

2

La política europea de transporte

- 2.1 El Libro Blanco sobre el transporte
- 2.2 Red transeuropea de transporte
- 2.3 La Europa del ferrocarril
- 2.4 Transporte marítimo y short sea shipping
- 2.5 Transporte intermodal

2.1 EL LIBRO BLANCO SOBRE EL TRANSPORTE

La política común de transportes.

Desde su creación (1957), la Comunidad Europea se dotó de una **política común de transportes**, para establecer medidas en el transporte terrestre (carretera y ferrocarril) y por mar (fluvial y marítimo). En los años 70, la política de transportes se amplió al transporte aéreo.

El Tratado de la Unión Europea de Maastrich (1992) recoge nuevos objetivos para la política de transportes: la seguridad en el transporte, la red transeuropea y la protección del entorno.

El **objetivo genérico de la actual política de transportes** es garantizar la movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como aprovechar al máximo los dispositivos técnicos y de organización para facilitar el transporte de personas y de mercancías, respetando el medio ambiente. Estos objetivos tienen que conseguirse mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y la contaminación y la promoción de la protección del medio ambiente.

La política de transportes se considera fundamental en el fortalecimiento de la cohesión económica y social de la UE. Contribuye a reducir las disparidades regionales, mejorando el acceso a las regiones insulares y periféricas. Además, tiene un efecto positivo para la creación de puestos de trabajo, ya que fomenta las inversiones en infraestructuras de transporte y favorece la movilidad de los trabajadores.

La situación actual del transporte en Europa. Del colapso a un nuevo horizonte.

En los años 90 surgieron en Europa **fenómenos de congestión sobre regiones y ejes concretos** que amenazan, todavía hoy, la competitividad económica de algunos Estados miembros de la Unión y de la propia UE de cara a los mercados exteriores.

Aunque la mayor congestión se produce en las **áreas urbanas**, la red transeuropea de transporte (RTE-T) sufre cada vez más esta realidad. Se calcula que cerca de **7.500 km de carreteras** (aproximadamente un 10% de la red) sufren la congestión de una manera continuada, y que **16.000 km de trazado ferroviario** están congestionados o son claramente cuellos de botella.

En los aeropuertos comunitarios el índice de congestión se mide a partir del retraso medio que se registra en sus vuelos. En este sentido, en 16 de los principales aeropuertos de la UE se calcula que el retraso medio en más del 30% de los vuelos supera el cuarto de hora, un dato bastante significativo.

El **coste externo derivado de la congestión del transporte por carretera** representa aproximadamente el 0.5% del PIB de toda la UE. Las previsiones más generosas en lo que concierne al crecimiento del tráfico por carretera de cara al horizonte del 2010 establecen un aumento significativo de la congestión en la red viaria europea y un aumento de los costes derivados de la congestión de hasta un 142%, alcanzando la cifra récord de 80.000 millones de euros al año, aproximadamente un 1% del PIB de la UE.

Las causas de esta situación son diversas. Por un lado, en ocasiones, los usuarios de los transportes no pagan los gastos que generan (la estructura de los precios no refleja en su totalidad los costes derivados de la infraestructura necesaria, de la posible congestión, de los efectos perjudiciales para el medio ambiente y de los accidentes). Por otro, cada vez se ha hecho más evidente una deficiente organización del sistema de movilidad europeo y una utilización insuficiente de ciertos modos de transporte así como de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte.

En parte, la congestión en algunos de los ejes más importantes de la UE es debida a un **retraso en la ejecución de las infraestructuras asociadas a la RTE-T**. Este hecho también imposibilita una conexión real con las regiones más periféricas de la comunidad, lo que afianza su situación de aislamiento y precariedad respecto del resto de Estados de la Unión. Del conjunto de las infraestructuras previstas para el desarrollo de la RTE-T, sólo se han llevado a término una quinta parte y materializado algunos de los grandes proyectos previstos (el aeropuerto de Spata, el tramo de alta velocidad entre Bruselas y Marsella o el puente-túnel de Öresund que enlaza Dinamarca y Suecia).

En cuanto al destino final de una buena parte (más de la mitad) de los Fondos de Cohesión y de los préstamos del Banco Europeo de Inversiones, a instancias de los mismos Estados miembros, las principales inversiones han favorecido el transporte por carretera en lugar del transporte ferroviario o de otros modos, cómo recomienda el *Libro Blanco sobre el Transporte Europeo*.

