

## LA APLICACIÓN DE LA TELEMÁTICA AL TRANSPORTE

Por RAFAEL IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ

### **El nacimiento de «una sociedad de la información»**

El pleno funcionamiento del mercado interior requiere el establecimiento de una serie de redes internacionales que permitan la conexión e intercomunicación de los Estados miembros entre sí. Si bien es cierto que sin unas redes transeuropeas de transporte, adecuadas a las exigencias del mercado y que faciliten la movilidad de personas y mercancías, es difícil alcanzar los objetivos del mercado único europeo, no menos cierto es la necesidad de desarrollar una red de telecomunicaciones que posibilite la creación de unas autopistas de la información, camino de «una sociedad mundial de la información».

El Libro Blanco sobre el *Crecimiento, competitividad y empleo*, publicado en el año 1993 por la Comisión de la Unión Europea, se ha hecho cargo del proceso de transformación que están operando las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en la vida económica y social, dando lugar al nacimiento de una nueva sociedad, la llamada «sociedad de la información», donde la gestión, la calidad y la velocidad de la información se han convertido en el factor clave de la competitividad, condicionando la economía en todas sus etapas.

Europa debe hacer un esfuerzo en la carrera iniciada por otros países —Estados Unidos y Japón—, impulsando el desarrollo de las TIC, y aprovechándose tanto de sus ventajas como del servicio que prestan a la actividad humana y a la sociedad, en general.

Como señala el Libro Blanco, la evolución hacia «la sociedad de la información» es un movimiento de fondo irresistible que afecta a todos los engranajes de la organización social y a las relaciones entre los interlocutores económicos. Dotar a la Comunidad de «un espacio común de la información» significa permitirle aprovechar mejor las oportunidades que brinda este fenómeno.

Este espacio común se compone de varios niveles:

- La propia información, transformada y reunida en forma electrónica, es decir digital (bases de datos, textos, imágenes, disco compacto interactivo, etc.).
- Los equipos, componentes y programas a disposición del usuario, que permiten el tratamiento de dicha información.
- Las infraestructuras físicas (infraestructuras terrestres cableadas, redes de radio-comunicaciones, satélites, etc.).
- Los servicios de telecomunicaciones de base, en especial los servicios de correo electrónico y de transferencia de ficheros informáticos, los servicios interactivos de acceso a bancos de datos y los servicios interactivos digitales de intercambio de imágenes.
- Las aplicaciones a las que los niveles aludidos aportan su función de almacenamiento, tratamiento y transmisión y que ofrecen a los usuarios servicios adaptados específicamente a sus necesidades.
- Los usuarios formados, no sólo en el uso de las aplicaciones sino sobre todo en las potencialidades que brindan las TIC y las condiciones necesarias para su óptima utilización.

La transformación hacia «una sociedad de la información» y las oportunidades que ofrece pueden compararse a la primera revolución industrial.

Es interesante señalar que la estrategia europea en este proceso desencadenado, en el que Estados Unidos y Japón han iniciado una carrera frenética, debe perseguir un triple objetivo:

- Orientar desde el principio su actuación adoptando una perspectiva mundial.
- Cuidar para que los sistemas que se desarrollen tengan suficientemente en cuenta las especificidades europeas.
- Crear las condiciones para que, en un sistema internacional abierto y competitivo, Europa conserve un grado suficiente de dominio de las tecnologías básicas y una industria eficaz y competitiva.

La política de creación de un espacio común de la información debe articularse en torno a los siguientes ejes prioritarios:

- Creación de un entorno reglamentario y político que estimule a la iniciativa privada en base a una apertura a la competencia.
- Dotación de servicios básicos de telecomunicaciones transeuropeas solucionando los problemas de incompatibilidad y falta de interoperabilidad entre las redes nacionales de servicios.
- Desarrollo de una formación adaptada a las nuevas circunstancias.
- Mantenimiento del dominio de las tecnologías y mejora de los resultados de las industrias europeas de la información y las comunicaciones.

La futura intensificación del uso de las redes de información y telecomunicaciones ofrece también, dentro de esta panorámica general, nuevas oportunidades para el desarrollo del sector europeo del transporte.

### **El transporte, la telemática y «la sociedad de la información»**

Como se indicó anteriormente, el mercado interior, que ya está prácticamente realizado, impone un sistema económico —abierto, descentralizado y regido por las fuerzas del mercado— y social que requiere un intercambio adecuado de información y conocimientos, y una movilidad idónea de personas y mercancías.

