

JOSEP VICENT BOIRA MAIQUES^a
MATTEO BERZI^b

LA EUROPEIZACIÓN DE LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS NACIONALES: HACIA UNA SOBERANÍA COMPARTIDA (2011-2021)

RESUMEN

Tradicionalmente, los planes de financiación, construcción y gobernanza de las infraestructuras de transporte y comunicación han sido actividades reservadas al Estado-nación. Sin embargo, el avance de la unificación europea ha influido también en esta materia con progresos en políticas y reglamentos de alcance comunitario. La reforma de 2011 de la Red de Transportes Transeuropea (TEN-T en sus siglas en inglés), su desarrollo legal en sendos reglamentos (2013) y el mecanismo de financiación Connecting Europe Facility (CEF, 2014) son hitos novedosos que retan al principio de soberanía estatal a la hora de planificar, construir, financiar y gestionar las grandes infraestructuras. En este artículo, tras repasar el proceso general que comenzó hace décadas y debatir su interpretación, nos centramos en el cambio que marcaron los reglamentos de 2013 y sobre todo en la propuesta de revisión de diciembre de 2021 de la red TEN-T, que supone un avance claro en la europeización de las grandes infraestructuras. En esta línea, mostraremos también el importante papel de la financiación europea asociada a los Fondos de Resiliencia y Recuperación contra los efectos de la pandemia de COVID-19 (marzo de 2020).

PALABRAS CLAVE: infraestructuras, Unión Europea, Red Transeuropea de Transportes, Estado-nación, geopolítica.

a Departament de Geografia, Facultat de Geografia i Història, Universitat de València. Av. Blasco Ibáñez, 28, 46011 València. josep.boira@uv.es, <https://orcid.org/0000-0001-8642-9622>

b Departament de Geografia, Facultat de Filosofia i Lletres, Universitat Autònoma de Barcelona. Edifici B, Carrer de la Fortuna s/n, Campus de la UAB, 08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès). Barcelona. matteo.berzi@uab.cat, <https://orcid.org/0000-0003-3669-9397>

Fecha de recepción: 12-09-2022. Fecha de aceptación: 22-05-2023.

THE EUROPEANIZATION OF NATIONAL LARGE INFRASTRUCTURES: TOWARDS A SHARED SOVEREIGNTY (2011-2021)

ABSTRACT

Traditionally, the planning, the financing and the construction of transport and communication infrastructures have been competencies reserved for the nation-state. However, European integration process has also influenced this matter with progress in policies and regulations at the EU scale. The 2011 reform of the Trans-European Transport Network (TEN-T), its legal development in two regulations (2013) and the financing mechanism Connecting Europe Facility (CEF, 2014) are new milestones that challenge state sovereignty when planning, building, financing, and managing large infrastructures. In this article, after reviewing the general process that began decades ago and debating its interpretation, we focus on the change marked by the 2013 regulations and, above all, on the December 2021 revision proposal for the TEN-T network, which involves a clear advance in the Europeanization of large infrastructures. In this line, we will also show the important role of European financing associated with the Resilience and Recovery Funds (RRF) against the effects of the COVID-19 pandemic (March 2020), which is added to the ordinary budgets of the European Union.

KEYWORDS: infrastructures, European Union, Trans-European Transport Network, nation-state, geopolitics.

INTRODUCCIÓN

Desde una visión amplia podemos decir que en las últimas décadas se ha observado un cambio geopolítico de indudable importancia en materia de planificación y financiación de las grandes infraestructuras de transporte en España. Nos referimos a su progresiva *europización*. Con este término nos queremos referir al cada vez más decisivo papel de la escala geopolítica europea, de sus organismos comunitarios y de su financiación en la construcción de las infraestructuras de transporte y comunicación españolas. Aunque este fenómeno no es nuevo, como veremos en estas páginas, sí que se ha acelerado en los últimos años con tres hitos fundamentales que serán analizados a continuación. En primer lugar, la decisión política de 2011 de la Comisión Europea de abrir una nueva etapa en la constitución de una auténtica red de transportes transeuropea, que fue seguida por la promulgación en 2013 de sendos reglamentos técnicos que la desarrollaron, fijaron su red física con cartografía oficial y establecieron su mecanismo de reparto de financiación (los 1315 y 1316 de la UE¹), así como de la constitución de un fondo específico para su construcción en 2014 (Connecting Europe Facility). En segundo lugar, la

1 Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32013R1315>) y Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan

propuesta de revisión de diciembre de 2021 de la red TEN-T², que profundiza en aspectos esenciales de la gobernanza europea de la red de transportes e infraestructuras, y, en tercer lugar, la aceleración del proceso de integración europea mediante proyectos de obra pública asociados a las infraestructuras de transporte que ha supuesto el programa Next Generation, lanzado como respuesta a la crisis sanitaria y socioeconómica de la pandemia del COVID-19 (marzo de 2020). Así pues, pese a que se observaba ya un proceso histórico de integración territorial y material de los Estados de Europa mediante obras de infraestructuras interoperables (siguiendo los estudios, entre otros, del profesor Jordi Martí-Henneberg), nuestra tesis es que no fue hasta 2011 cuando realmente se pudo comenzar a hablar de un cambio decisivo en la “europeización” de este tipo de infraestructuras, con indudables consecuencias en el caso de España. Defendemos que en la última década se ha producido el inicio de un desacoplamiento de la planificación y financiación de obras públicas españolas estratégicas –e incluso de su gestión, como veremos– respecto a los organismos tradicionales que hasta el momento estaban encargados de su planificación y que durante todo el siglo xx y el primer decenio del xxi habían sido sus únicos protagonistas. La revisión en curso de los reglamentos de la red TEN-T, de la que mostraremos sus objetivos y novedades principales, profundiza en una nueva visión de las infraestructuras en Europa. Con todo, no estamos solo ante la consecuencia de un discurso europeísta meramente político, por muy relevante que sea. Como línea de trabajo futuro, apuntamos que este “desacoplamiento” de soberanías también debe ser interpretado como consecuencia de procesos de raíz histórica de interoperabilidad de redes en un entorno europeo cada vez más compenetrado, así como de la materialización de procesos globales de reescalamiento espacial y de constitución de nuevos espacios geoeconómicos de ámbito intermedio entre la región y el Estado (ciudades-región, eurorregiones, corredores transnacionales, etc.). En este sentido, cobra interés la tesis central de Brenner de 1999 o 2004 (analizada con más detalle en relación con este tema en Boira y Prytherch, 2015, y recientemente resumida por Sevilla, 2017), cuando señala que la fase actual de reestructuración global ha reconfigurado radicalmente la organización escalar de los procesos de territorialización bajo el capitalismo, relativizando la importancia de la escala nacional y simultáneamente reforzando el rol de las escalas supranacionales y subnacionales y creando nuevas categorías espaciales. De la misma manera, parece evidente la participación en esta “europeización” de las infraestructuras de transporte de la dinámica que liga el concepto de “arreglo espacial” y de reescalamiento de la gobernanza urbana y el nuevo papel de los nodos urbanos a una jerarquía mundial reconfigurada mediante corredores, áreas funcionales y *city-regions* (Hodson et al., 2019; Scott, 2019) o *mega-regions* (Yeh y Chenz, 2019). Sin embargo, dejaremos esta línea de trabajo para futuras investigaciones y nos centraremos aquí en el discurso geopolítico desde nuestra hipótesis de trabajo de que se está produciendo una alteración sustancial del proceso de diseño, contenido, financiación y función

los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1316>).

2 Para un conocimiento mayor de la red TEN-T puede consultarse: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en

de las infraestructuras en Europa con una mayor intervención de la escala política y económica de la Unión Europea en detrimento de los tradicionales mecanismos nacionales.

