficiencias estructurales, deberían cumplir las condiciones para recibir recursos del Fondo de Cohesión.

Technical Assistance and Information Exchange Office (TAIEX)

TAIEX tiene su sede en la Comisión Europea en Bruselas y fue creado a fin de contar con un instrumento para apoyar técnicamente la armonización jurídica de los PECO. Los servicios de esta Oficina están orientados específicamente hacia el mercado único, en particular hacia la aplicación y ejecución de actos jurídicos. Asimismo, TAIEX se creó para recopilar y difundir información sobre el estado y tipo de la transposición, aplicación y ejecución de actos jurídicos de la Comunidad en los PECO.

3. Áreas problemáticas

En vista de la oportunidad perdida de una solución multilateral en el *período del pre-adhesión*, hoy en día el único marco de política realista es el acercamiento bilateral, esto debe ir acompañado, como ya se ha señalado, por una aceptación plena y una implementación controlada del acervo del transporte por carretera de la EU.

Sin embargo, la perspectiva de la ampliación europea extiende de la política de transportes y de la red transeuropea a escala de un continente. Exige que Europa reconsidere su papel en la escena internacional si quiere controlar su desarrollo de forma sostenible y responder a los problemas que conlleva la sostenibilidad, como la congestión, la contaminación, los accidentes,....

Es cierto que el primer desafío para que la ampliación sea un éxito es conectar a los futuros estados miembros a la red transeuropea, requisito imprescindible de su desarrollo económico, que se basa en un crecimiento previsible de las actividades de transporte. Pero la ampliación es ante todo una oportunidad que conviene aprovechar para el crecimiento de las economías tanto de los países miembros de la UE como de los candidatos a la ampliación. Los transportes contribuirán de forma determinante al surgimiento de un mercado interior que integrará a 27 países y al aumento del saldo de los intercambios Oeste-Este a favor de los 15 países miembros. Los países candidatos representan una reserva de crecimiento para el cual las conexiones del espacio europeo es factor de aceleración.

Superar los retos y aprovechar las oportunidades que plantea la ampliación en el ámbito del transporte por carretera requiere una respuesta anticipada de la industria, al menos en aquellas regiones cuyos principales centros económicos se encuentren a una “distancia de camión” unas de otras. Esto ayudaría a asegurar la apertura del mercado y a facilitar la puesta en marcha de medidas de armonización que garanticen un desarrollo sostenible y oportunidades justas para todos en el mercado.

La problemática que queda pendiente y que debe tenerse en cuenta a la hora de buscar soluciones paneuropeas que permitan un desarrollo sostenible, se describe a continuación.

3.1. El campo social:

La cuestión social dentro de la industria del transporte por carretera está siendo uno de los aspectos que plantean más dificultades en las negociaciones de la ampliación. Por ejemplo, esto se ha apreciado en la introducción del tacógrafo, que está exigiendo una gran inversión para equipar la flota existente y para hacer su uso comprensible.

Un primer desafío a corto plazo para operadores de transporte por carretera y las autoridades de los países candidatos será la adopción y entrada en vigor en un futuro cercano (antes del adhesión) de las nuevas reglas de la Unión sobre el tiempo de trabajo y la movilidad de los trabajadores, el tacógrafo digital, la preparación de conductores de vehículos de más de 3.5 toneladas o que lleven más de 8 pasajeros, y la acreditación y verificación de su condición de profesionales de la conducción. La adecuación e implementación de estas normas de la UE exigirá nuevos esfuerzos y mayores gastos, tanto para las autoridades como para los operadores de transporte. Una vez más, el principal desafío recae de forma más acusada en las compañías nacionales, puesto que van a soportar costos y cambios adicionales en su organización empresarial⁶.

A medio plazo, se puede esperar la adopción y aceptación de nuevas normas sobre tiempos de conducción y descanso, y nuevas normas armonizadas de comprobación y de multas en el transporte comercial internacional. Un problema adicional importante para los operadores será la introducción del acervo actual, seguido, en poco tiempo, de la entrada en vigor de nuevas

⁶ El tacógrafo permite comprobar a las autoridades que se cumplen los tiempos de descanso obligatorios. Eso supone un cambio en la organización de las empresas de transporte por carretera.

normas. En el caso del tiempo de conducción y descanso estas nuevas reglas pueden ser bastante diferentes de las existentes en la actualidad.