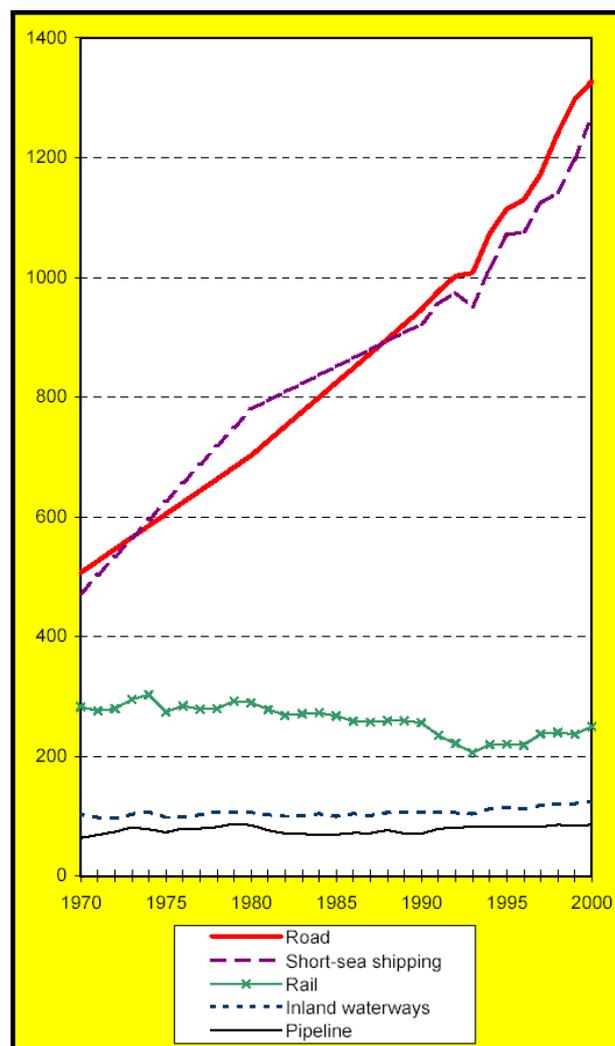
La demanda de transporte en la Unión Europea. Una realidad creciente.

En todo crecimiento económico importante, capaz de generar bienestar y oportunidades colectivas, como el que se quiere para los Estados miembros de la UE, la necesidad de transporte es un hecho que hace falta satisfacer con firmeza y decisión. Un sistema de transporte eficaz permite sacar provecho del mercado interior y situarse con una ventaja estratégica clara delante de la cada vez más importante mundialización del comercio. En la UE eso está siendo así y la demanda de transporte, lejos de detenerse o estancarse, está experimentando un aumento muy importante.

Esto tiene su explicación en dos razones fundamentalmente: en primer lugar, en lo que concierne a los usuarios de los sistemas de transporte, el cambio más importante en los últimos años es el incremento de su propia motorización (mejor dicho, el gran aumento en general del **acceso al vehículo doméstico por parte de la población** de la UE). El parque de vehículos de la comunidad se ha triplicado en los últimos 30 años con un ritmo de prácticamente 3 millones de nuevos vehículos al año. Éste hecho, que tiende a estabilizarse en el entorno de los Estados miembros, sufrirá un especial incremento entre las naciones candidatas a la integración, donde el acceso al vehículo doméstico pasará a ser un símbolo de libertad e incluso de bonanza económica.

En segundo lugar, el **crecimiento del transporte de mercancías** ha sido motivado principalmente por los cambios vividos en la propia economía europea y en el sistema de producción. En los últimos 20 años, el sistema ha evolucionado desde una economía de almacenaje hacia una economía de producción ajustada o de flujos. Junto a esto, se ha producido un claro proceso de deslocalización de algunas industrias (muy especialmente

Evolución por modos del transporte de mercancías en la UE15 1970-2000
(billones t.km)



aquellas que requieren una gran cantidad de mano de obra) que han desplazado sus centros de producción para reducir los gastos asociados a sus diferentes procesos productivos.

Estas circunstancias hacen que la UE se encuentre ante el reto ineludible de **fomentar un uso más racional y equilibrado de los diferentes modos de transporte** de cara al horizonte 2010.

Temas prioritarios de la política europea de transportes.

Podemos concretar estos 10 temas prioritarios de la actual política de transportes de la UE:

- Libro Blanco sobre el transporte.
- Redes transeuropeas.
- La Europa del ferrocarril.
- El transporte marítimo en la UE.
- Short sea shipping.
- Transporte intermodal/combinado.
- Espacio único europeo.
- Movilidad sostenible.
- Seguridad en el transporte.
- Sistemas de transporte inteligente. El proyecto Galileo.
- Política de transportes y la ampliación de la UE.

Las medidas del Libro Blanco

El primer Libro Blanco de la Comisión sobre el curso futuro de la política común de transportes, publicado en 1992, hace hincapié en la apertura del mercado del transporte. Unos diez años más tarde, el cabotaje por carretera se ha hecho realidad, el tráfico aéreo presenta el nivel de seguridad más elevado del mundo y la movilidad de las personas ha pasado de 17 km al día en 1970 a 35 km en 1998.