EL ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE:
UN TEMA CADA VEZ MÁS GEOPOLÍTICO

El análisis de la planificación y gestión de las infraestructuras de transporte en España siempre ha despertado gran interés en el campo de la geografía. Como ejemplo podemos citar el monográfico de la revista *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales* sobre el Plan Director de Infraestructuras (Vázquez, coord., 1993), que traemos a colación aquí porque constituyó uno de los pocos análisis que incluyeron ya en aquella época la perspectiva europea. Además, debemos señalar la atención despertada por temas como el papel de las infraestructuras en el crecimiento económico (Inglada, 1993; Barrios y Martínez, 1998), su financiación (Vigil, 1993), los diferentes planes de transporte (Serrano, 2007; Serrano, 2012), la planificación ferroviaria (Cruz Villalón, 2017) o la necesidad de una nueva orientación de esta última (Boira, 2017). Asimismo, otra línea de trabajo se ha centrado en los análisis la rentabilidad de la inversión en alta velocidad en España, en su capacidad estructurante del territorio e incluso en su contribución al despilfarro de la inversión pública, con interesantes aportaciones de Muñoz (2018), Bellet et al. (2010) y de Romero et al. (2018). Por otro lado, no pueden olvidarse las perspectivas críticas de economistas de mirada espacial como Albaladejo y Bel (2011 y 2017, por ejemplo) o la historicista, al tiempo que igualmente crítica, sobre la conformación de la red radial española (Macías, 2011). Por último, debemos recoger la perspectiva novedosa de Rodríguez Pose, Crescenzi y Di Cataldo (2018), que liga las condiciones de un gobierno de calidad débil –o, en otras palabras, la debilidad institucional–, a decisiones poco apropiadas en la planificación y ejecución de infraestructuras. Aunque dejamos al margen de este breve repaso los estudios locales sobre este tema en referencia a ciudades específicas, no podemos acabar sin mencionar la línea de trabajo del geógrafo Jordi Martí-Henneberg (2021) sobre el proceso histórico de integración europea ferroviaria a partir de los diferentes proyectos nacionales.

Además de estas perspectivas, el tema de las infraestructuras de transporte también puede ser abordado desde otras ópticas. Por ejemplo, entendiéndolo su enorme dimensión política (Frapporti, 2019; Opitz y Tellmann, 2015; Barua, 2021; Searle y Legacy, 2010), su papel en debates sobre vulnerabilidad y estigmatización de estas (Baumann y Yacobi, 2022), su protagonismo en la construcción de determinados imaginarios (Olesen, 2020) e incluso sobre la función “afectiva” de las infraestructuras, es decir, su capacidad de producir emociones y despertar sentimientos (Bosworth, 2022) o de adentrarse en geografías prefigurativas o anticipatorias (Jeffrey y Dyson, 2020). Es en estos nuevos sentidos en los que pretendemos trabajar también, mostrando la tremenda capacidad política de las infraestructuras en nuestra sociedad desde otros puntos de vista además del –digámoslo así– rédito electoral que se pueda obtener con ellas. En esta línea, queremos destacar la aguda reseña del profesor David Saurí (2021) sobre el libro de Timothy Moss sobre las infraestructuras de Berlín, al introducir perspectivas novedosas que dejan de considerar a las infraestructuras como simples artefactos para convertirse en configuraciones sociotecnológicas complejas, siguiendo los postulados de la teoría de los ensamblajes o de los agencia-

mientos. Esta misma postura fue defendida por Dittimer (2014) para el entendimiento de la geopolítica, también desde el punto de vista de la teoría de los ensamblajes.

El interés por el tema de las infraestructuras es de tal magnitud que incluso se ha llegado a hablar de un *global infrastructure turn* (Dodson, 2017; Anand et al., 2018) o un *key analytical term* (Browne, 2020), normalmente ligados a la perspectiva de la rápida urbanización del planeta, aunque también al uso geopolítico de las infraestructuras con proyectos y realizaciones de países como China con la Nueva Ruta de la Seda (Liu et al., 2018; Jiménez Fraile, 2021) o la reciente respuesta occidental del G-7 liderado por Estados Unidos mediante el Partnership for Global Infrastructure and Investment (junio de 2022³). Además, no podemos olvidar la influencia de debates sobre la función de las infraestructuras en la reconsideración de la cadena global de suministros y de producción asociada a los riesgos de interrupción y colapso por episodios pandémicos o riesgos geopolíticos (debate solo apuntado por Boira, 2020).

LAS POLÍTICAS EUROPEAS FERROVIARIAS Y EL PROCESO DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Una de las líneas que más nos interesan en este artículo es la protagonizada por aquellos estudios que se centran en la relación entre la construcción de infraestructuras y el marco político que la ampara. En este sentido, son fundamentales los trabajos del profesor Jordi Martí-Henneberg. Su tesis, en consonancia con otros especialistas, nos concierne porque entra de lleno en los objetivos de este artículo: analizar la relación entre la perspectiva europea y la política de infraestructuras a escala nacional y continental. Básicamente, entendemos que esta línea de trabajo se articula sobre tres hipótesis. En primer lugar, que la política de infraestructuras fue consustancial a la construcción del Estado-nación en Europa (Cuéllar, 2002; Ferri, 2015; Martí, 2001; Martí, en prensa). En segundo lugar, que cuando se ha hablado de proceso de integración europea la literatura especializada ha tendido a centrarse más en relaciones institucionales y en discursos políticos que en materialidades (Misa y Schot, 2005; Badenoch y Fickers, 2010). Y por último –y este es el punto para nosotros más relevante–, que con anterioridad a la creación de las instituciones europeas en los años cincuenta del siglo xx, ya se inició un proceso claro de interconexión e integración material, territorial y física entre Estados europeos gracias al desarrollo de las redes de infraestructuras, con especial atención a la ferroviaria (Frapporti, 2019; Martí, 2013, 2021; Medeiros et al., 2019; Opitz y Tellmann, 2015; Vleuter, 2007 y los ya citados Misa y Schot, 2005 y Badenoch y Fickers, 2010). Este proceso puede retrotraerse, según sus defensores, incluso al siglo xix. De esta manera, estos autores interpretan que la construcción estatal de los siglos xix y xx fue en sí un precedente del proceso de integración europeo mediante el desarrollo de redes de infraestructuras interoperables y conectadas.

Los argumentos de esta línea de trabajo son coherentes y están sustentados en datos objetivos sobre la red de transporte y de infraestructuras nacionales y europeas. Sin embargo, para nosotros la tesis central debe ser matizada con dos afirmaciones que están en la base de este artículo. En primer lugar,

3 <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/06/26/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-formally-launch-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>

puede aceptarse que la evolución histórica de las redes nacionales de infraestructuras –y especialmente ferroviarias– en cada Estado condujo a una cierta interconexión de los territorios europeos antes de cualquier proceso de unificación política, pero, si el resultado hubiera sido plenamente exitoso, la decisión política de reformar radicalmente la Red Transeuropea de Transportes, de la que hablaremos más adelante, con fecha de 19 de octubre de 2011, no hubiera insistido en la necesidad de reorientar la política europea hacia la construcción de una auténtica red integrada, como recoge el comunicado oficial de la Comisión Europea:

The Commission has today adopted a proposal to transform the existing patchwork of European roads, railways, airports, and canals into a unified transport network (TEN-T). The new core network will remove bottlenecks, upgrade infrastructure, and streamline cross border transport operations for passengers and businesses throughout the EU⁴.

Llamamos la atención sobre las dos palabras que utiliza la Comisión para definir la situación anterior a octubre de 2011 y la que se quiere alcanzar con esta reforma: de *patchwork* a *network*. Ciertamente, es aceptable entender que Europa fuera entretejiendo sus infraestructuras desde la aparición del ferrocarril en el siglo XIX, pero el resultado final se asemejaba más a una tela compuesta de remiendos que a un tejido de entramado fino.