La compleja legislación del transporte por carretera en la UE ya se percibe en la actualidad como un problema, debido a la interpretación y prácticas divergentes en los actuales Miembros de la Unión. Por esta razón es necesario que los países candidatos preparen personal administrativo y de control capaces de hacer cumplir la legislación. Además. Sería conveniente un mayor diálogo social entre empresarios y trabajadores del transporte por carretera.

Todas estas exigencias implican un gran esfuerzo inversor para los países candidatos. Esa inversión es imprescindible se quiere asimilar el acervo comunitario del transporte por carretera en el campo social.

3.2. La admisión a la profesión

Pasar a formar parte de la UE repercute en los requisitos exigidos para ejercer la profesión de transportista. Todos los países candidatos se están esforzando en asumir y adoptar el acervo comunitario en este campo, normativa que afecta no sólo a compañías que operan internacionalmente, sino también a las que operan sólo a nivel nacional.

El alto nivel de competencia que ha tenido lugar tras la liberalización del sector, permite endurecer los criterios de acceso a la profesión. Sin embargo, hay tres criterios cualitativos que deben aún homogeneizarse, incluso entre los países miembros de la UE:

- a) el examen de capacitación profesional, que llevó hace un par de años al llamado turismo de "diploma";
- b) los requisitos de buena reputación, dejada a la discreción del Estado Miembro individual (por ejemplo, si es un único requisito o si es un requisito continuo);
- c) los requerimientos de capacidad financiera, que también determina cada Estado Miembro.

Teniendo en cuenta la situación actual de los Estados Miembros, no es ninguna sorpresa que los países candidatos también se enfrenten a estos problemas, incluso de forma más agudizada porque su adaptación a las reglas de la UE se ha planteado recientemente. En suma, el proceso

se complica por problemas relacionados con el desarrollo actual del mercado y del sector del transporte por carretera en estos países, que tendrán que superar ineficacias administrativas que acompañan a cada país en transición.

Sin embargo, el proyecto PHARE, del que se han beneficiado 10 de los 13 países candidatos, ha permitido la armonización en prácticamente todos los países destinatarios, de la legislación que hace referencia a la admisión a la profesión, a los conocimientos exigidos y a la calidad.

No obstante, los recientes accidentes en túneles europeos y el mal funcionamiento del mercado (conductores ilegales) han situado al transporte por carretera, y en particular a las normas de admisión a la profesión, en el centro del debate público. En nuestra opinión, el criterio de calidad para la admisión a la profesión debe endurecerse y facilitar su entrada en vigor.

3.3. Armonización fiscal en el transporte por carretera

Los sistemas impositivos de los países candidatos divergen respecto a los de la UE. De hecho, el sistema impositivo todavía no es un instrumento de política común para las autoridades de los países candidatos. Aún existe la posibilidad de utilizar los instrumentos impositivos para crear incentivos y estimular a los operadores de transporte para que escojan vehículos seguros y limpios, y buenas prácticas de empresa.

La propia UE está inmersa en un proceso de revisión del sistema impositivo, examinando fundamentalmente dos cuestiones:

- revisión de los principios, estructura y metodología comunes para establecer la tarificación por el uso de las infraestructuras; incluyendo los costes de la infraestructura y los costes externos impuesto a la colectividad (medioambientales, de accidentes, ruido y congestión).
- armonización de la fiscalidad de los combustibles para el transporte profesional por carretera, que permitirá, en particular, incorporar el componente de los costes externos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero. De hecho, con la apertura total a la competencia del transporte por carretera, la falta de una imposición armonizada de los combustibles se considera cada vez más como un obstáculo al buen funcionamiento del mercado interior.

Estos cambios planeados en la legislación de la UE pueden crear un cierto nivel de confusión en los países candidatos, puesto que éstos han establecido sus estrategias y calendarios de acuerdo a los instrumentos de política de la UE existentes.

3.4. Los requisitos técnicos y seguridad

El acervo técnico sigue siendo el campo en el que los países candidatos han hecho los mayores progresos, en particular, respecto al estado técnico de su flota internacional. Sin embargo, sigue siendo una de las parcelas donde aún queda mucho por hacer. De hecho, los países candidatos aseguran que la renovación de la flota está entre las preocupaciones principales de sus operadores.

