

Europa en movimiento
Comisión Europea
Dirección General de Prensa y Comunicación
Texto original terminado en junio de 2003

Europa en la encrucijada

La necesidad de un transporte sostenible

Unión Europea

El transporte pone directamente en las manos de los ciudadanos los beneficios de la Unión Europea. Las personas y los bienes pueden pasar sin obstáculos de un país a otro. Gracias a unos transportes asequibles, podemos viajar libremente, tanto por trabajo como por ocio, por carretera, ferrocarril, en avión o en barco. Los productos que determinan nuestro estilo de vida son transportados por Europa más rápidamente y en mayor cantidad y variedad que nunca antes. La competencia fomentada por la UE en los diferentes modos de transporte ha servido para que los precios se mantengan bajos. Pero, como puede verse en este folleto, el transporte es víctima de su propio éxito. Nuestra movilidad se ve ahora amenazada por la congestión, los retrasos y la contaminación. Es necesario un cambio, y la política de transporte de la UE está pensada para suscitarlo.

Índice

La búsqueda del equilibrio

Mantener la competitividad de la economía

La dimensión europea del transporte

Calcular el coste

Una estrategia para la sostenibilidad

Transporte en beneficio de los usuarios

Conclusiones: gestionar el cambio

Si desea saber más

La búsqueda del equilibrio

Los europeos damos por descontada nuestra movilidad. Gracias al automóvil y a un transporte por ferrocarril y aéreo a precios asequibles y a la desaparición de los controles en las fronteras estatales, nos podemos desplazar libremente tanto para viajes cortos como largos. La eliminación de las fronteras interiores en la Unión Europea y la creación del mercado único significan que los productos que compramos son transportados por toda Europa en mayor variedad y cantidad y de manera más rápida que nunca antes.

Las fronteras no cayeron solas, como tampoco se abrieron por sí solas de repente los mercados nacionales anteriormente cerrados, sino que ha sido la Unión Europea quien ha propiciado estos logros. El mercado único descansa sobre cuatro libertades básicas: la libre circulación de mercancías, servicios, personas y capitales.

Para apoyar estas libertades, la Unión Europea ha abolido el control del paso de personas y mercancías a través de las fronteras entre los países de la Unión. También ha abierto los mercados nacionales del transporte por carretera y aéreo y, en menor medida, también del transporte ferroviario, que anteriormente estaban cerrados. El número de personas que viajan y la cantidad de mercancías que se transportan, especialmente por carretera y avión, han aumentado espectacularmente.

Pero la movilidad tiene un precio. Paradójicamente, nuestra demanda creciente de transporte ha creado problemas que amenazan nuestra movilidad. Cada día se producen atascos en 7 500 kilómetros de carreteras europeas. La congestión de las carreteras y los aeropuertos añade un 6 % a la factura energética de la Unión Europea, con el consiguiente aumento de la contaminación. En resumen, nuestros patrones actuales de crecimiento del transporte son insostenibles.

Hay una forma de avanzar, y es que las autoridades nacionales, regionales y locales mejoren los servicios de transporte público o impongan el pago de un peaje a los conductores para acceder a las zonas congestionadas, como ya hacen las ciudades de Londres y Génova para permitir la circulación por su centro.

El problema principal tiene sin embargo una dimensión europea: cómo fomentar un mejor equilibrio entre las diferentes formas de transporte y cómo aprovechar mejor las redes existentes. Uno de los objetivos de la política de transporte de la Unión Europea es cambiar al ferrocarril un número mayor de transportes por carretera de larga distancia y de transportes aéreos de corta distancia. Pero ello depende de manera crucial de la mejora de los ferrocarriles europeos.

En segundo lugar, hay que integrar en un conjunto coherente el mosaico fragmentado de redes regionales y nacionales de transporte. Una tercera prioridad es el fomento del transporte combinado – carretera-ferrocarril, carretera-mar y ferrocarril-mar – tanto para pasajeros como para mercancías. Un cuarto objetivo es llevar a cabo varios proyectos europeos de infraestructura de transporte de envergadura, las llamadas redes transeuropeas (RTE). Con la llegada a la Unión en 2004 de nuevos Estados miembros que tienen en su mayoría redes de transporte menos desarrolladas, las RTE cobran una importancia todavía mayor.

Mantener la competitividad de la economía

Dependemos de transportes seguros, fiables, cómodos y rápidos para llegar al trabajo cada día, para nuestros viajes de negocios y de turismo y para entregar los productos que determinan en gran medida nuestro estilo de vida. Unos sistemas eficaces de transporte son esenciales para mantener la competitividad de la economía europea y garantizar el buen funcionamiento del mercado único.

Pero el transporte es asimismo un sector económico por derecho propio que aporta un 10 % de nuestra riqueza medida en términos de producto interior bruto (PIB). Es un sector que mueve 1 billón de euros al año y que da trabajo a más de 10 millones de personas.