En el caso español, la necesidad de matizar las afirmaciones de un proceso histórico de integración de infraestructuras ferroviarias previo a la conformación de instituciones políticas europeas en el siglo XX es más evidente todavía. No fue hasta finales de los años sesenta del siglo XX, con la entrada en servicio del Talgo III RD (un tren de rodamiento desplazable que podía circular tanto por las vías de ancho ibérico como por las de ancho internacional gracias a un mecanismo que se activaba en un intercambiador), cuando España pudo conectarse ferroviariamente con el resto de la red europea. Esta conexión ocurrió 123 años después de que un ferrocarril comunicara por primera vez las ciudades de Bruselas y París (Boira, 2021). En noviembre de 1968, un Talgo hizo el primer viaje hacia el resto de Europa desde Madrid y, en junio de 1969, desde Barcelona. Si el primero se dirigió a París, el segundo tuvo como destino Ginebra. Como señala Boira (2021), aquellos viajes comenzaron a cambiar la geografía de las comunicaciones de España y también su mapa mental, pues los 23 centímetros de diferencia entre las vías españolas de ancho ibérico (1.668 mm) y las del resto de Europa de ancho UIC o estándar (1.435 mm) se pueden equiparar a los 123 años de distancia entre el primer ferrocarril transfronterizo europeo y el primero español.

Por ello, nuestro punto de partida, sin discrepar de las tesis de los autores citados anteriormente, se centra en responder dos cuestiones básicas que la literatura académica existente hasta ahora ha tratado con poca profundidad. Si parece claro que históricamente los Estados fueron los principales agentes responsables de la regulación y promoción de la red ferroviaria en sus respectivos territorios (Martí, 2021, p. 224), ¿puede decirse que continuamos hoy con la misma perspectiva? Y, en segundo lugar, si es cierto que no puede ser argumentado que ha existido un plan general preconcebido (no medidas aisladas) para la formación de una red ferroviaria europea –más allá de una armonización del ancho de

4 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_11_706

vía en la mayor parte de sistemas ferroviarios estatales (Martí, 2021)—, ¿puede mantenerse esta misma afirmación a partir de la publicación de los reglamentos europeos 1315 y 1316 de 2013 que crean la Red Transeuropea de Transportes y de la propuesta de revisión de estos reglamentos de diciembre de 2021 hoy en discusión? Nuestra tesis es que ambas preguntas deben contestarse de manera negativa y que, por tanto, nos encontramos ante una fase radicalmente diferente que, eso sí, culmina procesos históricos de fondo, aunque exentos de dirección política específica y de contenido técnico común ambicioso.

LA EUROPEIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS: LA DECISIÓN POLÍTICA DE 2011 Y SUS CONSECUENCIAS

No es el momento de realizar una historia de la génesis y evolución del concepto de Red Transeuropea de Transportes. Entre otros, remitimos al temprano análisis de Vázquez y Álvarez (1993), aunque, con más profundidad y explicación de su importancia, aludimos a los trabajos de Boira (2007), Vassallo y Baeza-Muñoz (2011), Zaragoza, Sastre y Manzanares (2015), Boira y Prytherch (2015) y Muñoz (2016). El Tratado de Roma de 1957 ya recogía el interés por una política de transporte común: diez de sus artículos fueron dedicados a poner las bases de una embrionaria política común de transportes. La novedad era indiscutible y nos vuelve a testimoniar que a toda idea política le corresponde una idea geográfica y espacial. Con todo, las actuaciones iniciales se limitaron a levantar los vetos, tasas e impuestos que desanimaban a transportistas y operadores “extranjeros” frente a los “nacionales”. En 1957, no se hablaba de una red común, interoperable, transeuropea, pagada —en parte— por la propia Unión Europea. El avance fue lento: en la década de 1970, los trabajos de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) con la OCDE muestran una de las caras de la voluntad de concretar el objetivo de unificación europea en torno a proyectos concretos. En 1990 se exploró la posibilidad de coordinar las líneas ferroviarias de alta velocidad de Europa, adoptando los primeros planes de redes de transporte combinado, transporte por carreteras y vías navegables (Ellwanger y Wilckens, 1994).

El concepto de “Red Transeuropea” apareció ya reconocido en el Tratado de Maastricht de 1992 como un instrumento destinado a incrementar la cohesión económica y social y a permitir la libre circulación de bienes y personas (más tarde fue retomado en el Tratado de Ámsterdam de 1997 y de Niza de 2001, así como en otros textos que modificaban el tratado básico de la Unión). En 1993, el Consejo Europeo de Copenhague dio un impulso político a la TEN-T al reconocer su efecto potencial en la creación de empleo y en el crecimiento económico. En el Consejo Europeo de Bruselas (diciembre de 1993) fueron creados dos Grupos de Alto Nivel (GAN): uno dedicado a las redes de información y otro centrado en las redes de transporte y energía. Este último grupo elaboró un informe que sirvió para definir la primera lista formal de proyectos estratégicos de las redes de transporte transeuropeas, lista que, en 1994, los Consejos Europeos de Corfú (junio) y de Essen (diciembre) ratificaron. En 1995, Europa activaba la primera regulación financiera para apoyar el desarrollo de la TEN-T, y en 1996 se dieron dos momentos importantes para entender su evolución. En primer lugar, en julio de ese año, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptó la Decisión número 1692/96/EC sobre guías estratégicas de la Comunidad para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes (*TEN-T guidelines*), en la que se

recogió una amplia lista de proyectos de interés común. La Decisión 1692 se sometió a reforma en 2001 y en 2004. En concreto, en mayo de 2001 fueron añadidos puertos de mar, puertos interiores y terminales intermodales en la lista de proyectos, y se modificaron algunos de los criterios de definición de prioridades. En octubre de 2001, la Comisión volvió a proponer algunas modificaciones a la vista del Libro Blanco sobre los Transportes y del Consejo de Europa de Gotemburgo. En abril de 2004, la Decisión 1692 fue modificada nuevamente llevando a 2020 el plazo de ejecución de algunos proyectos (donde antes ponía 2010) y definiendo treinta proyectos prioritarios a la luz de un informe clave, denominado *Van Miert*. Efectivamente, la más importante revisión de las TEN-T hasta el momento se produjo cuando a finales de 2002 y principios de 2003 se creó, por parte de la comisaria Loyola de Palacio, otro GAN sobre infraestructuras de transporte, presidido por el excomisario Karel Van Miert. El resultado del trabajo del Grupo Van Miert fue presentado en verano de 2003 y estructuraba las prioridades en cuatro grandes apartados: Lista 0, Lista 1, Lista 2 y Lista 3. Como hemos señalado anteriormente, en abril de 2004, el Parlamento Europeo y el Consejo modificaron la Decisión 1692 de 1996 para establecer los treinta proyectos definitivos, aprobados a partir de las recomendaciones del Grupo Van Miert.