Además de adoptar la normativa en peso y dimensión de los vehículos, la imposición de determinadas exigencias que conviertan las flotas de los países candidatos en “verdes y seguras” puede alcanzarse de forma más sencilla mediante incentivos fiscales.

En lo que respecta a la seguridad en la carretera, la Comisión Europea tiende a centrarse en medidas restrictivas y multas. Para la mayoría de los candidatos se recomienda incluir normas técnicas y de seguridad, así como fortalecer la estructura administrativa.

Sin embargo, para la industria del transporte por carretera, una política centrada exclusivamente en restricciones y multas no puede ser considerada como una política bastante eficaz. Por eso durante varios años la industria del transporte por carretera ha estado pidiendo - sin éxito hasta ahora - un análisis apropiado de las causas de los accidentes de vehículos comerciales, con el objetivo de motivar a los fabricantes de vehículos por carretera, a los operadores de flotas y a los conductores para tomar las medidas correctoras necesarias.

3.5. Las estadísticas y la supervisión del mercado

Un elemento importante que todavía no se ha considerado en el proceso de ampliación es la creación de un mecanismo apropiado de supervisión de mercado. Este mecanismo tendría la finalidad de proporcionar a la industria y a los decisores de política información económica relevante, la cual permitiría que el mercado fuera más transparente y manejable además de

facilitar la toma de decisiones a políticos y empresas y prevenir situaciones de crisis en el mercado.

Según Eurostat, ninguno de los doce países candidatos ha solicitado una detracción para la legislación estadística requerida y se han comprometido a realizar y están realizando ya las acciones necesarias para proporcionar estadísticas de transporte adaptadas a la metodología utilizada por la UE.

Sin embargo, dado el retraso de tiempo inevitable para las estadísticas de la UE y de la UE ampliada, los datos disponibles son estadísticas sobre períodos pasados, los cuales están algo dispersos a través de varios departamentos⁷: de transporte (cubriendo todo el espectro por el lado de la oferta), de comercio (volumen / lado de la demanda), estadísticas de estructuras de negocios (las empresas), etc. El retraso temporal entre la recogida y la disponibilidad real de los datos parece seguir siendo un problema y más en este caso particular en el que la evidencia estadística necesitaría estar disponible “just in time”, para servir mejor a las necesidades de los operadores o validar una situación existente en el mercado (la crisis). En definitiva, todavía no hay indicadores que permita la supervisión del sector de transporte por carretera. Otra posible limitación parece ser el hecho de que los estudios / productos actuales de Eurostat no incluyen, de forma generalizada, previsiones de futuro, algo cada vez más necesario, a nivel político y de los agentes del mercado.

Un posible primer paso podría ser para Eurostat identificar urgentemente y empezar a publicar de forma regular (trimestralmente al principio) indicadores compuestos comentados del transporte por carretera que cubran al menos el comercio seleccionado, la oferta de transporte, demanda de transporte y variables empresariales, haciendo uso de las bases de datos relativas al transporte por carretera que existen en los distintos departamentos de Eurostat. La recogida de nuevos datos diferentes de los actuales, en principio, debe evitarse para no aumentar la carga de los operadores.

En una segunda fase, variables e indicadores y su difusión pueden mejorarse teniendo en cuenta la experiencia práctica del sector privado (institutos de investigación, asociaciones de comercio), con el objetivo de satisfacer mejor las necesidades de los políticos y las empresas

⁷ Parece que los datos de fondo necesarios para construir los indicadores apropiados existen a nivel de Eurostat.

de transporte por carretera. Así se podrían reflejar mejor los cambios que han ocurrido en el funcionamiento del mercado y en los modelos operacionales de las empresas de transporte por carretera y de logística.