El Libro Blanco mencionado en el apartado anterior presenta una estrategia para alcanzar estos objetivos —la inversión en nuevas tecnologías que permitan establecer unas redes de información eficaces y las redes transeuropeas para el transporte y la energía— y el propio Tratado de la Unión Europea (TUE) —Tratado de Maastricht— establece la nueva política de redes transeuropeas —transportes, energía y telecomunicaciones— y la creación de una serie de ayudas financieras para su desarrollo. Posteriormente, el Consejo Europeo de Corfú, en junio del año 1994, subrayó que era urgente, entre otras medidas, la creación de «la sociedad de la información» y actuar prioritariamente en el área de la telemática aplicada al transporte.

El ámbito transnacional en el que se desarrollan los sistemas de información y comunicación justifican los planteamientos globales que a nivel de la Unión Europea (UE) se están llevando a cabo, lo cual obliga a exponer las directrices que se están estableciendo en esta materia y los avances que se están logrando en base a los trabajos de la Comisión. Por este motivo, se ha considerado interesante partir de la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo relativa a las aplicaciones de la telemática al transporte en Europa presentada en noviembre

del año 1994 —COM(94)469 final— cuyo objetivo es plantear e impulsar políticamente un programa de medidas que constituye la base de las futuras actuaciones de los Estados miembros en el desarrollo de la infraestructura telemática en todos los modos de transporte.

En el proceso de configuración de las redes transeuropeas de transporte, impulsadas por el Grupo Christophersen, se ha visto la conveniencia que presenta la integración de todas las redes, para llegar a «una red de infraestructuras integrada» que contribuya de manera más eficaz a la movilidad sostenible de personas y mercancías. La Comisión considera básica esta integración, siendo clave para ello disponer de una infraestructura telemática, ya que aporta los medios necesarios para gestionar mejor la red y su tráfico y hacer posible unos servicios de transporte de valor añadido de elevada calidad.

A su vez, es conveniente, si no necesario, llegar a una infraestructura telemática común para el uso de las redes europeas de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y por carretera.

### **Aplicaciones de la telemática al transporte**

Las aplicaciones de la telemática en el transporte pueden referirse al funcionamiento de las redes e infraestructuras de transporte, a los equipos electrónicos de a bordo o a los propios servicios de transporte.

Los componentes de los sistemas telemáticos correspondientes a las dos primeras aplicaciones incorporan detectores y una serie de sistemas informáticos y redes de comunicación de la infraestructura al vehículo o de éste al conductor y a la infraestructura, mientras que los servicios telemáticos aplicados al transporte tienden a satisfacer las necesidades de las autoridades de transporte, en lo que a gestión y control de tráfico se refiere, o a aportar valor añadido a los servicios prestados con carácter comercial. Por el interés que ofrecen estos últimos al sector, cabe señalar los siguientes:

- Los servicios de gestión y control de tráfico que facilitan la gestión del tráfico a los operadores de redes, contribuyendo a la mejora de la notificación de situaciones de emergencia y de los tiempos de respuesta. Pueden destacarse entre los mismos: la gestión de incidentes, la gestión de la demanda de viajes, el control del tráfico de los distintos modos de transporte, los sistemas de información y gestión del tráfico de buques, los sistemas de gestión del tráfico aéreo, los sistemas de

comunicación y gobierno de los ferrocarriles, la gestión de emergencias, etc.

- Los servicios de información sobre tráfico y viajes que facilitan a los operadores de redes, la gestión de la información y a los viajeros la planificación de sus viajes y elección de rutas
- Los servicios de transporte colectivo que mejoran su eficacia y seguridad.
- Los servicios aplicados a la explotación de vehículos comerciales, tales como la gestión de flotas y transportes comerciales, la gestión de terminales y de transporte intermodal, la vigilancia de la seguridad a bordo, el despacho electrónico de vehículos comerciales facilitando el despacho fronterizo, los procesos administrativos de los vehículos, la notificación de incidentes de mercancías peligrosas, etc.
- Los sistemas avanzados de seguridad para los vehículos que ofrecen distintas formas de evitación de colisiones y precauciones de seguridad para vehículos, siendo el objetivo a largo plazo el vehículo automatizado.
- Los servicios de pago y reservas electrónicos.