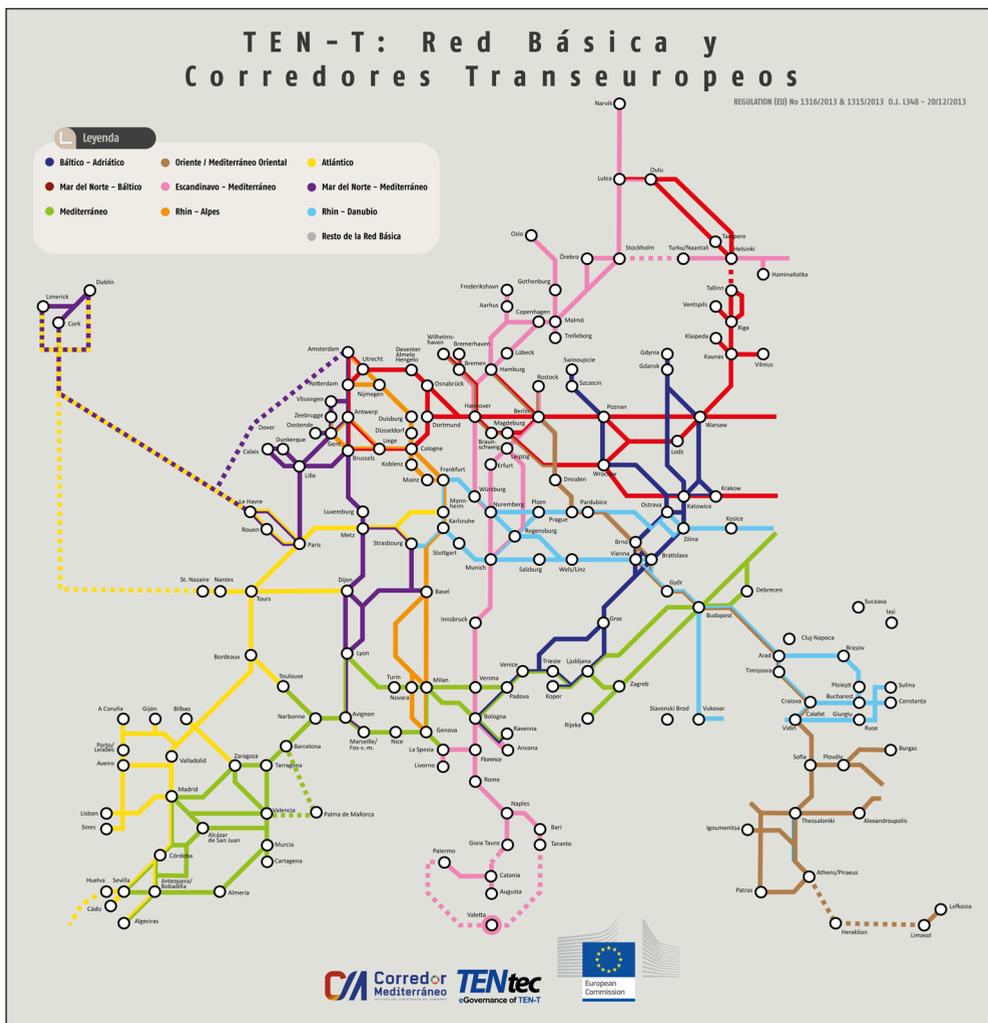
Un paso decisivo para la reforma de la TEN-T se produjo en el año 2009, cuando se publicó el Libro Verde de las TEN-T, que ofrecía tres soluciones a la languideciente política hasta entonces mantenida y en la que los Estados miembros iban lanzando sus proyectos sin pensar en el valor añadido de un auténtico proyecto paneuropeo. Estas tres alternativas consistían, según Muñoz (2016), en mantener la estructura vigente, reducir la red o reformarla con dos niveles diferentes: la red global (*comprehensive network*) y la red básica (*core network*). Por fin, el 19 de octubre de 2011, el comisario de transportes europeo, el estonio Siim Kallas, anunciaba uno de los mayores cambios en la política de transportes de la Unión Europea: transformar el mosaico actual de las carreteras europeas, ferrocarriles, aeropuertos y canales en una unificada Red Transeuropea de Transporte con el fin de garantizar el libre flujo de bienes y personas y para apoyar el crecimiento, el empleo y la competitividad de la UE. Este proceso de definición de la TEN-T fue un ejercicio técnico de ordenación territorial basado en un criterio de red: analizó mapas de Europa basados en datos funcionales y económicos, volumen de población, relaciones comerciales, de tráfico, conexiones e interconexiones hasta crear una auténtica interconexión. De hecho, el mapa que se elaboró al poco tiempo mostraba Europa y sus conexiones de transporte como una red de metro urbana, donde las ciudades se asemejaban a las paradas o estaciones (Boira y Prytherch, 2015).

El cambio estratégico que significó la decisión de la Comisión Europea de modificar el rumbo de la Red Transeuropea de Transporte⁵ se materializó dos años más tarde en los reglamentos 1315/2013 y 1316/2013. El primero definió una doble capa para los proyectos prioritarios europeos: la básica (*core*) y la global (*comprehensive*). Los proyectos incluidos en la primera se consideraron de máxima importancia estratégica para conseguir los objetivos de la política de transportes de la Unión y, en consecuencia, se convirtieron en objeto preferente de las actuaciones de ayuda comunitaria. En segundo lugar, el reglamento estableció plazos de construcción: los proyectos de la primera capa debían estar finalizados en 2030 y los de la segunda, en 2050. En tercer lugar, se establecieron requisitos comunes ambiciosos para

5 Para un análisis crítico de la década anterior a esta decisión política y sus consecuencias, véase Boira (2021).

todas las infraestructuras de la red y, por último, se crearon figuras de coordinación de los corredores (sin carácter ejecutivo, pero con apoyo técnico y financiero de la Comisión) que se convirtieron en los ojos del proyecto a escala continental. Aunque el Reglamento 1315/2013 abarcó a todos los medios de transporte, especial interés tuvieron los criterios de interoperabilidad ferroviaria, al definir las características técnicas que todo proyecto debía cumplir de forma obligatoria: una electrificación completa, la instalación de un sistema de gestión y de seguridad común (ERTMS), un ancho de vía de 1.435 mm,

Figura 1. Esquema cartográfico de la Red Transeuropea de Transportes según los reglamentos 1315 y 1316 de la UE. Situación de la red en 2013 (con segmentos añadidos de una propuesta de reforma de 2018)



la conexión con intermodales de carga y la capacidad de la plataforma férrea para trenes de 750 metros de largo y 22,5 toneladas de peso por cada eje.

Tomada la decisión política (octubre de 2011), elaborados y aprobados los reglamentos que la materializaron (2013), faltaba lógicamente un mecanismo de financiación específico. Y he aquí que interviene el otro reglamento, el 1316/2013, que creó el programa Connecting Europe Facility (CEF) con un primer compromiso multianual para el periodo 2014-2020 de 33.200 millones de euros, de los que 26.250 millones fueron destinados al apartado de transportes y, de estos, cerca de 15.000 millones estaban a disposición de los 28 Estados de la UE-2013 de forma incondicional, mientras que poco más de 11.300 millones eran reservados para los Estados con territorios que, por su situación socioeconómica, tenían derecho a participar en los fondos de cohesión.

Junto a las disposiciones técnicas y los mecanismos de financiación, debemos hacer una reflexión sobre las novedades de gobernanza de la Red Transeuropea de Transportes y sobre su gestión. El Reglamento 1315/2013 (artículo 45) estableció que: “A fin de facilitar la realización coordinada de los corredores de la red básica (...) la Comisión, de acuerdo con los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo y al Consejo, designará a uno o varios coordinadores europeos”. El coordinador europeo –uno para cada *core network corridor* o CNC– “será elegido, en particular, atendiendo a su conocimiento de las cuestiones relativas al transporte y a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos, así como a su experiencia en las instituciones europeas”. Aparecía así una figura esencial en el seguimiento de las infraestructuras y cuyas funciones principales eran las de respaldar la realización coordinada del corredor de la red básica de que se trate y, en particular, la ejecución puntual del plan de trabajo de dicho corredor de la red básica; elaborar el plan de trabajo del corredor junto con los Estados miembros y hacer el seguimiento de su ejecución; presidir y consultar al Foro del Corredor (compuesto por autoridades nacionales, regionales y locales) en relación con dicho plan y su ejecución; informar a los Estados miembros, a la Comisión y, cuando proceda, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor de la red básica sobre cualesquiera dificultades encontradas, en particular cuando se obstaculice el desarrollo de un corredor, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas; elaborar un informe anual para el Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión y los Estados miembros interesados sobre los avances realizados en la realización del corredor de la red básica y estudiar la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de fondos para inversión y financiación, así como los pasos que hay que dar y las condiciones necesarias para facilitar el acceso a esos fondos o financiación y hacer las recomendaciones necesarias. A nuestro entender, con el coordinador y con los Foros de Corredor surgen nuevos instrumentos que el propio Reglamento (considerando 44) señala como de gobernanza. En el considerando 45 se reconoce expresamente la relevancia de su figura: “La función de los coordinadores europeos es de la mayor importancia para el desarrollo de los corredores y para la cooperación a lo largo de estos”.