Las ventajas para el sector del transporte por carretera y para los responsables políticos de este sistema estadístico serían múltiples. En primer lugar, la creación de un mercado más transparente y manejable. En segundo lugar, proporcionaría a los decisores de la política datos fiables “just-in-time”, lo que les permitiría anticiparse y evitar desequilibrios potenciales y problemas del mercado en el sector del transporte por carretera. Además, un conjunto de indicadores normalmente aceptado serviría de referencia común, facilitando y mejorando, de esta forma, los debates de política, que contarían con información aceptada y adecuada, y la toma de decisiones, que sería más transparente. En tercer lugar, mejoraría considerablemente la eficacia de la planificación de los negocios y la toma de decisiones operacionales y estratégicas, permitiendo así a los que comercian y a los operadores de transporte adaptarse dinámicamente a las realidades de un mercado rápidamente cambiante. En cuarto lugar, crearía una herramienta estadística apropiada para reaccionar rápidamente a las situaciones de crisis potenciales que pudieran surgir, proporcionando la evidencia estadística necesaria para la decisión de política apropiada.

3.6. Las reglas de la competencia

De forma general, las empresas de la UE que desean penetrar en los países candidatos disfrutan del mismo tratamiento que las empresas nacionales. Sin embargo, conviene señalar, por una parte, que aún existen restricciones cuantitativas (cuotas) en el número de viajes internacionales en la mayor parte de los países candidatos. Por otra, las grandes compañías del transporte por carretera de la UE tienden a adquirir sociedades de los países candidatos, lo que amenaza a las PYMES del Oeste, que tienen dificultades para ser competitivas.

A nivel europeo, se reconocen casos de distorsión de la competencia (prácticas de dumping, el uso ilegal de conductores de terceros países, ...) y en algunos casos, las autoridades han comenzado a tomar medidas (la autenticación de los conductores).

Si bien, no se dispone de ningún indicador de mercado, ni datos, ni estudios globales ni detallados para evaluar el grado de competencia, tanto a nivel de la UE como en los países

candidatos si se pueden identificar algunos motivos que facilitan el incumplimiento de las reglas de la competencia.

- La estructura del sector de transporte por carretera en la UE está dominado por micro-empresas lo que contribuye a un bajo nivel de rentabilidad en el sector amenazando el cumplimiento de las normas⁸.
- La debilidad y el mal funcionamiento de los criterios de calidad que regulan el acceso a la profesión en los Estados Miembros de la UE, y las prácticas de dumping ocasionales, incentivan el aumento de la “mala” competencia, que pueden ir en detrimento del respeto de las normas sociales y de seguridad. Datos hechos públicos por las autoridades individuales han establecido una correlación negativa entre "el aumento constante de la competencia y el respeto por las reglas."

Aparte de un intento claro por solucionar los problemas descritos, creemos que es necesario armonizar las condiciones para la competencia en la UE, e incluir en esta armonización la interpretación, aplicación y control de las normas ya existentes. También es necesario, como solicita la IRU⁹, que las reglas de acceso a la profesión sean más estrictas y, a ser posible, uniformes a nivel pan-europeo.

3.7. Actualización y crecimiento de la infraestructura de transporte por carretera

Uno de los desafíos más importantes para que la ampliación sea un éxito es conectar a los futuros estados miembros a la red transeuropea, requisito imprescindible de su desarrollo económico, que se basa en un crecimiento previsible de las actividades de transporte, como sucedió con las adhesiones de Grecia, España y Portugal.

La red transeuropea de transporte de los países candidatos, definida en el marco de la Agenda 2000, incluye unos 19.000 Km de carreteras. La relación longitud de la red / superficie es, en general, sensiblemente inferior en los países candidatos a la de la UE, mientras que la relación longitud de red / población es de la misma magnitud.

⁸ Según Eurostat, el sector de transporte por carretera en la UE está dominado por micro-empresas: 94% de las compañías tienen menos de 11 empleados de que 62% son por cuenta propia, y 32% tienen entre 2 y 10 empleados.

Creemos, en consonancia con lo que indica el Libro Blanco del transporte, que aún se subestima la falta de potentes redes de infraestructuras de transporte para responder al crecimiento previsible de los flujos de bienes, personas y servicios.

Las necesidades de los países candidatos en materia de infraestructuras han sido identificadas (TINA) y se ha puesto en evidencia que los recursos presupuestarios públicos no son suficientes para cubrir dichas necesidades. Las ayudas previstas en el marco del instrumento estructural de preadhesión (ISPA) también son muy limitadas. Esta cuestión es de interés prioritario en el marco de las futuras perspectivas financieras de la comunidad.