El crecimiento del transporte va parejo al de la economía y al de nuestra prosperidad. Si el teletrabajo reduce los desplazamientos al lugar de trabajo, esta caída se ve compensada por el crecimiento de los viajes de ocio y turismo. Los métodos modernos de producción basados en la entrega justo a tiempo de piezas y componentes exigen viajes más frecuentes que antes.

La Unión Europea ha impulsado mediante sus políticas el crecimiento del transporte. Además de eliminar las fronteras físicas, la Unión Europea ha introducido una serie de políticas que apoyan el mercado único e impulsan el comercio. Se trata de las políticas de competencia, que permiten una mayor oferta de productos a precios más bajos, y medidas de fomento de la cooperación transfronteriza entre empresas, o del reconocimiento mutuo por parte de cada país de la Unión Europea de las normas técnicas de los demás. La eliminación de límites a la cantidad de bienes de consumo particular que cualquier persona puede comprar en otro país de la Unión Europea ha fomentado las compras transfronterizas por parte de clientes en búsqueda de oportunidades.

En el sector del transporte en sí, la Unión Europea ha ido abriendo a la competencia los mercados nacionales del transporte, sucesivamente en cada modo de transporte: la carretera, el ferrocarril, el transporte aéreo, el marítimo y las vías interiores de navegación.

El objetivo ha sido construir un sector del transporte dinámico en beneficio de los ciudadanos, las empresas y los Estados. Son los intereses de los ciudadanos los que determinan la forma de la política de transporte de la Unión Europea.

La dimensión europea del transporte

Cada país de la Unión Europea es libre de desarrollar sus propias infraestructuras y redes de transporte, pero la intervención de la Unión Europea se justifica cuando es necesaria una actuación común para mantener las cuatro libertades esenciales o cuando la descoordinación de las políticas nacionales puede dar lugar a la discriminación de los operadores de transporte de países distintos de la Unión Europea.

Desde el principio, la UE ha tenido la responsabilidad de aplicar una política común de transporte, contemplada ya en el Tratado de Roma de 1957. Pero no fue hasta 1985 – con el impulso para crear el mercado único y una sentencia del Tribunal de Justicia europeo que marcó un hito – que los Estados miembros de la UE empezaron a prestar una atención seria a esta obligación. El Tratado de Maastricht de 1992 dio finalmente a la UE la capacidad de actuar en el campo del transporte.

Desde 1992, la Unión ha venido aplicando su política de transporte con un cierto éxito, en particular en la apertura a la competencia de los mercados del transporte por carretera y el transporte aéreo.

Transporte por carretera

En 1988, incluso antes de Maastricht, una de las primeras cosas que hizo la UE fue armonizar los documentos de tránsito para los camiones y la carga que cruza las fronteras interiores de la UE, reduciendo la colección de papeles anterior a un único impreso, antes de abolir completamente los controles. Después vino la autorización para que los camiones de un país pudieran recoger y repartir carga en otro, de forma que no tuvieran que volver vacíos después de efectuar entregas internacionales. También se armonizaron las jornadas de los conductores.

Se dio también un primer paso para crear un sistema europeo de tarificación por el uso de la infraestructura viaria. En los países en que no se cobra peaje en las autopistas se obligó a los transportistas a comprar un distintivo europeo.

Al mismo tiempo, Europa ha visto un aumento espectacular en el uso del automóvil: el 80 % de todos los viajes de pasajeros se efectúan en coche particular, seguido del 8 % en autocar, el 6 % en tren y el 5 % en avión. El número de automóviles en las carreteras de la UE ha ido aumentando al ritmo de 3 millones más al año. Aun en el caso en que la tendencia disminuya en la mayoría de los países en los próximos años, esto no será así en los nuevos Estados miembros de Europa central y oriental, donde aumentará el número

de automóviles particulares por habitante hasta alcanzar el mismo nivel que en el resto de la Unión.

Transporte aéreo

El transporte aéreo en la Unión Europea ha crecido rápidamente. El tráfico de pasajeros ha aumentado a un ritmo anual de más del 7 % en los últimos años. La UE ha abierto los mercados nacionales a la competencia permitiendo a las compañías aéreas explotar rutas en países distintos del de su sede y permitiendo a los nuevos participantes competir con las compañías establecidas. El resultado ha sido más posibilidades de elección para los clientes y tarifas más baratas. Se calcula que entre el 85 % y el 90 % de los pasajeros aéreos de la UE viajan con tarifas reducidas o descuentos.