En este contexto, la Comisión Europea adoptó en septiembre de 2001 un nuevo **Libro Blanco sobre el Transporte**¹, bajo el **título "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad"**, donde recoge las iniciativas y propuestas legislativas que prevé adoptar para desarrollar la política común de transportes durante el periodo 2000-2010. Los tres mensajes principales que quieren aportarse son:

1. Es necesario un equilibrio de los diferentes modos de transporte para garantizar la movilidad en una Europa ampliada.
2. Es necesario luchar contra la congestión y los efectos medioambientales.
3. Es necesario reorientar la política de transportes hacia los ciudadanos, que exigen más seguridad, más calidad y más protección en sus desplazamientos.

El objetivo del Libro Blanco es establecer las medidas necesarias para orientar Europa hacia una movilidad sostenible, exponiendo los instrumentos políticos y legislativos para conseguirla. Se compone de un programa de acción con medidas escalonadas que tendrían que adoptarse hasta el año 2010, de un mecanismo de seguimiento y la previsión de elaborar un informe intermedio el año 2005 para verificar si los objetivos planteados se han cumplido o no.

¹ Aprobado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001. Para más descargar el **Libro Blanco sobre el Transporte**, puede consultarse la siguiente dirección de Internet: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/es/lb_es.html

El documento incluye 60 medidas concretas con cuya aplicación se conseguiría separar el crecimiento de la movilidad y el crecimiento económico, sin tener que restringir la movilidad de las personas y de los bienes. Las **medidas propuestas** pueden agruparse en estos temas:

- a) Revitalización del ferrocarril.
- b) Promoción del transporte marítimo (short sea shipping) y de las vías navegables interiores, creando verdaderas "autopistas del mar".
- c) Hacer realidad la intermodalidad.
- d) Mejorar la calidad del sector del transporte por carretera.
- e) Mejorar la seguridad del transporte por carretera.
- f) Revisión de la red transeuropea (Transeuropean transport network).
- g) Equilibrar el crecimiento del transporte aéreo y la preservación del medio ambiente.
- h) Decidir una política de tarificación eficaz de los transportes.
- i) Reconocimiento de los derechos y de las obligaciones de los usuarios.
- j) Desarrollar un sistema de transporte urbano de calidad.
- k) Poner la investigación y la tecnología al servicio de un transporte sostenible y eficaz.
- l) Control de los efectos de la globalización del transporte.
- m) Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.

2.2 RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Objetivos de la red transeuropea de transporte (RTE-T)

La Comunidad Europea ha tenido dificultades a la hora de aplicar la política común de transportes contemplada por el Tratado de Roma, por lo que el Tratado de Maastricht (1992) reforzó sus fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios, introduciendo asimismo el concepto de red transeuropea² en los sectores de infraestructuras de transporte, de telecomunicaciones y de energía. Se trata de una nueva competencia de la Comunidad que reúne, en un único ámbito, un conjunto de acciones que hasta entonces se desarrollaban en el marco de otras políticas de la Comunidad (transportes, industria y política regional).

De acuerdo con el Libro Blanco³ de la Comisión Europea "Crecimiento, competitividad y trabajo" (1993), la red transeuropea constituye un elemento esencial para reforzar el mercado interior y el crecimiento económico, así como la cohesión económica y social de la UE.

El Consejo Europeo de Essen (1994), aprobó los **proyectos prioritarios** de las redes transeuropeas (red de energía y red transporte) que podían recibir financiación comunitaria. Fueron en total 14 pro-

² Los **mapas y los gráficos que aparecen en este apartado** han sido tomados de la página de Internet de la Comisión Europea sobre las TEN-T (http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/index_en.htm).

³ Los **Libros Blancos** son documentos que contienen propuestas de acción comunitaria en un ámbito específico. A veces son la continuación de un Libro Verde publicado con el fin de iniciar un proceso de consulta en el ámbito europeo. Mientras que los Libros Verdes exponen un abanico de ideas con fines de debate público, los Libros Blancos contienen un conjunto oficial de propuestas en ámbitos políticos específicos y constituyen la guía para llevarlas a cabo. Puede consultarse la lista de Libros Blancos publicados desde 1985 en la página de Internet http://europa.eu.int/comm/off/white/index_es.htm

Los **Libros Verdes** son documentos de reflexión publicados por la Comisión sobre un ámbito político específico. Estos documentos están especialmente destinados a las partes interesadas - organismos y particulares - invitadas a participar en el proceso de consulta y debate. En algunos casos, pueden conducir a desarrollos legislativos ulteriores. Puede consultarse la lista de los Libros Verdes publicados desde 1984 en la página de Internet http://europa.eu.int/comm/off/green/index_es.htm

yectos de transporte y 10 de energía. La mayoría de los proyectos de transporte tienen relación con la integración de los distintos modos, con la interoperatividad y con la creación de una red europea de ferrocarril de alta velocidad.