Las ventajas derivadas de estas aplicaciones de la telemática al sector del transporte son claras. Las administraciones y autoridades públicas dispondrán de un instrumento eficaz para gestionar el tráfico, fomentar el transporte multimodal, controlar la demanda y aumentar la seguridad. Los operadores y la industria del transporte dispondrán de transporte multimodal, interoperabilidad, compatibilidad, aumento de la eficacia y mayor competitividad. La industria, el comercio y el resto de las empresas disfrutarán de una cadena logística eficaz, previsible y fiable. Los conductores, pasajeros y organizadores del transporte podrán contar con una información sobre viajes y tráfico fiable que les permitirá planear sus desplazamientos, elegir el modo de transporte con mayor conocimiento de causa y disfrutar de unos viajes más cómodos y seguros.

### **Sistemas y servicios telemáticos en diversos modos de transportes**

La lista de cuestiones que la Comunidad debe estudiar es muy amplia, pero la necesidad de resolverlos no puede justificar demoras en la instalación de sistema y servicios telemáticos que pueden proporcionar ventajas prácticas inmediatas. La Comisión fomentará, recurriendo a los instrumentos financieros adecuados. La realización de proyectos en ciertas áreas clave.

A continuación se incorpora la relación de aplicaciones telemáticas en los distintos modos de transporte que ha redactado la Comunidad.

### *Carretera*

La existencia de un marco global para la infraestructura telemática aplicada al transporte por carretera constituye un requisito previo, para que los agentes del mercado puedan adoptar a sus decisiones de inversión suficientes elementos de juicio.

De aquí al año 1999, los agentes del sector tendrán que invertir considerables recursos en:

- La implementación de sistemas de control y gestión del tráfico.
- La implementación de servicios de información y gestión del tráfico y de los viajes.
- En el caso de los operadores de transporte, sistemas que permitan una mejor gestión de sus flotas.
- La puesta en marcha de nuevos servicios telemáticos para operadores de transporte, viajeros y transportistas.

Las consecuencias de esta inversiones no se limitarán a la red transeuropea de carreteras en la que la política comunitaria de transporte asigna prioridades y proporciona orientaciones. Las aplicaciones telemáticas se extenderán a las redes regionales y urbanas y a nuevos tipos de servicios en los que son considerables las necesidades de los usuarios y las posibilidades del mercado. Las empresa de transporte por carretera, los operadores de autobuses y autocares, las empresas de distribución comercial y otros servicios que dependen del transporte por carretera pueden beneficiarse de una mejor gestión de sus flotas.

Para poder ofrecer información de interés para el viajero y para la gestión del tráfico es imprescindible contar con una información dinámica sobre el tráfico. El poder ofrecer a viajeros y expedidores una información más en consonancia con sus necesidades permitiría atender diversos objetivos de la política de transportes. La recogida, tratamiento y distribución automáticos de los datos sobre el tráfico constituyen el primer paso en el camino que lleva hacia una gestión inteligente del tráfico y unos nuevos servicios de valor añadido. En la mayor parte de las ciudades europeas pueden instalarse sistemas de gestión e informática para el transporte público utilizando la base común de «diccionarios de datos» y servicios armonizados.

El Grupo Bangemann ha sugerido que se comience por equipar 2.000 km de autopista de interés común en Europa que atiendan el máximo de tráfico internacional y 10 ciudades europeas con sistemas telemáticos adecuados para poder prestar los servicios mencionados en los capítulos precedentes antes del año 1996, y que quede cubierta la totalidad de la red transeuropea y 30 zonas metropolitanas antes del año 2000. El Consejo Europeo celebrado en Corfú aprobó, en principio, las áreas de aplicación propuestas en el informe Bangemann. En lo que se refiere a la red transeuropea, la Comisión colaborará con el Comité de Infraestructura para seleccionar las rutas más adecuadas, para iniciar la implementación. Estas rutas deberán considerarse prioritarias para los proyectos de interés común que versen sobre gestión del tráfico por carretera y apliquen la decisión del Consejo, de 29 de octubre del año 1993, sobre la red transeuropea de carreteras. La Comisión remitirá en breve al Grupo Christophersen propuestas sobre los sistemas de gestión del tráfico en la red transeuropea.