La explosión de los viajes aéreos ha llevado a los aeropuertos a la saturación y ha sobrecargado los sistemas actuales de control del tráfico aéreo. Como consecuencia se han disparado los retrasos y las pérdidas que estos ocasionan: los vuelos salen y llegan tarde, y la contaminación aumenta porque los aviones queman más combustible esperando en tierra o sobrevolando un aeropuerto a la espera de poder aterrizar. Los retrasos cuestan a las compañías aéreas de la UE entre 1 300 y 1 900 millones de euros al año.

Transporte ferroviario

El ferrocarril ha sufrido un declive. Desde 1970, su parte del mercado ha caído del 10 % al 6 % para el tráfico de pasajeros y del 21 % al 8 % para la carga. Los trenes de carga internacionales cruzan la UE a una velocidad media de tan sólo 18 kilómetros por hora. La red ferroviaria tiene capacidad de sobra, sin embargo hay cuellos de botella donde los trenes de pasajeros y de mercancías comparten los mismos tramos de vía.

El principal problema con que se enfrenta el ferrocarril es que no puede competir con la carretera. No sólo es más lento, sino que además es menos fiable a la hora de respetar los plazos de entrega. Las redes de ferrocarril nacionales funcionan con normas diferentes y no han hecho lo bastante para integrarse.

El ferrocarril ofrece la ventaja de ser un modo de transporte seguro y limpio. Su infraestructura abarca gran parte del territorio de la UE y en general está en buen estado. Si se puede revitalizar, el ferrocarril ofrecerá una alternativa real a la congestión en las carreteras y el cielo europeos.

La Unión Europea dio el primer paso importante en esta dirección en marzo de 2003 cuando entró en vigor legislación que permite a los operadores privados de ferrocarril competir con las compañías ferroviarias estatales. Habrá competencia en 50 000 kilómetros de vía de líneas principales por las que circula entre el 70 % y el 80 % de la carga ferroviaria de la UE. En 2008 se abrirán a la competencia otros servicios de carga de la UE.

Vías de navegación marítima e interior

El transporte por barco es en muchos aspectos el pariente pobre de las diferentes formas de transporte. La flota marítima europea ha disminuido en los últimos años a causa de la competencia de los buques con bandera de conveniencia, es decir, los buques de compañías marítimas registradas en países donde las normas de seguridad y de formación de la tripulación son de nivel inferior a las de la UE.

No obstante, con la llegada de 10 nuevos Estados miembros, la flota de la UE ampliada aumentará hasta el 26 % del total de la flota mercante mundial.

Además, el 41 % de la carga transportada en la UE viaja en barco por las llamadas vías marítimas de corta distancia, y este porcentaje está creciendo. Al igual que el transporte por carretera y el aéreo, la UE ha abierto los mercados nacionales de transporte marítimo a la competencia de buques de otros Estados miembros.

La red de vías interiores de navegación está infrautilizada. No obstante, éste es un modo de transporte seguro, fiable y silencioso que consume poca energía: una única barcaza transporta la misma carga que 110 camiones. Un mayor uso del transporte marítimo de corta distancia y de las vías interiores de navegación daría respuesta en gran medida a la congestión de las carreteras y al problema de una infraestructura ferroviaria inadecuada o ineficaz.

A pesar de que los distintos modos de transporte se han liberalizado con éxito y que los mercados nacionales se han incorporado al mercado único europeo, no hay todavía una política de transporte global y coherente. En términos generales, la inversión nacional efectuada por los Estados de la UE ha continuado favoreciendo a la carretera frente al ferrocarril. Como consecuencia, persisten problemas importantes:

- la dominación del transporte por carretera en detrimento de los demás modos;
- la congestión y los cuellos de botella;
- los efectos perjudiciales para el medio ambiente y la salud humana;
- la fragmentación de los sistemas de transporte y la falta de buenas conexiones entre las redes regionales o nacionales.

Redes transeuropeas

Planteadas ya en la década de los ochenta, las redes transeuropeas de transporte y de energía se incorporaron al Tratado de Maastricht como gran objetivo político. Se pretendía crear verdaderas rutas transeuropeas para todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, aire, mar, vías de navegación interior) centrando los esfuerzos principalmente en grandes proyectos transfronterizos para unir redes nacionales separadas. Se elaboró una lista de 14 proyectos prioritarios que debían terminarse en 2010.

El programa se inició con lentitud y en 2003 se habían terminado solamente tres de los 14 proyectos prioritarios, entre los que figuran el puente y el túnel de Øresund entre Dinamarca y Suecia y el aeropuerto de Malpensa en Italia. Ello se debió en parte al enorme coste de la primera fase de los proyectos de las redes transeuropeas, calculado en 400 000 millones de euros.

Calcular el coste

El transporte no puede seguir creciendo como hasta ahora. La congestión ya afecta al transporte por carretera, al aéreo y al ferrocarril, y con ella vienen los retrasos, la incomodidad, un aumento de la contaminación, costes más elevados, servicios de menor calidad y la pérdida de competitividad de la economía europea.