LA REVISIÓN DE 2021: UNA PROFUNDIZACIÓN EN LA PERSPECTIVA EUROPEA

El 14 de diciembre de 2021, la Comisión Europea presentó la propuesta de revisión de lo que constituirá el nuevo reglamento de orientaciones de la Red Transeuropea de Transporte, que sustituirá al vigente Reglamento 1315/2013 y modificará, a su vez, los reglamentos 1153/2021 (Connecting Europe Facility) y 913/2010 (sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo)⁶. Según los documentos oficiales de la propuesta de revisión⁷, los tres principales motivos de esta son alinear la TEN-T con los objetivos del Pacto Verde Europeo y de la Ley de Clima de la UE, incorporar la perspectiva de la Europa de las ciudades y apostar por el transporte ferroviario⁸. A partir de este instante, se inició un proceso de debate con el Parlamento Europeo y con el Consejo (además de con los Estados miembros) con el fin de llegar a una propuesta final. En su posición inicial, el Parlamento Europeo recordó su firme compromiso con una perspectiva más europea de la política de infraestructuras:

El Parlamento Europeo ha sido un firme defensor de la finalización oportuna de la TEN-T. En 2021, en vista de la próxima revisión de la Comisión Europea, el Parlamento adoptó una resolución de propia iniciativa sobre la revisión de las directrices TEN-T (...) pidiendo a los Estados miembros que alineen mejor su planificación nacional del transporte con la TEN-T. El Parlamento también instó a la Comisión hacer uso de las competencias conferidas por el Reglamento TEN-T, reforzar su supervisión de la implementación de la red, así como el papel de los coordinadores europeos en la gobernanza de los corredores⁹.

De los cuatro objetivos concretos de la propuesta (sostenibilidad, eficiencia, resiliencia y gobernanza), por el tema de este artículo nos centraremos en el que refuerza el papel de la perspectiva europea sobre el diseño, la planificación y la gestión de las infraestructuras de la UE. En relación con esta aproximación, llamamos la atención sobre algunas novedades fundamentales en materia de “europeización” de la red de infraestructuras que altera sustancialmente la perspectiva mantenida hasta el momento. En primer lugar, se constata que la política de la red TEN-T supera las fronteras de los Estados miembros, ya que se centra en una red europea más allá de las fronteras. Un fragmento del documento nos parece revelador de la nueva filosofía que destila la revisión:

La política de la TEN-T es, por su propia naturaleza, una política que se extiende más allá de las fronteras de los Estados miembros, ya que se centra en un sistema de red europea única a través de las fronteras. Obviamente, esta red a escala europea no puede ser creada por un solo Estado miembro. Si los Estados miembros desarrollaran la infraestructura por sí solos, los intereses nacionales a menudo pesarían más que el interés europeo. De ese modo se perderían los beneficios de una red europea de transporte sostenible y de alta calidad. En tal caso, es probable que las cuestiones de conectividad e interoperabilidad transfronterizas tampoco se abordasen suficientemente, pues los Estados miembros dan prioridad principalmente a las conexiones intranacionales a pesar de que los proyectos transfronterizos son esenciales para aprovechar los beneficios de toda la red y

6 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/qanda_21_6725

7 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:7b299e69-5dc8-11ec-9c6c-01aa75ed71a1.0020.02/DOC_1&format=PDF

8 Recordemos que 2021 fue declarado por la Comisión Europea como el “Año Europeo del Ferrocarril”: <https://www.hablamosdeeuropa.es/es/Paginas/Noticias/%C2%A1El-A%C3%B1o-Europeo-del-Ferrocarril!.aspx>

9 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/EPRS_BRI\(2022\)729314_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/729314/EPRS_BRI(2022)729314_EN.pdf)

eliminar cuellos de botella que generan congestión. Esto no solo supondría el riesgo de una falta de conectividad que permita viajar sin interrupciones, sino que también daría lugar a una posible incoherencia de los enfoques nacionales de planificación. Por otra parte, la existencia de normas y requisitos de interoperabilidad diferentes en los distintos Estados miembros de la UE reduciría la fluidez del transporte en toda la UE e incluso aumentaría los costes para sus usuarios (Comisión Europea, 2021, pp. 4-5).

Además, detectamos una evidente apuesta por reforzar el papel de la Comisión en los planes de infraestructuras nacionales. Así, la propuesta define “medidas que refuerzan aún más los instrumentos existentes de la UE (por ejemplo, corredores de la red básica, planes de trabajo y decisiones de ejecución de la Comisión)” (Comisión Europea, 2021, p. 6) y el papel de los coordinadores: “La Comisión hará un seguimiento de los avances, las repercusiones y los resultados de esta iniciativa a través de un conjunto de instrumentos de gobernanza basados en la gobernanza de la RTE-T, como el refuerzo de los coordinadores europeos y de sus planes de trabajo. El seguimiento se reforzará aún más en el Reglamento revisado” (Comisión Europea, 2021, p. 13). Indudablemente, los ministerios de transportes o infraestructuras de cada Estado tienen ahora una exigencia no solo de coordinación, sino de supervisión de su labor, como indica el siguiente párrafo de la propuesta de revisión:

Con el fin de establecer la red transeuropea de transporte de una forma coordinada y oportuna, que permita maximizar los efectos de red, los Estados miembros afectados deben velar por que se adopten las medidas adecuadas para finalizar los proyectos de interés común de la red básica, la red básica ampliada y la red global en los plazos fijados de 2030, 2040 y 2050, respectivamente. A tal fin, los Estados miembros deben garantizar la coherencia de los planes nacionales de transporte e inversión con las prioridades establecidas en el presente Reglamento y en los planes de trabajo de los coordinadores europeos (Comisión Europea, 2021, p. 21).

Como titulamos en este artículo, la soberanía compartida (la europeización de las infraestructuras) se acerca a pasos agigantados, de tal manera que se impone sobre los Estados miembros la necesidad no ya de coordinación con los planes de la Unión, sino de su coherencia en prioridades y plazos con el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Los Estados miembros velarán para que los planes nacionales de transporte y de inversión sean coherentes con la política de transportes de la Unión, con las prioridades y plazos establecidos en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores pertinentes (Comisión Europea, 2021, p. 83).

En este sentido, se establece una obligación de notificación a la Comisión de los proyectos y planes nacionales en relación con la red TEN-T, que será respondida por un dictamen de las instancias europeas sobre su conveniencia (Comisión Europea, 2021, pp. 83-84).

Otro aspecto de notable importancia geopolítica es el énfasis en los proyectos de interés común (artículo 8) en la cooperación con los terceros países (artículo 9), así como la definición de los nuevos mapas de prioridades y horizontes temporales. Más allá de la soberanía nacional, la propuesta de la Comisión entra con fuerza en la configuración territorial de la red transeuropea mediante su construcción en un horizonte temporal de tres fases. La primera, en 2030, debe permitir la finalización de la red básica según los estándares TEN-T existentes. Se establece una nueva y segunda fase, intermedia, en 2040, para la

finalización de la red básica *ampliada* –una nueva modalidad–, de acuerdo con nuevos estándares como la velocidad de línea mínima de 160 km/h para trenes de pasajeros y el buen estado de navegación para las vías navegables interiores. Por esta fecha también se desplegará el ERTMS en toda la red TEN-T en 2040 y los sistemas nacionales se eliminarán. Por último, se mantiene 2050 para la finalización de las secciones de la red global. Evidentemente, esta decisión tiene fuertes repercusiones territoriales al reformarse los proyectos de infraestructuras y producirse en algunos de ellos cambios sustanciales de sus condiciones y plazos de ejecución. El mapa oficial, aquí, se convierte en un instrumento de futuro.