La Comisión, también en respuesta al informe del Grupo Bangemann, ha manifestado su disposición a colaborar con las asociaciones de ciudades y regiones, tales como POLIS y CORRIDOR, en el desarrollo de redes comunes para proyectos piloto, y con ERTICO (que reúne a más de 30 administraciones, empresas, operadores y usuarios) en la coordinación de la implementación de los sistemas telemáticos para el transporte por carretera. Las organizaciones de usuarios, los operadores, la industria y los representantes de las administraciones tendrán que promover, en un marco adecuado, unas actuaciones coordinadas, al tiempo que sostienen las actividades del Grupo de alto nivel sobre «la sociedad de la información». La Comisión tendrá que estudiar qué inversiones resultan necesarias para la adecuada explotación de los servicios telemáticos en la red transeuropea de carreteras, qué servicios y sistemas telemáticos se necesitan en las ciudades y cuáles son los nuevos servicios de valor añadido que exigen operadores y usuarios.

Resultará fundamental para una correcta gestión del tráfico el establecimiento de centros de información sobre el tráfico donde todavía no existen y su interconexión en redes utilizando protocolos y mensajes normalizados según se definieron en el programa de telemática. La información se difundirá a los usuarios finales a través de un Sistema RDS-TMC y, cuando proceda, a través de las comunicaciones de corta distancia (radiobalizas) o de la telefonía móvil (GSM). Es necesario facilitar la creación de organismos que se encarguen de la actualización de los mapas digitales.

Al mismo tiempo, será necesario fomentar la inversión privada en servicios y sistemas telemáticos para el transporte: sistemas de gestión de flotas, vigilancia de vehículos, consejos sobre rutas, información para el viajero y cobro electrónico de tasas, que puedan contribuir a atraer a los operadores privados y ofrecer a los viajeros servicios de valor añadido.

Debería estudiarse la posibilidad de instalar una red transeuropea de telecomunicación para la vigilancia del transporte de mercancías peligrosas. Sin embargo, por el momento, es preciso armonizar los reglamentos y procedimientos necesarios antes de buscar soluciones técnicas.

La Comisión está trabajando también en la ampliación de la actual Directiva sobre permisos de conducción para incluir la posibilidad de conceder un permiso en forma de tarjeta de crédito, con la posible utilización también de la tecnología de tarjetas inteligentes, en una propuesta de reglamento para la introducción de un tacógrafo digital, y, en colaboración con Austria, en un sistema que hará posible el adeudo electrónico de ecopuntos en las carreteras austriacas. Las instalaciones deben iniciarse antes del año 1997.

### *Ferrocarril*

En abril del año 1994, la Comisión presentó una propuesta de Directiva sobre la interoperabilidad de la red europea de trenes de alta velocidad. Dicha Directiva contiene disposiciones sobre herramientas y servicios telemáticos de control y gobierno, y de intercambio de tráfico a lo largo de los enlaces ferroviarios que deben implantarse en la red transeuropea de ferrocarriles. Cualquier proyecto que contribuya a la consecución de las metas de esta Directiva puede considerarse proyecto de interés común con arreglo a las propuestas de orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transportes. Además, la parte convencional de la red ferroviaria debe recibir gradualmente los equipos adecuados de manera que quede garantizada la interoperabilidad para los trenes de mercancías de larga distancia.

En relación con este objetivo, la Comisión inició en el año 1990 actividades relacionadas con el diseño, definición y desarrollo de un sistema europeo de mando y control basado en tecnologías de vanguardia. Este nuevo sistema de control de trenes es un subsistema del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y consta de equipos situados a bordo de las locomotoras y a lo largo de los trazados ferroviarios y dotados de *hardware* y *software* avanzados. La Comisión acogería favorable-

mente cualquier iniciativa de instalación de bancos de prueba para este sistema, a la mayor brevedad posible, en ejes de tráfico intenso seleccionados dentro de las redes transeuropeas de ferrocarriles.

Este nuevo Sistema europeo de señalización será también comprobado, validado y sometido a prueba práctica a solicitud de los países vecinos de la Comunidad, por ejemplo, en la línea Viena-Budapest durante los años 1996-1997.

La Comisión propondrá la instalación de tal Sistema en las redes transeuropeas y confía en que el Grupo Christophersen lo examine.

Además, hacen falta servicios de información al viajero en línea y sistemas de reserva e información sobre mercancías para potenciar el atractivo y la competitividad de este modo de transporte.

#### *Marítimo y en aguas interiores*

La creación de Sistemas de Información y Gestión para el Tráfico de Buques (VTMIS) es una de las actividades principales incluidas en la propuesta de red transeuropea de transportes de la Comisión. Con ellos será posible disponer de unos sistemas de ayuda a la vigilancia y la orientación interconectados, lo que contribuiría a mejorar la seguridad (reducción del riesgo de colisión y encalladura) y la eficacia (reducción de las fases de espera, simplificación y mejora de los procedimientos administrativos, flujo continuo del tráfico). Además, contribuirían a evitar y controlar la contaminación del mar en situaciones de emergencia. El control portuario, elemento importante para la mejora de la seguridad en el mar y la protección del medio ambiente, quedará interconectado y ganará, por consiguiente, en eficacia.