Además de los atascos de tráfico diarios, la congestión del transporte por carretera puede, en determinadas condiciones climatológicas, llevar la contaminación en los centros urbanos hasta niveles que representan un peligro para la salud. Además, la saturación de las carreteras en muchas regiones industriales de la UE suscita inquietud en el campo de la seguridad.

CUADRO El largo viaje

En 2003, Londres se unió a la lista de ciudades europeas que han introducido un sistema electrónico de cobro de peaje para acceder a su centro urbano durante las horas punta. La UE financia una serie de proyectos piloto en varias ciudades, desde Helsinki, Gotemburgo y Edimburgo en el norte, hasta Génova y Roma en el sur, mediante dispositivos de peaje electrónico, cámaras electrónicas y sistemas de localización por satélite. Este tipo de «tarificación de las carreteras» es una forma de buscar respuesta al problema urgente de la congestión urbana. Pero no hay soluciones fáciles o rápidas. Las ciudades europeas han empezado a introducir una serie de medidas políticas:

- tasas e impuestos que fomenten el uso de los medios de transporte más económicos y ecológicos;
- fomento del cambio del transporte privado al público, siempre y cuando éste sea rápido, cómodo y barato;
- apoyo al uso de vehículos más limpios, como los autobuses de gas natural, en un número cada vez mayor de zonas urbanas.

La UE subvenciona un programa de investigación en transporte que tiene por objeto sumar estas experiencias y dar amplia difusión en toda la Unión a la información, los métodos y las buenas prácticas derivadas de las mismas.

Si bien la red de ferrocarril tiene capacidad sobrante, alrededor del 20 % de las principales líneas europeas (16 000 kilómetros de vía) están clasificadas como cuellos de botella. En los principales aeropuertos de la UE, el 35 % de los vuelos sufren un retraso de al menos 15 minutos.

La congestión empeora por una combinación de varios factores entre los que figuran la falta de conexión entre las distintas redes de transporte, el desaprovechamiento de la capacidad sobrante y la repercusión inadecuada de los costes al usuario.

Así, por ejemplo, no hay un único sistema europeo de control del tráfico aéreo, sino 26 subsistemas con 58 centros de control de vuelo, es decir, el triple que en zonas comparables de los EE.UU.

Las redes ferroviarias nacionales están en general deficientemente conectadas entre sí y tienen normas técnicas y sistemas de señalización diferentes. Los viajes combinados en que se utiliza más de un modo de transporte – por ejemplo, la carretera y el tren o el tren y el avión – no se utilizan lo bastante. Los costes de construcción y mantenimiento de las infraestructuras de transporte no siempre se compensan adecuadamente con el dinero que los

usuarios pagan por utilizarlas. Este argumento se oye con frecuencia en el caso de la carretera.

Con los retrasos se incrementan el consumo de combustible y la contaminación. El sector del transporte es responsable del 28 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el principal gas de efecto invernadero, de la UE. La mayor parte de esta cantidad, el 84 %, proviene de los vehículos de carretera, y un 13 % de los aviones. Si bien la mayoría de las emisiones de CO₂ están disminuyendo tal y como prevé el compromiso adquirido por la UE en el Protocolo de Kioto, las derivadas del transporte están aumentando. Se prevé que en 2010 sean casi 40 % superiores a las de 1990 a pesar del objetivo global de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 8 % durante este período.

CUADRO
Emisiones de CO₂ por sector

[Gráfico: Retos 6/12 «Transporte y cambio climático»]

TEXTO:

Si se quiere que la UE reduzca la contaminación atmosférica conforme al acuerdo mundial firmado en Kioto, la tendencia actual de las emisiones del transporte debe cambiar.

TOTAL

Transporte

Electricidad

Servicios

Viviendas

Industria

Índice: 1990=100

Fuente: Comisión Europea.

Pero la contaminación no es sólo las emisiones de gases de escape de los vehículos, sino también el ruido excesivo de los aviones y los vertidos de petróleo, como los de los petroleros *Erika* y *Prestige*, que ensuciaron las costas francesa y española.

El coste de los accidentes – no sólo en términos económicos, sino también en vidas humanas – tiene que tenerse en cuenta. A pesar de que el transporte aéreo en Europa es probablemente el más seguro del mundo, más de 40 000 personas mueren todavía en las carreteras de la UE cada año.

Una estrategia para la sostenibilidad

Si las dificultades que aquejan al sector del transporte son fáciles determinar, también lo son las soluciones. Muchas pueden aplicarse separadamente, pero la mayoría tienen que ponerse en práctica conjuntamente.