En la actualidad la RTE-T ya transporta la mitad de las mercancías y personas de la UE. Tres de sus proyectos están ya acabados y los demás se están llevando a cabo o están en una fase muy adelantada de preparación (la mayoría de ellos tendrían que acabarse antes de 2005). Los principales objetivos de la RTE-T son:

- Construir las conexiones necesarias para facilitar el transporte.
- Optimizar las infraestructuras existentes.
- Conseguir la interoperatividad de los elementos de la red.
- Integrar los distintos modos de transporte y la dimensión medioambiental de la red.
- Prever la ampliación de la UE a terceros países
- Contribuir a la eliminación de los cuellos de botella
- Contribuir al desarrollo sostenible y sobretodo al reequilibrio modal, concediendo prioridad a las inversiones en infraestructuras destinadas al ferrocarril y a las vías navegables interiores.

En 2001 el Parlamento Europeo aprobó la inclusión de los **puertos marítimos y fluviales** en la red transeuropea. De esta manera quieren favorecerse las conexiones de los puertos con el resto de modos de transporte. En total se han incluido unos 300 puertos y 35 puertos fluviales abiertos al tráfico comercial

La revisión de la red transeuropea de transporte. El informe del grupo Van Miert.

Ante la perspectiva de una inminente ampliación de la Unión hacia los países del Este y ante la necesidad indiscutible de una revisión de la RTE-T, a principios de 2003 un grupo de trabajo presidido por el antiguo comisario Karel Van Miert elaboró un informe con un objetivo claro: definir un número preciso y limitado de proyectos de infraestructuras de transporte que propicien la mejora de las comunicaciones entre los Estados de la UE ampliada.

A la hora de determinar los proyectos adecuados se consideraron la buena sintonía con las líneas de trabajo establecidas en el **Libro Blanco sobre el Transporte** y cuestiones de más sentido práctico, como la calendarización y las posibilidades reales de financiación de estos proyectos.

En el informe, por una parte se fijan los **proyectos prioritarios** de infraestructuras de transporte de cara a los próximos años. Por otra, se plantea la creación de un **marco financiero y legislativo** estable y lo suficientemente adecuado a las necesidades derivadas del desarrollo de estos proyectos. Los proyectos son clasificados en 4 categorías diferentes:

- En la **Lista 0**, se incluyen los proyectos que fueron definidos como prioritarios en Essen, cinco de los cuales expiran antes del año 2010, como la **conexión ferroviaria Madrid-Barcelona-Perpignan**.
- En la **Lista 1⁴**, encontramos 18 nuevos proyectos, con un grado de definición elevado, que tendrían que ser capaces de aportar un valor añadido europeo claro y de ponerse en marcha antes de 2010, cómo son el **Galileo**, la ordenación del Danubio o las ya conocidas **autopistas del mar**.

4 Para mayor información véase http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

- En la **Lista 2**, a más largo plazo, pero con igual valor añadido europeo, encontramos un grupo de proyectos que empiezan a concretarse. Un ejemplo es la **travesía de gran capacidad de los Pirineos**.
- En la **Lista 3**, con el objetivo claro de alcanzar una mayor cohesión territorial, encontramos un grupo de proyectos que pretenden cumplir una doble función: la mejora de la accesibilidad y de la interconexión entre redes, por una parte, y la facilitación de las conexiones transfronterizas.

Las nuevas orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE-T.

La Comisión, continuando con el proceso emprendido de revisión de las orientaciones de la red transeuropea, en octubre de 2003, presentó una propuesta modificada de decisión sobre el desarrollo de la RTE-T que, con una voluntad expresa de incorporar las recomendaciones del grupo Van Miert y las observaciones y propuestas de los Estados miembros, introduce algunos nuevos elementos y formas de actuación que resultan interesantes desde la óptica del transporte intermodal.