Los sistemas de intercambio de información se encuentran en diversas fases de implementación y desarrollo en la Comunidad, y deben ser objeto de apoyo, o sobre todo para fomentar el tráfico marítimo de corta distancia. Los operadores de puertos y transporte marítimo deben tener a su disposición unos sistemas logísticos adecuados basados en la telemática que faciliten el flujo de las mercancías y la interconectabilidad. Además, la Comisión invitará al foro de industrias marítimas a presentar propuestas concretas sobre el uso de la telemática que reflejen las necesidades de los operadores económicos.

La Comisión formulará las propuestas adecuadas para garantizar la interoperabilidad de una red VTMIS transeuropea teniendo en cuenta las dis-

posiciones pertinentes de la Organización Marítima Internacional. Se está preparando una comunicación al respecto, que se espera sea examinada por el Grupo Christophersen. Siguiendo las conclusiones del Consejo del 28 de septiembre de 1994, la Comisión propondrá también una evaluación del impacto industrial y económico sobre todos los sectores industriales usuarios, incluyendo las industrias marítimas clasificadas dentro de las actividades de «la sociedad de la información» del Grupo Bangemann.

### *Aéreo*

El control del tráfico aéreo es un servicio obligatorio e imprescindible para mantener un nivel aceptable de seguridad en el transporte aéreo. La capacidad de los sistemas que prestan este servicio constituye actualmente un factor que limita el desarrollo de una red eficaz de transporte aéreo en el marco de liberalización por el que ha optado la Comunidad Europea. Entre las medidas que habría que adoptar para mejorar el rendimiento de los sistemas de control de tráfico aéreo y hacer frente a la demanda previsible, el recurso a la telemática parece de las más prometedoras. Será necesario proseguir el desarrollo de nuevas herramientas (tales como los puestos de trabajo inteligentes para el control del tráfico aéreo, la gestión del flujo del tráfico aéreo y los sistemas de evitación de colisiones), basados fundamentalmente en aplicaciones telemáticas, e introducirlos en un entorno operativo. Se propone tal sistema dentro de las medidas tendente a la realización de «la sociedad de la información» propuestas por el Grupo Bangemann y confirmadas por el Consejo Europeo celebrado en Corfú. La Comisión propone apoyarlo en el marco de las actividades de la red transeuropea.

La Comisión ha facilitado ya la reglamentación y la normalización tendentes a garantizar la interoperabilidad y la interconexión en la Comunidad Europea con la adopción de una Directiva relativa a la definición y usos de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y sistemas de gestión del tráfico aéreo (Directiva 93/65/CEE). Se ha confiado un mandato a Eurocontrol y a los organismos de normalización para que colaboren al respecto. La Comisión seguirá de cerca los avances efectuados en la aplicación de la Directiva.

La Comunidad ha establecido también un marco coherente para la investigación y desarrollo tecnológico sobre la gestión del tráfico aéreo denominado Ecarda con idea de fomentar las actividades en este campo, espe-

cialmente en lo relativo a las aplicaciones telemáticas, con vistas a preparar el futuro sistema europeo de gestión del tráfico aéreo.

### *Intermodal*

Para que el transporte combinado (modos interiores y navegación de corta distancia) pueda ser una alternativa a los servicios de transporte de mercancías por carretera hacen falta instrumentos de información y gestión que las herramientas y servicios telemáticos pueden proporcionar de forma óptima. Lo fundamental será crear una red europea coherente de información para el seguimiento de las unidades de carga (contenedores, superestructuras móviles y semirremolques); tal red debe abarcar la totalidad de Europa y la totalidad de los modos (ferrocarril, carretera, aguas interiores y navegación marítima de corta distancia) sobre la base de los resultados del programa de telemática; debe también ser accesible sin discriminaciones y a un precio razonable para cualquier empresa privada que efectúe transportes combinados. Esas Acciones Piloto en Materia de Transporte Combinado (PACT) ofrecen un buen marco para la realización de estas actividades, ya que reúne a varios operadores estatales, como ferrocarriles, empresas de transporte combinado o autoridades portuarias, en determinados ejes principales de toda Europa, pero sería necesario atribuir a las PACT un presupuesto suficiente.