Así pues, es necesario recurrir a la financiación privada, especialmente mediante préstamos del Banco Europeo de Inversiones. Según recomienda el Libro Blanco, los países interesados deberían recurrir a nuevas formas de financiación, basadas en fondos derivados de los gravámenes sobre el combustible y cánones de infraestructura.

Identificado el problema, hay que tener presente el papel que el ferrocarril puede jugar en la movilización de flujos, por lo que es necesario mejorar su capacidad y calidad. Sin embargo, estimamos que la UE adjudica un énfasis excesivo al papel político y administrativo que el ferrocarril puede jugar en el proceso de ampliación, en particular en los países con fronteras terrestres de pocos kilómetros. De hecho, la integración exitosa de Grecia, España y Portugal vino de la mano de la construcción y mejora de su red de carreteras y de la conexión de las misma con la red transeuropea. La coherencia del futuro Mercado Interior Ampliado sólo puede garantizarse mediante un sistema de transporte por carretera e interconexiones eficientes.

En nuestra opinión, el futuro Mercado Interior Ampliado sólo puede garantizarse mediante un sistema de transporte por carretera eficiente, complementado, y no sustituido, por un sistema eficaz de ferrocarril.

⁹ The International Road Transport Union.

3.8.- Otras cuestiones

La reducción de *los tiempos de espera en las fronteras*. En el marco de la ampliación, es de suponer que los tiempos de espera en las fronteras aumenten y que los cuellos de botella se desplacen hacia el Este, entre los actuales candidatos y sus vecinos. Aunque los políticos y autoridades parecen ser conscientes de la situación, no hay ninguna iniciativa concreta para anticiparse al problema.

Otro de los problemas que se plantea la UE es *el transporte por cuenta propia*: la prioridad básica en lo que respecta a este tema es la introducción de la "definición", de acuerdo a la UE, de transporte por cuenta propia en todos los países candidatos. Sólo seis de los trece candidatos han logrado un acuerdo total: Estonia, Eslovaquia, Rumania, Polonia, Lituania y Chipre.

4.- Conclusiones

El objetivo de este trabajo es realizar un análisis de los efectos de la ampliación de la UE en el sector del transporte por carretera. A lo largo del análisis se revisan los antecedentes del proceso de ampliación, situación y preparación de los países candidatos para la adhesión en el ámbito del transporte y se destacan los principales problemas a resolver en los diferentes campos para garantizar que la ampliación de la UE se realice con éxito.

El proceso de ampliación, que concluirá en los próximos años, habrá alterado sustancialmente las perspectivas de la política internacional y del marco institucional dentro del cual la industria del transporte por carretera está ejerciendo sus actividades en una perspectiva de corto, medio y largo plazo. La UE alcanzará un tamaño verdaderamente continental y la realización de un mercado interior hacia el 2010 de 500 millones de consumidores pertenecientes a 27 países revolucionará las condiciones del transporte en Europa.

Desde 1995 al 2010, el tráfico por carretera entre la UE y los países candidatos se va a cuadruplicar y el tráfico ferroviario se triplicará. El crecimiento se concretará en mayores flujos Oeste – Este. Los itinerarios principales de la UE, ya congestionados, van a estar

completamente saturados. El rápido crecimiento global de los intercambios por carretera penalizará la política de reordenación ferroviaria de la UE que los países candidatos tienen dificultades de aplicar, como consecuencia del estado de sus infraestructuras férreas. Por tanto, la contaminación producida por la circulación por carretera se agravará. Alemania, que volverá a estar en el centro de la Europa ampliada, tendrá que hacer frente a los problemas más graves.

Este nuevo marco plantea un desafío que exige limitar los riesgos y aprovechar las oportunidades inherentes al proceso de ampliación y que permitirán un crecimiento de las economías tanto de los países miembros como de los candidatos y donde el transporte jugará un papel determinante.