- Revitalizar el ferrocarril y otras alternativas al transporte por carretera.
- Trasladar el tráfico de mercancías de la carretera a modos alternativos de transporte, en especial el ferrocarril, pero también el transporte marítimo de corta distancia y el transporte por las vías de navegación interior.
- Fomentar los viajes en ferrocarril en lugar del avión en trayectos inferiores a los 400 kilómetros.
- Promover alternativas que combinen modos de transporte distintos, tanto para el tráfico de pasajeros como para el de mercancías.
- En los proyectos de redes transeuropeas, centrar los esfuerzos en la eliminación de los principales cuellos de botella transfronterizos, en particular en el ferrocarril, como las travesías de los Alpes y los Pirineos.
- Trasladar el pago del uso de las infraestructuras e instalaciones de transporte a sus usuarios directos.
- Reducir la contaminación y las fuentes de contaminación y aumentar la seguridad.

RECUADRO **Marco Polo al rescate**

Una forma de reducir la congestión de las carreteras es desarrollar el transporte eficaz de mercancías de puerta a puerta utilizando dos o más modos de transporte en una cadena integrada. Cada modo de transporte tiene sus ventajas y desventajas en los aspectos de la capacidad, la flexibilidad, el consumo de energía, la seguridad y el impacto medioambiental. Por tanto, los modos de transporte deben combinarse de forma tal que se potencien las ventajas de cada uno y se logre una cadena de transporte que sea globalmente más eficaz, económica y sostenible.

Otra estrategia es sacar las mercancías de la carretera y trasladarlas a otros modos de transporte. Marco Polo, un programa de la UE propuesto en 2002, ayudará a trasladar más mercancías de la carretera al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías interiores de navegación. Su concepto es la financiación de proyectos de servicios nuevos de transporte distintos de la carretera y el apoyo a la puesta en marcha de servicios o equipos de transporte de mercancías de interés estratégico transfronterizo europeo. Está previsto que Marco Polo, iniciado en 2003 con un presupuesto de 115 millones de euros, termine en 2007.

En una economía de mercado democrática como la de la Unión Europea, estas soluciones, por deseables que sean, no se pueden imponer mediante una directiva de la UE o por decreto del gobierno. Así pues, para aliviar la congestión de las carreteras tenemos que apoyar incentivos como las inversiones en otros modos de transporte que puedan absorber la sobrecarga, y en planes de tarificación que reflejen el coste real del uso de la carretera y fomenten un cambio natural de la carretera a formas alternativas de transporte.

No obstante, para cambiar el equilibrio entre los distintos modos de transporte será necesaria la intervención de las autoridades nacionales y locales para fomentar un transporte público rápido, eficaz, asequible y seguro, para organizar unos patrones de trabajo y unos horarios escolares que permitan escalonar las horas punta de tráfico y para introducir políticas fiscales que fomenten la inversión en el sector del transporte. Es necesario también ajustar la política general de economía y competencia a estos objetivos.

Hasta ahora, las actividades de transporte en la UE han tendido a aumentar de forma pareja al crecimiento económico global, como si ambas cosas estuviesen automáticamente relacionadas. Esta situación ya no es sostenible. Entre 1998 y 2010, está previsto que el producto interior bruto de la Unión Europea aumente entre un 40 y 50 %: no se puede permitir que el transporte crezca en este mismo porcentaje durante dicho período.

Para romper la relación entre el ritmo de crecimiento de la economía en general y el ritmo de crecimiento del sector del transporte, Europa necesita utilizar de forma más intensiva y eficaz sus capacidades y sistemas de transporte existentes. Si esto puede hacerse, la Comisión Europea estima que, entre 1998 y 2010, el tráfico de mercancías aumentará solamente un 38 %, y el tráfico de automóviles en un porcentaje de tan sólo el 21 %.

¿Aprovechará el ferrocarril su oportunidad?

Para disminuir el tráfico de pasajeros y mercancías en las carreteras europeas será necesario principalmente mejorar los ferrocarriles, en especial el que se refiere a las mercancías. Los usuarios deben tener confianza en la fiabilidad y puntualidad de los ferrocarriles. La apertura de los mercados nacionales de transporte de mercancías por ferrocarril a la competencia en 2003 forma parte de esta estrategia. Además, debe crearse gradualmente una red de líneas principales de ferrocarril dedicadas exclusivamente al transporte de mercancías para garantizar que se dé la misma importancia comercial a este tipo de transporte que al de pasajeros.

El coste de la ventaja de la carretera

El sector del transporte por carretera ofrece a sus clientes servicios rápidos, eficaces, flexibles y baratos. Hasta el 44 % de las mercancías transportadas por la UE lo son por carretera. Pero el sector está sometido a una intensa competencia que tienta a algunos transportistas a reducir sus precios ilegalmente para aumentar su participación en el mercado, o a incumplir la legislación social y de seguridad. Por consiguiente, es necesario aplicar la legislación social y reforzar los controles de seguridad.