La Comisión propone, que en el marco de las PACT, reciban apoyo comunitario los proyectos dedicados a la aplicación de sistemas y servicios telemáticos al transporte combinado. Esto será de aplicación a las operaciones efectuadas en terminales de trasbordo, entre operadores de transporte y expedidores, para gestión de material móvil y para seguimiento de mercancías.

De igual manera, la Comisión propondrá en un futuro próximo actividades de fomento del transporte marítimo de corta distancia que incluirán la aplicación de herramientas y servicios telemáticos.

La idea de una red ciudadana apareció en el Libro Blanco sobre *El desarrollo futuro de una política común de transportes*. Se trata de una combinación óptima de modos de transporte para servicios de traslado de pasajeros de puerta a puerta que utiliza en la mayor medida posible los servicios de transporte colectivo. Elementos esenciales de esta red ciudadana serán un sistema de información y un sistema de gestión adecuado para los operadores. En el actual programa de telemática se están demostrando varios sistemas avanzados que mejoran el transporte colec-

tivo cuya implementación podrá considerarse. Tal red de servicios constituirá una piedra angular en la implantación de la política común de transportes en el camino hacia una movilidad sostenible. Será necesario hacer especial hincapié en los servicios urbanos y en los servicios rurales en las zonas comunitarias de menor densidad de población, siempre que resulte económicamente viable. La Comisión está redactando una propuesta del plan de promoción de dicha red.

## **Influencia del transporte en el panorama estratégico**

Para un observador español del año 1966, el panorama estratégico se presenta en dos grandes escenarios, global uno y regional otro pero estrechamente relacionados.

El escenario global aparece ante nosotros de nuevo como una contienda de intereses; superado el enfrentamiento ideológico bipolar que caracterizó a la guerra fría, nos preparamos —en opinión de ciertos intelectuales— para asistir a una confrontación de culturas. ¿Quiénes son ahora las potencias mundiales? Es indudable que Norteamérica con sus grandes medios de comunicación de masas y los «tigres» asiáticos con sus economías en crecimiento geométrico pueden ser los dos principales protagonistas; junto a ellos Europa intenta encontrar un puesto sacando partido de sus potencialidades intelectuales.

El escenario regional, se presenta como el escenario de la reconstrucción europea. Algunos autores se preguntan si la idea de Europa existe más allá de sus límites geográficos o si por el contrario la misma fuerza de pueblos europeos que han irradiado su influencia en todas las direcciones impedirá ahora la unificación. El empuje hegemónico alemán que con su reunificación ha puesto en peligro el equilibrio de la UE para salir de una crisis económica profunda, ha supuesto paradójicamente un factor de cohesión y un nuevo aliento al proyecto de Unión Política Europea más ambicioso incluso de aquel que soñaron Schuman y Monnet.

El TUE dibuja tímidamente una política exterior y de seguridad común que para muchos de sus detractores más radicales nace muerta en un pilar intergubernamental que necesita la unanimidad para la toma de decisiones y para otros es inoperante y poco efectiva por la falta de oportunidad o excesiva dilación de sus deliberaciones.

A pesar de las críticas y de la posible confusión, no podemos dejar de considerar en este panorama estratégico europeo, el nacimiento de una nueva realidad europea más allá de un mero espacio económico común con una voluntad política indudable.

En esta nueva realidad política que pretende ser la UE encontramos los rasgos de una política exterior que denotan su vocación de potencia mundial: la relación transatlántica, la ampliación (PECOS acuerdo aduanero con Turquía), la proyección hacia el Mundo Iberoamericano y las Conferencias de Bangkok y Lomé (Asia y África).

En el campo de los transportes el gran reto que se impone la UE con la unificación, es el de establecer las grandes redes transeuropeas (artículo 129.B. TUE) y armonizar la normativa para eliminar obstáculos a su desarrollo. La importancia de las aplicaciones telemáticas para mejorar el rendimiento de los transportes es un factor decisivo. La UE puede tener unas Fuerzas Armadas de la Unión —es sólo una decisión política—, pero la capacidad de transporte estratégico para proyectar esas fuerzas supondría un coste económico desproporcionado, de ahí la importancia de todas las acciones encaminadas a la optimización de los transportes europeos de cara a una posible movilización. (Gran Bretaña en el conflicto de las Malvinas), para superar la vulnerabilidad de la dependencia norteamericana.