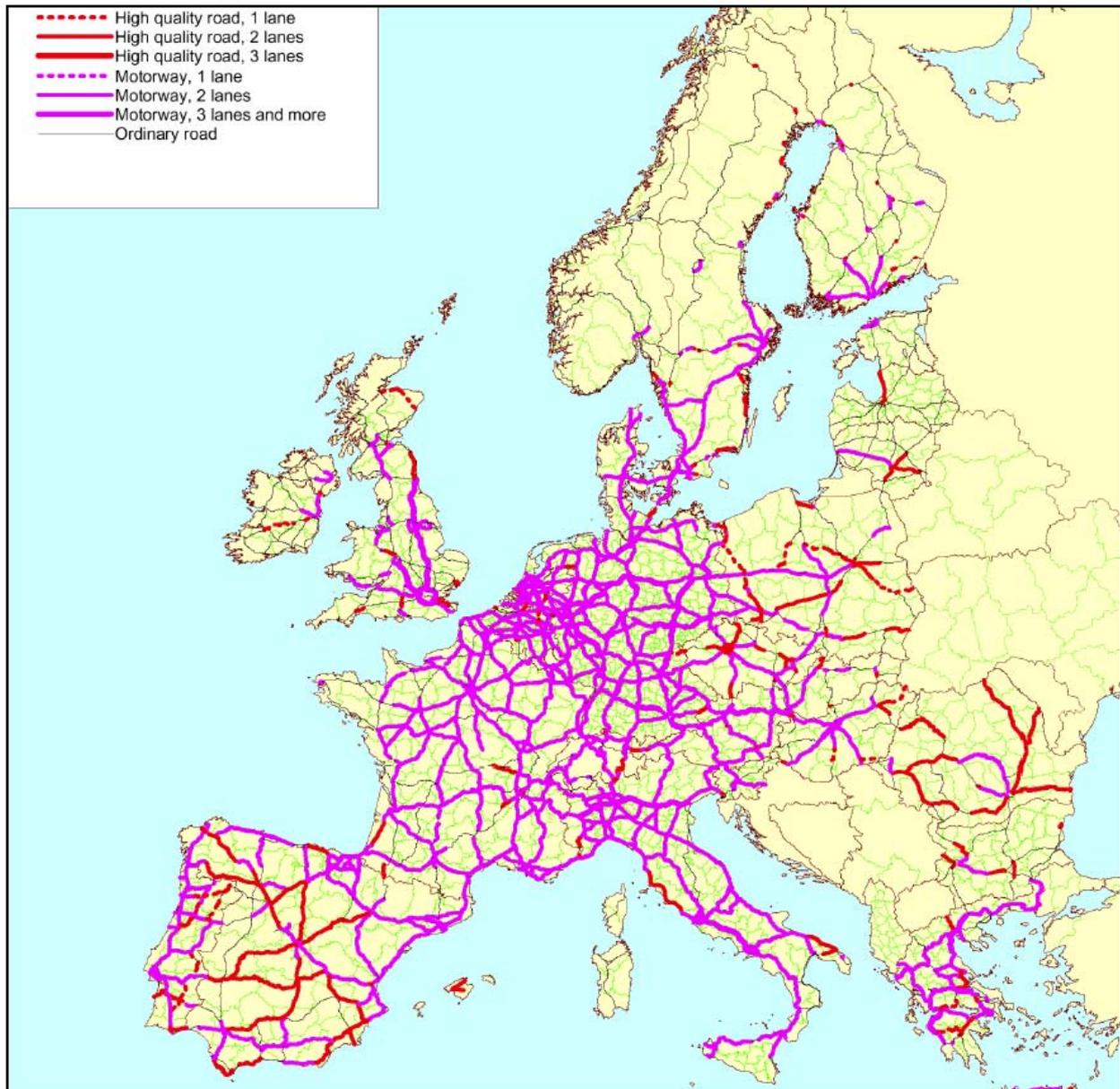
A grandes rasgos, las nuevas orientaciones reconocen la necesidad de fijar un grupo limitado de nuevos proyectos de cara a los próximos años, tal como establecía el informe Van Miert, y aceptan ampliar la relación de grandes proyectos de infraestructuras con la incorporación de los recogidos en el propio informe.

Una de las recomendaciones es la promoción de las **autopistas del mar**, con el fin de hacer efectiva su integración en las RTE-T bajo la óptica de conseguir el reequilibrio entre los modos de transporte. De hecho, según recogen las recomendaciones de la Comisión, el desarrollo de las autopistas del mar se ha convertido en una prioridad del mismo orden de importancia que el fomento de la red ferroviaria o de la red de carreteras, y constituye un mecanismo eficaz para garantizar la accesibilidad en las regiones más periféricas de la Unión.