Finalmente, debemos mencionar nuevas orientaciones geopolíticas como son las referidas a las grandes ciudades de la UE. En primer lugar, se identifican 424 nodos urbanos relevantes en la red que, para 2025, deberán disponer de centros de pasajeros multimodales, incluidas instalaciones de estacionamiento y transporte, para mejorar las conexiones de primera y última milla y mejorar las capacidades necesarias para la conectividad de larga distancia a través del ferrocarril y otros modos de transporte dentro y entre ciudades. Del mismo modo, estos nodos urbanos deberán tener terminales de carga multimodales para garantizar una logística urbana sostenible, así como desarrollar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que incluya medidas para integrar los diferentes modos de transporte y promover la movilidad de cero emisiones y una mejor integración puerto-ciudad. También los grandes aeropuertos deben estar conectados al tren, siempre que sea posible, mediante un ferrocarril de alta velocidad. En segundo lugar, en el marco de los transportes de larga distancia y transfronterizos, se considera clave la plena y correcta aplicación del actual marco regulador de la UE para los ferrocarriles, incluida la eliminación de cualquier norma nacional redundante y de obstáculos a los servicios ferroviarios de pasajeros de larga distancia y transfronterizos, anunciando propuestas legislativas para mejorar, entre otras cosas, la emisión de billetes para viajes en trenes transfronterizos de larga distancia en Europa y permitiendo su integración con el transporte público local. Por último, la revisión anuncia medidas para mejorar el funcionamiento de la red ferroviaria de forma que los desplazamientos sean más asequibles, comprometiéndose la Comisión a explorar las posibilidades de una exención del IVA en toda la Unión Europea para los viajes internacionales en tren.

EL FONDO DE RESILIENCIA Y RECUPERACIÓN, UN IMPULSO A UNA RED EUROPEA DE INFRAESTRUCTURAS

Para terminar, no queremos finalizar sin aportar una información relevante en el campo de las actuaciones económicas y presupuestarias, pues no todo es una cuestión de gobernanza y de buenas intenciones. Como sabemos, la pandemia del COVID-19 (declarada en marzo de 2020) comportó una crisis sin precedentes en la economía europea y mundial. El 21 de julio de 2020, el Consejo Europeo acordó un instrumento excepcional de recuperación temporal conocido como Next Generation EU, con un importe de 750.000 millones de euros. El Fondo de Recuperación y Resiliencia asociado tenía que garantizar una respuesta europea coordinada para hacer frente a las consecuencias económicas y sociales de la pandemia. Dentro de este esquema, el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR) constituyó el núcleo del Fondo de Recuperación, dotado con 672.500 millones de euros, de los

cuales 360.000 millones se debían destinar a préstamos y 312.500 millones de euros a transferencias no reembolsables. Su finalidad fue apoyar la inversión y las reformas en los Estados miembros para lograr una recuperación sostenible y resiliente, además de promover las prioridades ecológicas y digitales de la UE. Una de esas reformas clave se centró en generar un nuevo sistema de transportes más potente, competitivo y que no fuera tan dependiente de combustibles de origen fósil. A esto habría que añadir el objetivo de promover la cohesión económica, social y territorial de la UE y apoyar las transiciones ecológica y digital, así como restaurar el potencial de crecimiento, fomentar la creación de empleo y promover el crecimiento sostenible.

Los planes de implementación del MRR en España¹⁰ se han basado en cuatro ejes transversales: la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión territorial y social y la igualdad de género, y se estructuran en torno a diez políticas palanca, de las cuales destacamos la número 2, referida a infraestructuras y ecosistemas resilientes. Dentro de esta palanca se encuentran los proyectos destinados a la movilidad sostenible, segura y conectada, que se agrupan en el componente 6, que “prevé actuaciones destacadas en este sentido como el desarrollo de los corredores europeos, o la mejora del transporte y distribución de mercancías mediante el fomento de la intermodalidad y el desarrollo y modernización de terminales logísticas, puertos y sus accesos”¹¹. En los documentos de este componente encontramos hasta sesenta referencias literales a las palabras “corredor” o “corredores” europeos, prueba de cómo este concepto se ha anclado firmemente en los planes nacionales de recuperación.

Si pasamos a cifras los objetivos de los planes entenderemos su importancia. De los 140.000 millones asignados a nuestro país (de ellos, 80.000 millones de euros en préstamos), 6.243 millones serán inversión directa para el sector del ferrocarril y, de ellos, 5.874 millones serán inversión directa de Adif y Adif Alta Velocidad, repartida en las infraestructuras, tanto para corredores europeos como para el resto de la red TEN-T, en la intermodalidad y logística y el programa de apoyo al transporte sostenible y digital. Estas cifras deben hacernos comprender cómo de irreversible es el cambio que vamos a experimentar en muchos aspectos.

Con datos procedentes de Adif (Boira, 2022), podemos decir que la inversión del MRR prevista en el corredor mediterráneo europeo a su paso por España asciende a 2.284 millones de euros, cantidad a la que habría que sumar los más de 800 millones que los fondos destinan a los tramos compartidos con el corredor atlántico. Señalemos que, en el articulado de estos fondos, encontramos referencias evidentes –como la componente 6, inversión I.1– que asignan 1.477 millones de euros al desarrollo de “los Corredores Europeos, construcción, modernización y mejora de las infraestructuras ferroviarias contribuyendo así al objetivo de alcanzar un Espacio Único Europeo del Transporte”. Pero no todo es infraestructura.

Una parte considerable del MRR va dirigida a la reconversión del sistema ferroviario para su integración en el espacio europeo del ferrocarril. Así, encontramos, dentro del “Programa de Apoyo al

10 <https://planderecuperacion.gob.es/>

11 <https://www.lamoncloa.gob.es/temas/fondos-recuperacion/Documents/16062021-Componente6.pdf>

Transporte Sostenible y Digital¹² ayudas a la interoperabilidad ferroviaria, destinando 45 millones de euros a la adaptación de material rodante al ancho internacional y otros 12 millones a la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo. Asimismo, 18 millones son consignados a eliminar las barreras para la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), tanto para la reducción de ruido en el material rodante y la instalación de ejes de ancho variable en vagones de transporte de mercancías como para la adaptación de locomotoras a varias tensiones de trabajo. Y, por último, otros 12 millones se destinan a la innovación y desarrollo del eje de ancho variable en locomotoras para que puedan circular en ancho ibérico y estándar.

Por último, queremos destacar, dentro del MRR, el programa de ayuda para el cambio modal del transporte de mercancías de la carretera al tren¹³, que comportará subvenciones (un ecoincentivo) para el impulso del transporte ferroviario de mercancías con una financiación de 60 millones de euros distribuidos en tres años (2022-2024). Este programa, inédito en España, se aplicará al transporte ferroviario de mercancías en la Red Ferroviaria de Interés General, subvencionando el desarrollo y uso de servicios de transporte ferroviario de mercancías de forma proporcional a un mérito socioeconómico y ambiental demostrado, medido como reducción de costes externos (ambientales y socioeconómicos) del modo ferroviario respecto del modo carretera.

CONCLUSIONES

A lo largo de estas páginas, creemos haber confirmado nuestra hipótesis de que, desde 2011, la tradicional responsabilidad exclusiva de diseñar, ejecutar y financiar la red de infraestructuras ferroviarias por cada Estado en su respectivo territorio se ha quebrado con la decisión política de la Comisión Europea de reforzar la escala europea de la red. Hoy en día, la Comisión Europea y sus planes son ya un agente fundamental en la construcción de infraestructuras ferroviarias en el territorio de la Unión y también en su financiación, gestión y supervisión. Y lo serán todavía más en un futuro, en caso de aprobarse la propuesta de revisión de diciembre de 2021. En el momento de redactar estas líneas, el proceso de debate se halla en la fase de trílogos, es decir, debates entre Comisión, Consejo general y Parlamento Europeo, una vez aprobados los informes de cada una de estas instituciones. Por tanto, creemos haber respondido negativamente a la primera pregunta que nos hacíamos sobre si siguen siendo los Estados de Europa los únicos responsables de planificar, construir y financiar sus grandes obras de infraestructuras, especialmente las ferroviarias. Este movimiento no se ha hecho sin resistencias, como el dictamen motivado del Senado francés de mayo de 2022 en el que se criticaba la propuesta de la Comisión referida

12 https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/SUB_PRTR/ayudas_empresas_concurrencia/

13 <https://www.mitma.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/programa-de-apoyo-para-un-transporte-sostenible-y-digital-eco-incentivo-ferroviario>

a la red TEN-T por romper el principio de subsidiariedad y proporcionalidad. Vid. Dictamen motivado de un Parlamento nacional sobre la subsidiariedad.