Del análisis realizado se desprenden las siguientes consideraciones fundamentales:

- Establecidos los criterios básicos para la adhesión, los países candidatos se han mostrado muy activos y han realizado esfuerzos importantes en la adopción del acervo comunitario en el ámbito del transporte. Estos países ya están relacionados con la UE mediante acuerdos internacionales, especialmente para el transporte internacional de mercancías.
- La ampliación de la UE hace que la conexión de las redes transeuropeas de transporte con los nuevos Estados miembros resulte más importante y urgente que nunca, de forma que la creación de nuevos enlaces con los países candidatos constituye un objetivo primordial. Esta extensión de los RTE resulta aún más importante debido a que el transporte privado y de mercancías aumentará masivamente tanto en los PECO como en la UE. Se ha calculado que tan sólo el transporte transfronterizo crecerá en torno al 60% entre 1988 y 2010. Este incremento debe ir acompañado de la ampliación de las infraestructuras y del establecimiento de normas de seguridad más estrictas, para lo cual se requieren inversiones considerables.
- La realización de las *Redes Transeuropeas* es una de las condiciones necesarias para la política paneuropea en materia de transportes, ya que la expansión de las RTE hacia los nuevos Estados miembros llegará a través de la ampliación de la UE.

- Fomentar el transporte *combinado* de mercancías es y debe ser un objetivo prioritario de la política de transportes europea. Se debería prestar más atención al transporte fluvial y ferroviario. A este respecto, los países candidatos muestran una tendencia contraria al traslado de parte del transporte de mercancías al ferrocarril y al transporte fluvial, que se refleja en un descenso del transporte ferroviario, tanto de mercancías como de pasajeros¹⁰. Hasta ahora se ha reclamado que la oferta de las compañías ferroviarias fuese más atractiva, lo que se pretendía lograr mediante la introducción de trayectos rápidos entre las grandes ciudades. Apenas se ha prestado atención hasta ahora al acceso a las zonas rurales y al factor de coste.

- La realización de una red de *transporte intermodal* adquiere cada vez más importancia en la política europea de transporte. Aunque se reconoce como objetivo prioritario, conviene señalar que se topa con algunos obstáculos de carácter técnico, económico, jurídico y político. Por una parte, los diversos medios de transporte no se encuentran enlazados, de forma que transcurren de forma paralela sin estar unidos por puntos de conexión, como estaciones de tren, puertos, aeropuertos, centros de transporte de mercancías y sistemas informáticos. Esta trayectoria paralela de carreteras, vías férreas y vías acuáticas sin los puntos de conexión antes mencionados provoca una falta de integración entre los medios de transporte.

- Asimismo, los diversos medios de transporte presentan una integración *transfronteriza* poco desarrollada y coordinada. Esta falta de integración de las redes se debe a la óptica nacional que preponderaba anteriormente en la política de transportes, que se manifiesta en diversos sistemas de suministro eléctrico y de señalización de los trenes o incluso en diferentes anchos de vía. En parte, la falta de vías férreas, carreteras o enlaces fluviales o canales impiden una plena intermodalidad. Estas lagunas en los enlaces constituyen un obstáculo para llegar a un sistema global de transporte europeo. En última instancia, las normativas operativas, administrativas y en materia de responsabilidad de los distintos países y modos de transporte contribuyen a restar velocidad al sistema de transporte.

- Otro de los principales esfuerzos que deberán realizar los nuevos Estados miembros será la ampliación y mejora de los enlaces con los Estados miembros de la UE y sus países

¹⁰ De 1996 a 1997 en los PECO el transporte ferroviario de mercancías descendió un 0,5% y el de pasajeros incluso un 5,1%. Parlamento Europeo (1999).

vecinos. En vista de la difícil situación económica de los países candidatos, precisarán recursos considerables de la comunidad internacional y, en particular de la Unión. Los países candidatos realizan inversiones en infraestructuras de transporte con cargo a su presupuesto para el transporte transfronterizo, sobre todo en los corredores paneuropeos. En la "Agenda 2000", la Comisión considera que las ventajas a escala transeuropea que cabe esperar de este proyecto justifican las importantes y continuas contribuciones de la Unión al mismo.