En 2003, la Comisión también presentó:

- La Comunicación **"El desarrollo de la red transeuropea de transporte: formas de financiación innovadoras"** y una propuesta de Directiva para la generalización y la interoperatividad de los sistemas de telepeaje. Esta propuesta tiene como objetivo la creación de un sistema europeo de percepción electrónica de los importes de los peajes para poder garantizar la perfecta interoperatividad de los sistemas de pago en las infraestructuras sujetas a peaje en el seno de la Unión.
- Una propuesta de Directiva para reforzar el marco comunitario de **tarificación del transporte vial**. Según la Comisión, los regímenes nacionales de peajes y los derechos relacionados con el uso de las infraestructuras viales tendrían que articularse en torno a unos principios comunes, dado que las iniciativas aisladas de los Estados miembros agravan el fraccionamiento que ya sufre la UE en el ámbito fiscal y de tarificación de los transportes.
- Una Comunicación sobre el desarrollo de una red euromediterránea de transporte, que analiza los objetivos esenciales de esta red y las condiciones para su desarrollo, tanto en la vertiente sur-sur (entre los estados de la vertiente sur del Mediterráneo), como en la norte-sur, orientada a mejorar la interconexión con la RTE-T. Los objetivos de trabajo prioritarios son tres:
 - El desarrollo de las infraestructuras en red.
 - La cuestión de su financiación.
 - La integración de los objetivos comunes de la UE y de los socios mediterráneos en materia de transporte, especialmente en lo que se refiere a la seguridad en el transporte.

En el mapa adjunto pueden observarse los proyectos prioritarios de la red transeuropea de carreteras en el horizonte del año 2010.



Red Transeuropea de carreteras en el horizonte del 2010

Proyectos prioritarios declarados de interés europeo⁵

- 1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milan-Bolonia-Nápoles-Messina**
 - 2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas-Colonia-Amsterdam-Londres**
 - 3. Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa**
 - Lisboa/Oporto-Madrid (2011)
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueres-Perpiñán (2008)
 - Perpiñán-Montpellier (2015)
 - Montpellier-Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irún/Hendaya (2010)
 - Irún/Hendaya-Dax, tramo transfronterizo (2010)
 - Dax-Burdeos (2020)
 - Burdeos-Tours (2015)
 - 4. TAV Este**
 - 5. Línea de Betuwe (2007)**
 - 6. Eje ferroviario Lyon-Trieste/ Koper- Ljubljana- Budapest- frontera ucraniana**
 - 7. Autopista Igoumenitsa/Patra-Atenas-Sofia-Budapest**
 - 8. Eje multimodal Portugal/España con el resto de Europa**
 - Línea ferroviaria Coruña-Lisboa-Sines (2010)
 - Línea ferroviaria Lisboa-Valladolid (2010)
 - Línea ferroviaria Lisboa-Faro (2004)
 - Autopista Lisboa-Valladolid (2010)
 - Autopista Coruña- Lisboa (2003)
 - Autopista Sevilla- Lisboa (finalizada en 2001)
 - Nuevo aeropuerto de Lisboa (2015)
 - 9. Línea ferroviaria Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (2001)** En 2003 se decidió un nuevo aumento de la capacidad de la línea que figura en la lista 1 como un proyecto separado.
 - 10. Malpensa (finalizado en 2001)**
 - 11. Enlace fijo de Öresund (terminado en 2000)**
 - 12. Eje ferroviario/de autopista del triángulo nórdico**
 - 13. Enlace por autopista entre el Reino Unido, Irlanda y el Benelux (2010)**
 - 14. Línea principal de la costa oeste (2007)**
 - 15. Galileo (2008)**
 - 16. Eje ferroviario de mercancías Sines-Madrid-París**
 - Nueva línea ferroviaria transpirenaica de gran capacidad
 - 17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava**
 - 18. Eje fluvial del Rin/Mosa-Mena-Danubio**
 - Línea ferroviaria Sines-Badajoz (2010)
- ../.. continua en la pág. siguiente**

⁵ Lista indicativa. Para la lista oficial, remitirse al texto de la Decisión. Entre paréntesis figura la fecha convenida de antemano para la finalización de las obras. Las fechas de finalización de las obras de los proyectos nº 1 a 20 y los detalles de esos tramos son los indicados en el informe del grupo de alto nivel, cuando éstos se han determinado efectivamente.

Proyectos prioritarios declarados de interés europeo

... continuación

19. Interoperabilidad de la red ferroviaria de alta velocidad de la península ibérica

- Madrid-Andalucía (2010)
- Nordeste (2010)
- Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
- Corredor Norte-Noroeste, incluido Vigo-Oporto (2010)
- Extremadura (2010)

20. Eje ferroviario del Fehmarn Belt**21. Proyectos relativos a una de las autopistas del mar siguientes:**

- Autopista del mar Báltico (conexión de los Estados miembros del Báltico con los de Europa central y occidental)
- Autopista del mar de Europa occidental (conexión de la península ibérica, a través del arco atlántico, con el mar del Norte y el mar de Irlanda)
- Autopista del mar de Europa del sureste (conexión del mar Adriático con el Jónico y el Mediterráneo oriental para englobar a Chipre)
- Autopista del mar de Europa del suroeste (Mediterráneo occidental), conectando España, Francia, Italia y Malta, con la autopista del mar de Europa del sureste (incluido el mar Negro).