Además, creemos haber respondido, en este caso positivamente, a otra gran cuestión que habíamos planteado: si se puede afirmar hoy en día que, a diferencia de la situación previa a la publicación de los reglamentos 1315 y 1316 de 2013, existe un plan preconcebido de carácter general que exige la armonización de la red europea buscando la máxima interoperabilidad. Estos reglamentos, especialmente el primero, eleva a la escala geopolítica europea no solo la decisión sobre trazados y mapas, sino que también obliga a plazos de terminación, características técnicas y porcentajes de financiación, al tiempo que crea figuras de coordinación y supervisión (que se reforzarán con la aprobación futura de la revisión en marcha) mediante la figura de los coordinadores europeos de los CNC. Compárese esta situación con el balance de la política europea de transportes a principios de los años noventa (Documentos Europeos, 1990; Erdmenger, 1993), donde se insistía en un papel de la comunidad europea meramente subsidiario, con funciones de orientación, garante de la interoperabilidad y apoyo financiero a los Estados con proyectos de interés comunitario. En estos textos podemos encontrar una visión radicalmente diferente a la actual, puesto que el diseño de las redes transeuropeas se apoyaba “de manera decisiva en las elaboraciones de cada uno de los Estados miembros, incorporando como contenido propio las actuaciones de carácter transeuropeo previstas en cada país” (Erdmenger, 1993, p. 334). Este mismo autor finalizaba su artículo señalando que “la libre decisión de los Estados miembros es la que en primer lugar interviene para que se lleven a cabo la construcción de infraestructuras (...) La Comunidad, dentro del respeto absoluto del principio de subsidiariedad, debe también examinar todo modo de estímulo, además del financiero, para construir las redes transeuropeas” (Erdmenger, 1993, p. 336). Treinta años más tarde, el papel de las instituciones europeas es muy distinto.

Creemos haber demostrado que nos encontramos en una fase radicalmente diferente en el proceso de construcción de una Europa unida por infraestructuras de transporte comunes e interoperables. Y no solo desde el punto de vista de las declaraciones de intenciones de la Comisión y del Parlamento Europeo, sino desde la realidad de la construcción de una red gracias a los mecanismos extraordinarios habilitados por el Consejo Europeo para vencer la crisis asociada a la pandemia del COVID-19 y para enfrentar a los urgentes retos climáticos, energéticos y geopolíticos.

REFERENCIAS

- Albalate, D. & Bel, G. (2011). Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la Alta Velocidad en España. *Revista de Economía Aplicada*, 19(1), 171-190. http://revicap.com/revista/numeros/55/pdf/albalate_bel.pdf
- Albalate, D. & Bel, G. (2017). An evidence-based review of key issues in high-speed rail. En Albalate, D. & Bel, G. *Evaluating High-Speed Rail. Interdisciplinary perspective* (pp. 1-6). Londres: Routledge.
- Anand, N., Gupta, A., & Appel, H. (2018). *Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
- Badenoch, A. & Fickers, A. (2010). *Materializing Europe: transnational infrastructures and the project of Europe*. Nueva York: Palgrave Macmillan.

- Barrios, C. & Martínez, M. A. (1998). Infraestructuras, desarrollo y análisis coste-beneficio. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 117-118, 645-651. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/85508>
- Barua, M. (2021). Infrastructure and non-human life: A wider ontology. *Progress in Human Geography*, 45(6), 1467-1489. <https://doi.org/10.1177/0309132521991220>
- Baumann, H. & Yacobi, H. (2022). Introduction: Infrastructural stigma and urban vulnerability. *Urban Studies*, 59(3), 475-489. <https://doi.org/10.1177/00420980211055655>
- Bellet, C., Alonso, M. P., & Casellas, A. (2010). Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la AGE*, 52, 143-163. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1167>
- Boira, J. V. (2007). El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T). Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006). *Papers*, 44, 45-57. <https://iermb.uab.cat/wp-content/uploads/2015/10/44-4.pdf>
- Boira, J. V. & Prytherch, D. (2015). Ordenar el territorio con corredores. Espacio y política en España a propósito de la revisión de la red TEN-T de la Unión Europea. En De la Riva, J. et al. (eds.). *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación* (pp. 25-34). Zaragoza: Universidad de Zaragoza / AGE. http://congresoage.unizar.es/eBook/trabajos/003_Boira%20Maiques.pdf
- Boira, J. V. (2017). 10 lecciones de la crisis del COVID19 para el sistema de transporte y logística español. Un análisis de urgencia. *Reflexiones sobre la crisis COVID-19. Geografía 2020. Generando discurso*. AGE-Asociación Española de Geografía. <https://www.age-geografia.es/site/wp-content/uploads/2020/03/boira-v1.pdf>
- Boira, J. V. (2020). Política de infraestructuras en España: un modelo a revisar. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 49(191), 27-43. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76525/46864>
- Boira, J. V. (2021). *La Via Augusta del segle XXI. El Corredor Mediterrani contra l'Espanya radial*. Barcelona: Pòrtic.
- Boira, J. V. (2022). El Corredor Mediterráneo y los fondos NextGeneration EU: una alianza natural. *Revista del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, 727, 163-174. https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ex163_174.pdf
- Bosworth, K. (2022). What is 'affective infrastructure'? *Dialogues in Human Geography*. <https://doi.org/10.1177/20438206221107025>
- Brenner, N. (1999). Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, 36(3), 431-451. <https://doi.org/10.1080%2F0042098993466>
- Browne, C. (2020). Book review: The Promise of Infrastructure. *Urban Studies*, 57(8), 1803-1806. <https://doi.org/10.1177/0042098020910426>
- Comisión Europea. (2021). *Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2021:0812:FIN>