- La construcción de un sistema de transporte adecuado para la integración paneuropea -sin contar el transporte aéreo ni la navegación- necesita una serie de inversiones mínimas en los Estados de Europa Central y Orienta. Con el fin de conseguirlo, se han creado una serie de instrumentos de ayuda estructural para realizar las inversiones necesarias y preparar para la adhesión a estos países, tanto en lo que respecta a las infraestructuras como en lo relativo a la aceptación del acervo comunitario.
- Sin embargo, el progreso veloz realizado por los países candidatos en el ámbito del transporte por carretera parece infravalorar una serie de cuestiones que aún quedan pendientes, y que afectan a los campos social, económico y medioambiental.
- Todas las cuestiones pendientes se pueden resumir de la siguiente forma: es necesaria una mayor armonización en todos los campos, y no sólo de los países candidatos a la ampliación de la UE, sino también entre los países miembros, dado que las regulaciones existentes están muy lejos de ser homogéneas entre sí. Esto genera problemas de “mala competencia”, que pueden dar lugar a externalidades negativas en todos los ámbitos.
- La internalización de las externalidades económicas, sociales y medioambientales puede lograrse a través de normas que defiendan: la competencia en el sector y la armonización fiscal; la armonización en la admisión a la profesión, en la preparación de los conductores y en la movilidad, en los tiempos de conducción y descanso; y niveles mínimos en los requisitos técnicos y de seguridad.
- Para conseguirlo, es fundamental: a) prestar atención urgente a la creación, en la UE ampliada, de un organismo de supervisión del mercado de transporte por carretera que proporcione indicadores estadísticos apropiados de forma regular, pormenorizada y

actualizada. Así, los decisores, tanto políticos como del propio negocio empresarial, contarán con datos pertinentes y comparables entre sí para poder reaccionar rápidamente a cambios en el sector. b) realizar las inversiones necesarias en nuevas instituciones, organizaciones, capacidad de control y preparación, entre otros. Estas inversiones en el ámbito del transporte por carretera son cruciales para que los países candidatos se enfrenten al desafío de un mercado único paneuropeo.

BIBLIOGRAFÍA

- COMISIÓN EUROPEA (1998): *Libro Blanco: Tarifas justas por el uso de infraestructuras*, COM (1998), Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (1999): *Agenda 2000*,
http://europa.eu.int/comm/agenda2000/index_en.htm
- COMISIÓN EUROPEA (2000): *Regular Reports from the Commission on Progress towards Accession by each of the candidate countries*, November 8, Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2001): *Libro Blanco: La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad*, COM (2001) 370, Bruselas.
- COMISIÓN EUROPEA (2002): *Trans - European Transport Network*, Dirección General de Transportes y Energía: Comisión Europea, B-1049, Bruselas,
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.htm
- COMITÉ DE LAS REGIONES. UNIÓN EUROPEA (2000): *La Unión Europea ante la Perspectiva de la Ampliación. La descentralización en los países candidatos para una adhesión inminente*. Comunidades Europeas, Bruselas.
- FAYARD, M.A. Y GASPARD, M.M. (2002): *Integración de la Red TINA en una red transeuropea de transporte ampliada*, Parlamento Europeo, Dirección General de Estudios, <http://www.europarl.eu.int/meetdocs/committees/rett/20021202/311209es.pdf>
- IRU (2001): *Competition in East-West Road Transport Markets - Providing Opportunities for All*, <http://www.iru.org/EUenlargement/Welcome.E.html>
- IRU (2002): *Road Transport and EU Enlargement: Main Problem Areas in the Pre-Accession Period*, <http://www.iru.org>
- LABORI, M. (2000): *Política de transportes y ampliación*; <http://www.vareneurope-sec.org/espagnol/p38p39.html>
- MARTIN, C., HERCE, J. A., SOSVILLA-RIVERO, S. Y VELAZQUEZ, F. J. (2002): *La ampliación de la Unión Europea. Efectos sobre la economía española*; <http://www.estudios.lacaixa.es>
- PARLAMENTO EUROPEO (1999): *La política de transportes y la Ampliación de la Unión Europea*, Ficha temática nº 44,
- PARLAMENTO EUROPEO (2000): *Transporte terrestre: armonización de las legislaciones*, http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_4_es.htm
- PARLAMENTO EUROPEO (2000): *Política de transportes: principios generales*, http://www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_1_es.htm

THE ECONOMIST (2001): “A survey of European enlargement”, 19 de mayo.

THE ECONOMIST(2001): “Will Western Europe receive the great unwashed one day?”, 21 de abril.