Otro factor vital para determinar la parte del transporte por carretera dentro del mercado global del transporte es la tarificación de la infraestructura, es decir, las tasas y peajes que se cobran por el uso de las carreteras. Es necesario que estas tasas reflejen el coste total de construcción y mantenimiento de la infraestructura y sirvan para gestionar la congestión, cumplir la normativa medioambiental y reducir los accidentes.

Autopistas del mar

El transporte marítimo de corta distancia se puede utilizar para crear autopistas marítimas que permitan sortear los cuellos de botella que existen actualmente en el transporte terrestre. Estas autopistas marítimas se podrían integrar en las redes transeuropeas junto a las carreteras y los ferrocarriles. Serán necesarias mejores conexiones entre los puertos y las redes de ferrocarril y las vías interiores de navegación, junto con mejores servicios portuarios. La inversión en nuevos equipos de transbordo puede integrar las vías interiores de navegación en este tipo de estructura de transporte.

RECUADRO

Transporte marítimo por el carril rápido

En 2000, una compañía italiana inició un servicio de transporte de camiones completos, no sólo de contenedores o remolques, por transbordador de Génova a Barcelona en 12 horas. Este servicio rápido y fiable ha tenido un gran éxito. Combina la capacidad del transporte marítimo con la flexibilidad de la carretera y permite a las empresas de transporte evitar algunas de las autopistas con mayor tráfico de Europa a un precio competitivo. Tan sólo hay un problema, y es que las tasas portuarias podrían afectar a la viabilidad económica del servicio.

Un cielo, un reglamento

Un sistema común europeo de gestión del tráfico aéreo puede hacer más eficaces los viajes en avión. El mosaico actual de sistemas nacionales causa retrasos y costes adicionales. La creación de un «cielo único europeo» propuesta por la Comisión Europea reestructurará el espacio aéreo europeo según los flujos de tráfico en lugar de las fronteras nacionales. Los beneficios esperados son obvios:

- los aviones tomarán rutas directas ahorrando tiempo y dinero a las compañías aéreas y reduciendo el impacto medioambiental del transporte aéreo;
- la mayor coordinación transfronteriza reducirá los retrasos significativamente;
- la mejor coordinación entre los sectores civil y militar aliviará los peores problemas de congestión en el corazón de Europa.

La reforma en el aire irá acompañada de reformas en tierra, incluidas nuevas reglas de asignación de franjas horarias de despegue y aterrizaje y una revisión de las tasas aeroportuarias para disuadir a las compañías aéreas de agrupar los vuelos en determinadas horas del día.

Combinación de modos

La combinación de diferentes modos de transporte para ofrecer enlaces globalmente mejores (una técnica denominada «intermodalidad» en la jerga de los expertos) es de importancia fundamental para desarrollar alternativas al transporte por carretera. Algunos de los puertos principales disponen ahora de terminales avanzadas de carga y buenas conexiones con el ferrocarril o una red de canales que integran los diferentes modos de transporte. Si bien el transporte intermodal representa una pequeña parte de las mercancías transportadas – entre el 2 y el 4 % – está creciendo a un ritmo del diez por ciento anual.

La carga se beneficiará de la armonización técnica y de la capacidad de los diferentes sistemas de funcionar juntos, en particular en lo que se refiere al tráfico de contenedores. El papel del transporte combinado por carretera y ferrocarril para aliviar la congestión de los principales ejes de carreteras que cruzan los Alpes de norte a sur depende en parte de la capacidad del ferrocarril para hacer frente a este reto.

Para hacer más fácil para los pasajeros combinar el tren y el avión en los viajes, los aeropuertos europeos se conectarán al ferrocarril. Para alentar a los pasajeros a utilizar modos de transporte combinados se están también

tomando medidas para desarrollar sistemas integrados de emisión de billetes y facturación de equipajes.

RECUADRO

Una combinación que funciona

Empezar o terminar en tren un viaje en avión es cada vez más frecuente y cobra cada día mayor aceptación entre los viajeros. Air France y la compañía ferroviaria Thalys, que tiene en funcionamiento trenes de alta velocidad entre Bruselas y París, han suscrito un acuerdo por el que todos los clientes de Air France que viajan desde Bruselas para tomar un vuelo de media o larga distancia en París viajan a esta ciudad en un tren de Thalys. Tienen un asiento reservado en el tren y viajan con su billete de avión. Los viajeros pueden asimismo prefacturar su equipaje en la estación de ferrocarril de Bruselas gracias a un servicio que está previsto desarrollar para poder efectuar la facturación completa.

*A grandes problemas,
grandes soluciones*

A medida que se extiende la Unión Europea, aumenta la necesidad de inversión en infraestructura. Con la ampliación, los tramos de los corredores de las redes transeuropeas que penetran en los nuevos Estados miembros necesitarán una atención especial si se quiere evitar que se formen cuellos de botella. La pertenencia a la Unión traerá un aumento del comercio y de los viajes que la mayor parte de las infraestructuras actuales no pueden absorber.