- Cruz, J. (1993). La política ferroviaria en España. Balance de su planificación y ejecución de los últimos treinta años. *Boletín de la AGE*, 74, 333-359. <https://doi.org/10.21138/bage.2457>
- Cuéllar, D. (2002). Política de obras públicas y políticas liberales. El Ministerio de Fomento (1851-1874). *TST: Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 2, 43-69. https://tstrevista.com/tstpdf/tst_02/dossier1_02.pdf
- Dictamen motivado de un Parlamento Nacional sobre la subsidiariedad referido al desarrollo de la red transeuropea de transportes. Bruselas, 8 de junio de 2022. https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/JURI/NP/2022/06-30/1256976ES.pdf
- Dittmer, J. (2014). Geopolitical assemblages and complexity. *Progress in Human Geography*, 38(3), 385-401. <https://doi.org/10.1177/0309132513501405>
- Documentos Europeos. (1993). La política de europea de transporte ante 1992. *Ciudad y Territorio*, 91-92, 259-263. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83801/61869>
- Dodson, J. (2017). The Global Infrastructure Turn and Urban Practice, *Urban Policy and Research*, 35(1), 87-92. <https://doi.org/10.1080/08111146.2017.1284036>
- Ellwanger, G. & Wilckens, M. (1994). High Speed for Europe. *Japan Railway & Transport Review*, 3, 17-25. https://www.ejrcf.or.jp/jrtr/jrtr03/pdf/f17_ell.pdf
- Erdmenger, J. (1993). Redes e infraestructuras en el sistema de transporte europeo. *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, 1(97), 331-336.
- Ferri, M. (2015). *El ejército de la paz. Los ingenieros de caminos en la instauración del liberalismo en España (1833-1868)*, València: Publicacions de la Universitat de València.
- Frapporti, M. (2019). The European Logistic Space: On Jean Monnet and the integration of Europe. *Notas Economicas*, 12, 35-46. https://impactum-journals.uc.pt/notaseconomicas/article/view/2183-203X_49_3
- Hodson, M., McMeekin, A., Froud, J., & Moran, M. (2020). State-rescaling and re-designing the material city-region: Tensions of disruption and continuity in articulating the future of Greater Manchester. *Urban Studies*, 57(1), 198-217. <https://doi.org/10.1177/0042098018820181>
- Inglada, V. (1993). El papel de las infraestructuras en la competitividad y el desarrollo económico. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 97, 397-409. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83893>
- Jeffrey, C. & Dyson, J. (2020). Geographies of the future: Prefigurative politics. *Progress in Human Geography*, 45(4), 641-658. <https://doi.org/10.1177/0309132520926569>
- Jimenez, R. (2021). La Nueva Ruta de la Seda. China recompone el tablero mundial. *Sociedad Geográfica Española*, 68, 122-131.
- Liu, W., Dunford, M., & Gao, B. (2018). A discursive construction of the Belt and Road Initiative: From neo-liberal to inclusive globalization. *Journal of Geographical Sciences*, 28, 1199-1214. <https://doi.org/10.1007/s11442-018-1520-y>
- Macias, P. (2013). *Vía ancha, mente estrecha. Crónica de 150 años de aislamiento ferroviario (1848-1998)*. Madrid: Fundación Esteyco.

- Martí-Henneberg, J. (2012). European integration and national models for railway networks (1840-2010). *Journal of Transport Geography*, 26, 126-138. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.09.004>
- Martí-Henneberg, J. (2017). The influence of the railway network on territorial integration in Europe (1870-1950). *Journal of Transport Geography*, 62, 160-171. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.05.015>
- Martí-Henneberg, J. (2021). From State-Building to European Integration: The Role of the Railway Network in the Territorial Integration of Europe, 1850-2020. *Social Science History*, 45(2), 221-231. <https://doi.org/10.1017/ssh.2021.7>
- Martí-Henneberg, J. (en prensa). Levando anclas: estado, políticas públicas y despegue de la navegación marítima en España, 1850-1910. *Ayer. Revista de Historia Contemporánea*.
- Medeiros, E., Ferreira, R., Boijmans, P., Verschelde, N., Spisiak, R., Skonieczki, P., Dietachmair, J., Hurnaus, K., Ebster, M., Madsen, S., Ballaguy, R.-L., Volponi, E., Isinger, E., Voiry, P., Markl-Hummel, L., Harster, P., Sippel, L., Nolte, J., Maarfield, S., & Berzi, M. (2021). Boosting cross-border regions through better cross-border transport services. The European case. *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 291-301. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.01.006>
- Misa, T. J. & Schot, J. (2005). Inventing Europe: technology and the hidden integration of Europe. *History and Technology*, 21(1), 1-19. <https://doi.org/10.1080/07341510500037487>
- Moss, T. (2020). *Remaking Berlin: a history of the city through infrastructure, 1920-2020*. Cambridge: MIT Press.
- Muñoz, C. (2016). La configuración del Espacio Único Europeo de Transportes: la Historia de la red transeuropea de transportes. *TST: Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 31, 66-87. https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_31/articulo31_03.pdf
- Muñoz, C. (2018). El modelo político territorial como factor explicativo del desarrollo acelerados de la alta velocidad en España: revisión y propuesta metodológica. *Boletín de la AGE*, 77, 111-147. <https://doi.org/10.21138/bage.2536>
- Olesen, K. (2020). Infrastructure imaginaries: The politics of light rail projects in the age of neoliberalism. *Urban Studies*, 57(9), 1811-1826. <https://doi.org/10.1177/0042098019853502>
- Opitz, S. & Tellmann, U. (2015). Europe as Infrastructure. Networking the Operative Community. *South Atlantic Quarterly*, 114(1), 171-190.
- Romero, J., Brandis, D., Delgado, C., García, J. L., Gómez Moreno, M. L., Olcina, J., Rullan, O., Vera, F., & Vicente, J. (2018). Aproximación a la Geografía del despilfarro en España: balance de las últimas dos décadas. *Boletín de la AGE*, 77, 1-51. <https://doi.org/10.21138/bage.2533>
- Rodriguez-Pose, A., Crescenzi, R., & Di Cataldo, M. (2018). Institutions and the Thirst for 'Prestige' Transport Infrastructure. En Glückler, J., Suddaby, R., & Lenz, R. (eds.). *Knowledge and Institutions. Knowledge and Space* (pp. 227-246, vol. 13). Nueva York: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-75328-7_11
- Saurí, D. (2021). Reseña: Remaking Berlin. A History of the City through Infrastructure. 1920-2020. *Boletín de la AGE*, 89. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/3126>

- Scott, A. J. (2019). City-regions reconsidered. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 51(3), 554-580. <https://doi.org/10.1177/0308518X19831591>
- Searle, G. & Legacy, C. (2010). Locating the public interest in mega infrastructure planning: The case of Sydney's WestConnex. *Urban Studies*, 58(4), 826-844. <https://doi.org/10.1177/0042098020927835>
- Serrano, A. (2007). Hacia una red mallada de vías rápidas de gran capacidad. El nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. *Boletín de la AGE*, 43, 173-196. <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/587>
- Serrano, J. M. (2012). Transporte de mercancías por ferrocarril en España; agotamiento de un modelo y su necesaria renovación. El difícil futuro. *Boletín de la AGE*, 60, 203-206. <https://doi.org/10.21138/bage.1505>
- Sevilla, A. (2017). *Neil Brenner. Teoría urbana crítica y políticas de escala*. Barcelona: Icaria.
- Van Der Vleuten, E., Anastasiadou, Lakendijk, V., & Schipper, F. (2007). Europe's System Builders: the contested shaping of transnational road, electricity and Rail Networks. *Contemporary European History*, 16(3), 321-347. <https://doi.org/10.1017/S0960777307003967>
- Vassallo, J. M. & Baeza-Muñoz, M. A. (2011). Las redes transeuropeas de transporte, RTE-T. *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 39(74), 39-73. <https://www.redalyc.org/pdf/824/82422752003.pdf>
- Vázquez, P. (coord.) (1993). Editorial. Perspectivas en torno al Plan Director de Infraestructuras. *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, 1(97), 327.
- Vázquez, P. & Álvarez, Ó. (1993). Las redes transeuropeas y las líneas presupuestarias comunitarias. Su relación con el PDI. *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, 1(97), 443-453.
- Vigil, C. (1993). Financiación de infraestructuras. *Ciudad y Territorio-Estudios Territoriales*, 1(97), 433-442. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/83896>
- Yeh, A. G.-O. & Chen, Z. (2020). From cities to super mega city regions in China in a new wave of urbanisation and economic transition: Issues and challenges. *Urban Studies*, 57(3), 636-654. <https://doi.org/10.1177/0042098019879566>
- Zaragoza, A., Sastre, J., & Manzanares, F. (2012). Las redes transeuropeas de transporte. Una visión crítica y constructiva de su efecto en España. *Revista de Obras Públicas*, 3529, 45-62. https://quickclick.es/rop/pdf/publico/2012/2012_%20febrero_3529_04.pdf

Cómo citar este artículo:

Boira Maiques, J. V. & Berzi, M. (2023). La europeización de las grandes infraestructuras nacionales: hacia una soberanía compartida (2011-2021). *Cuadernos de Geografía*, 110, 243-262. <https://doi.org/10.7203/CGUV.110.25258>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.