22. Eje ferroviario Atenas–Sofía–Budapest–Viena–Praga–Nuremberg /Dresde**23. Eje ferroviario Gdansk–Varsovia–Brno/Bratislava-Viena****24. Eje ferroviario Lyon/Génova–Basilea–Duisburg–Rotterdam/Amberes****25. Autopista Gdansk–Brno/Bratislava-Viena****26. Eje ferroviario/de carretera entre Irlanda/Reino Unido/Europa continental****27. "Rail Baltica": eje ferroviario Varsovia-Kauna- Riga-Tallin****28. "Eurocaprail": eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo****29. Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico/Adriático*****La red transeuropea de transporte en España.***

Entre los Proyectos prioritarios declarados de interés europeo se observa que hay cuatro proyectos cuyo desarrollo implica directamente a España:

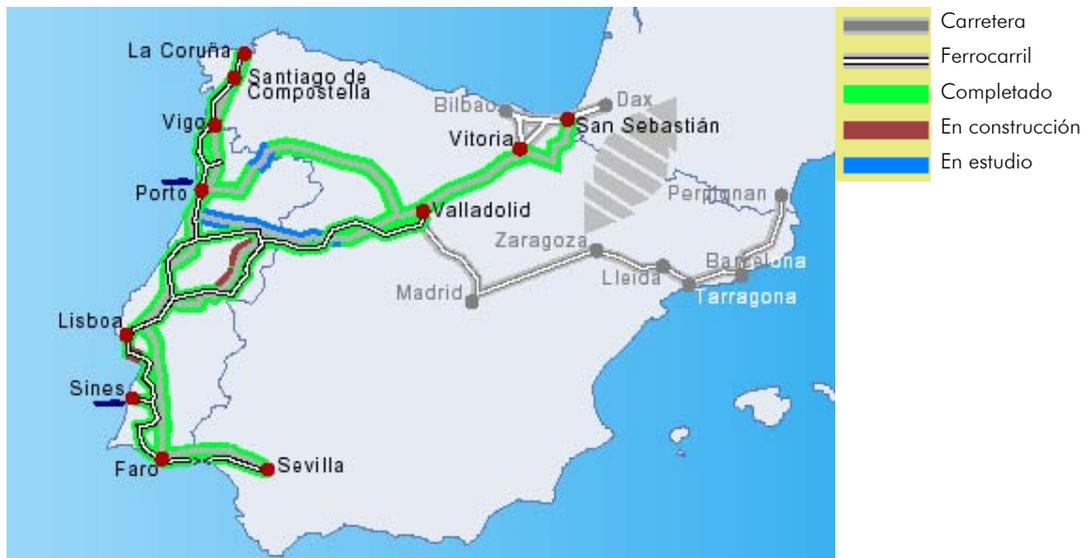
- **Eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa**
- **Eje multimodal Portugal/España con el resto de Europa**
- **Eje ferroviario de mercancías Sines-Madrid-París**
- **Interoperabilidad de la red ferroviaria de alta velocidad de la península ibérica**

En los siguientes mapas se presenta el estado de los proyectos de ámbito español de la RTE-T. La línea de alta velocidad Sur prevé la construcción de dos líneas de alta velocidad que reducirán drásticamente los trayectos interiores así como la conexión con Francia, tanto con el sur-este como con el sur-oeste. El proyecto comprende la construcción de una línea que una Madrid con Dax vía Vitoria donde conectará con la red ferroviaria francesa. El ramal mediterráneo discurre entre Madrid, vía Zaragoza y Barcelona, hasta Perpignan con una posible extensión hasta Nimes donde conectaría con la red mediterránea francesa de alta velocidad. Con estos proyectos España quedará conectada a la red europea ferroviaria a través de la línea ferroviaria francesa.



Línea de alta velocidad Sur.
Fuente: DG Energy & Transport EU.

El proyecto de eje multimodal Portugal/España persigue el refuerzo de tres importantes corredores multimodales que conectarán España y Portugal, además de conectar a ambos con el resto de Europa e incluye la mejora de las rutas a través de la frontera hispano-portuguesa, uniendo ciudades como Sevilla o Vigo con los principales puertos, aeropuertos y centros urbanos de Portugal.



Enlace multimodal Portugal - España - Europa Central.
Fuente: Fuente: DG Energy & Transport EU.

El eje ferroviario Sienes-Madrid-París comprende la creación de una nueva línea ferroviaria de alta capacidad a través de los Pirineos que conectará las redes española y francesa. Esta nueva línea estará destinada al transporte de mercancías e incluirá la construcción de un túnel de larga distancia. En la actualidad están en estudio distintos trayectos con origen en Zaragoza.