En otros lugares de la Unión, es necesario revitalizar el programa de redes transeuropeas. Se han determinado proyectos prioritarios adicionales: el transporte combinado por carretera y ferrocarril entre el sur de Alemania y Viena; una conexión ferroviaria de alta velocidad entre Italia y España; la potenciación de las vías fluviales de navegación, como el Danubio, y el proyecto de radionavegación Galileo (véase el recuadro).

RECUADRO

Siempre comunicado gracias a Galileo

El proyecto Galileo es un sistema de navegación por satélite basado en una red de 30 satélites y estaciones terrestres que abarcan entre sí la superficie de toda la Tierra. Este sistema permite localizar objetos en cualquier parte del mundo con una precisión de hasta un metro. Galileo, que costará entre 3 200 y 3 400 millones de euros y entrará en funcionamiento en 2008, es el primer sistema de posicionamiento y navegación por satélite diseñado únicamente con fines no militares. Competirá con el «Global Positioning System» (GPS) americano que tiene de hecho en la actualidad el monopolio mundial. A pesar de que Galileo tiene aplicaciones en otros sectores, el transporte en todos sus modos –aéreo, marítimo, por carretera y por ferrocarril– es su principal

cliente.

Para pagar las redes transeuropeas es necesaria inversión innovadora. La Comisión Europea quiere aumentar la financiación máxima europea actual del 10 al 20 % para los proyectos que eliminarán cuellos de botella en las barreras naturales y en las fronteras con los nuevos Estados miembros. Hay que fomentar asimismo las asociaciones entre los sectores público y privado. Cuando no baste la financiación directa pública o privada, los déficits deberán cubrirse con nuevas políticas de tarificación por el uso de la infraestructura. Se han sugerido mecanismos para permitir que los peajes de las autopistas reviertan en otras infraestructuras, en lugar de emplearse exclusivamente para cubrir los costes de explotación y desarrollo de la red de carreteras de que se trate.

Transporte en beneficio de los usuarios

Aliviar la congestión, reducir los retrasos y la contaminación, reequilibrar los volúmenes de pasajeros y mercancías de forma más equitativa entre los diferentes modos de transporte, financiar y aplicar los proyectos plurianuales de redes transeuropeas rápidamente... Este tipo de iniciativas beneficiarán a todos los usuarios de los sistemas de transporte, ya se trate de operadores comerciales, consumidores individuales o administraciones nacionales, regionales o locales. Y todos los Estados miembros de la UE, tanto los antiguos como los nuevos, sacarán provecho de ellas.

La intención de las instituciones de la UE y de las administraciones nacionales no es reducir arbitrariamente el número de vehículos en las carreteras europeas, sino garantizar el funcionamiento del transporte por carretera en el futuro. Después de todo, nuestra movilidad personal y nuestro bienestar económico dependen de ello. La reducción del número de viajes por carretera sólo se podrá lograr si así lo quieren libremente los usuarios de la carretera, pero hay que dar los incentivos necesarios para que esa opción sea posible.

El uso racional de los automóviles se puede fomentar si las autoridades nacionales o locales dan alternativas en forma de un transporte público de calidad que sea rápido, seguro, cómodo y limpio.

Un precio justo

Además de un uso más racional del automóvil – y también del camión – es necesario que los usuarios de la carretera paguen directamente ciertos costes

que, en la actualidad, soporta la sociedad en su conjunto. Los precios que pagan los usuarios no reflejan, por ejemplo, todos los costes de infraestructura y los derivados de la congestión, los daños al medio ambiente y los accidentes. Este problema afecta también sin embargo a otros modos de transporte.

Lo que se necesita es un sistema justo que trate equitativamente a todos los operadores y modos; un sistema en el que la tarificación por el uso de carreteras, aeropuertos, puertos, ferrocarriles y vías interiores de navegación varíe según varios factores:

- categoría de la infraestructura;
- hora del día;
- distancia viajada;
- tamaño y peso del vehículo;
- otros factores que afectan a la congestión, el medio ambiente y a los daños a la infraestructura de que se trate.

Cualesquiera ingresos adicionales generados deberían utilizarse para financiar la inversión en nuevos proyectos de infraestructura de transporte.

Normas más estrictas de seguridad vial

Un promedio de 112 personas mueren en las carreteras de la UE cada día; más de 40 000 al año. Estos costes humanos y económicos son inaceptables. En términos puramente económicos, los accidentes de carretera cuestan a la UE el 2 % de su PIB cada año.

La Comisión Europea ha establecido el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de aquí al 2010. Su voluntad es que los países de la UE logren este objetivo armonizando las sanciones por exceso de velocidad o por superar el límite de alcoholemia al volante y mejorando la señalización y las normas de seguridad de los vehículos.

También la seguridad marítima

A raíz de vertidos graves de petróleo frente a las costas francesas y españolas, los gobiernos de la UE están tomando medidas más contundentes para reducir al mínimo el riesgo de este tipo de contaminación en el futuro. Entre estas medidas cabe mencionar:

- controles más estrictos de los buques que recalcan en los puertos de la UE;
- sanciones penales y económicas para los responsables de accidentes importantes de contaminación por petróleo por negligencia grave, o de vertidos deliberados de petróleo o residuos al mar;

- retirada gradual acelerada de los petroleros de casco sencillo para sustituirlos por buques de doble casco;
- prohibición inmediata de que los buques cisterna de casco sencillo transporten fuel pesado.

Derechos y responsabilidades de los usuarios

La política de transporte de la UE ha ayudado a ofrecer a los ciudadanos servicios de transporte de alta calidad a precios asequibles, y también a reconocerles derechos importantes. La UE ha adoptado una carta de derechos de los pasajeros aéreos entre los que figura el derecho a indemnización en caso de accidente o de sobrerreserva, así como el derecho a la información. La Comisión Europea quiere ampliar la carta a otros modos de transporte e incluir en ella asimismo un conjunto de responsabilidades de los usuarios.

RECUADRO

La distancia más corta entre dos puntos es la recta que los une

La red actual de tráfico aéreo confina las aeronaves comerciales a corredores específicos que evitan el espacio aéreo militar. Como consecuencia, frecuentemente los aviones tienen que dar rodeos para llegar a su destino, o hacer cola para utilizar los corredores. Las propuestas relativas al «cielo único europeo» se basan en el concepto del espacio aéreo disponible consistente en la asignación de rutas según la capacidad disponible, y no según su uso civil o militar. Con ello se reducirán los tiempos de viaje ya que los operadores podrán elegir el mejor recorrido, tanto en el espacio como en el tiempo. Una de las zonas que más se beneficiarán es la región que abarca el sur de Inglaterra, los países del Benelux y Francia, donde se producen dos tercios de los retrasos en el tráfico aéreo en la Unión Europea.

Conclusiones: gestionar el cambio

Hay tres cosas claras sobre el futuro de la política de transporte de la UE:

- los problemas son múltiples y tienen que determinarse;
- las soluciones también son evidentes, pero difíciles de aplicar;
- se necesita una estrategia global en la que participen todas las partes implicadas a los niveles local, nacional y europeo.

La entrada de diez nuevos países presenta un reto y una oportunidad. Eliminar los principales cuellos de botella en sus fronteras con el resto de la UE exigirá una inversión de 90 000 millones de euros de aquí a 2015, según la Comisión Europea. A pesar de que los sistemas de transporte de Europa central y oriental han favorecido tradicionalmente al ferrocarril frente a la carretera, la tendencia se ha invertido con el paso de estos países a la economía de mercado que ha visto el rápido cambio del ferrocarril a la carretera para el transporte de mercancías. En la actualidad, el ferrocarril representa el 40 % de todo el tráfico de mercancías en los nuevos Estados miembros. La Comisión pretende mantener una parte del mercado del 35 % para el ferrocarril en 2010 canalizando inversiones a este sector.

La política de transporte en Europa está en una encrucijada. El futuro depende de un uso racional del transporte por carretera y del cambio de la carretera y el avión al ferrocarril y al transporte marítimo y fluvial sin perder competitividad, eficacia, velocidad o comodidad, de un mayor uso de la combinación de modos de transporte distintos y de la reducción de la contaminación relacionada con el transporte.

El transporte puede cumplir los requisitos del desarrollo sostenible sólo en determinadas condiciones, que son:

- voluntad política y determinación para resolver los problemas juntos;
- un nuevo enfoque del transporte urbano en el que tiene cabida el uso racional del vehículo privado;
- mejoras en la calidad del servicio para compensar el aumento del coste de la movilidad;
- una forma adecuada de financiar la infraestructura y eliminar los cuellos de botella;
- la coherencia entre la política de transporte de la UE y otras políticas clave, como la económica, la medioambiental, la fiscal, la social y la presupuestaria, así como la planificación del uso del suelo urbano y rural.

Si desea saber más

Las prioridades de la UE en materia de transporte se describen en un Libro Blanco publicado por la Comisión Europea en 2001, titulado *La política europea de transportes de cara al 2010* (ISBN 92-894-0341-1) y está disponible en el sitio web Europa en la dirección:

<http://europa.eu.int/scadplus/leg/es/lvb/l24007.htm>

Toda la información y documentación europea pertinente está disponible en la dirección: http://europa.eu.int/pol/trans/index_es.htm