Ferrocarril de gran capacidad a través de los Pirineos.
Fuente: Fuente: DG Energy & Transport EU

Las autopistas del mar: un potencial por descubrir.

Las autopistas del mar son la gran asignatura pendiente de la política europea de transportes y pueden convertirse en la gran oportunidad para superar la congestión de buena parte de los ejes viales de centroeuropa. Sin embargo, la situación de las autopistas del mar, todavía hoy por hoy, resulta en la mayoría de casos desalentadora. Los impedimentos para su desarrollo son de diverso orden pero pueden citarse algunos primordiales:

- Las fuertes exigencias administrativas que aún existen en las aduanas de algunos de los Estados miembros.
- La falta de eficacia, medida sobre todo en términos de puntualidad y regularidad, asociada al modo.
- La deficiente dotación en lo que concierne a las infraestructuras e instalaciones que deberían permitir el correcto funcionamiento de este modo.

Resulta necesario, pues, que la apuesta por el despliegue de las autopistas del mar reciba el apoyo decidido de las administraciones de los Estados miembros, hecho que supondrá el apoyo público a enlaces marítimos concretos que puedan surgir de ahora en adelante. Este apoyo podría pasar por facilitar un paquete de medidas que ayudarían en gran medida a situar las autopistas del mar en el centro de una política de transportes orientada a alcanzar el reequilibrio entre los modos, como por ejemplo:

- Facilitar la concentración de las mercancías cerca de las nuevas rutas marítimas con el fin de hacer viables económicamente estas nuevas líneas de transporte.
- Llevar a cabo un proceso de sensibilización y de información, dirigido fundamentalmente a los profesionales del sector del transporte, sobre las ventajas del nuevo modo.
- Suprimir lo más rápidamente posible todos los impedimentos administrativos asociados a la política aduanera de los Estados miembros.
- Garantizar la dotación de las infraestructuras e instalaciones adecuadas a las características de funcionamiento del modo.
- Respetar las reglas de la competencia.
- Garantizar la plena navegabilidad de las rutas marítimas escogidas, sobre todo en las rutas marítimas del Norte de Europa.

2.3 EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN LA UNIÓN EUROPEA.

Los puertos europeos concentran un volumen de mercancías que corresponde a más del 90% del comercio de la UE con terceros países. En lo que concierne al comercio intracomunitario, este porcentaje se reduce hasta el 30% del total.

El transporte marítimo de la Unión está pasando por un necesario proceso de redefinición. Ésta incluye nuevas maneras de concebirlo, pero también tiene que poner en juego nuevas realidades que lo caractericen y lo completen hasta convertirlo en uno de los modos de transporte más importantes de la nueva RTE-T.

Los condicionantes entorno al transporte marítimo pueden agruparse en cinco grandes grupos o paquetes de trabajo representativos de la realidad actual del modo:

1. El transporte marítimo y su régimen general de funcionamiento.

- La libre prestación de servicios y la competencia, las prácticas arancelarias desleales y el libre acceso al tráfico transoceánico. En términos concretos, esta aspiración pasa por la normalización del transporte de mercancías y la libre circulación entre cualquiera de los puertos de algún estado miembro de la Unión, entre los Estados miembros y entre los Estados miembros y terceros países, siempre que los buques estén registradas en alguno de los estados de la Unión y sean controladas por ciudadanos de la UE.
- La libre prestación de servicios entre los Estados miembros, que persigue en último término eliminar las restricciones en la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros.
- Protocolos de información para las naves que entran y salen de puertos comunitarios. Este trámite administrativo, presente cada vez que un barco llega y sale de un puerto comunitario y referente en los datos relativos al propio buque, la mercancía que transporta y la tripulación embarcada, se convierte en un procedimiento singular y específico de cada puerto porque la operación de información se lleva a cabo por medio de formatos diferentes.
- La necesidad de unificar los formatos y simplificar los procedimientos es una prioridad todavía más urgente y manifiesta si queremos impulsar realmente y de una forma definitiva el transporte marítimo de corta distancia.
- Las condiciones y regímenes laborales aplicables a las tripulaciones de las naves. (delimitar los periodos de trabajo máximos y de descanso mínimos, vacaciones anuales remuneradas, salario mínimo, condiciones de salud, seguridad e higiene, condiciones laborales de las mujeres en estado, los niños y los jóvenes, no discriminación de sexos, medidas de repatriación de los trabajadores de la mar y el pago de salarios en caso de insolvencia manifiesta por parte del empresario,...)
- La formación y contratación de los trabajadores de la mar. (nivel mínimo de formación exigible a los profesionales de la mar).

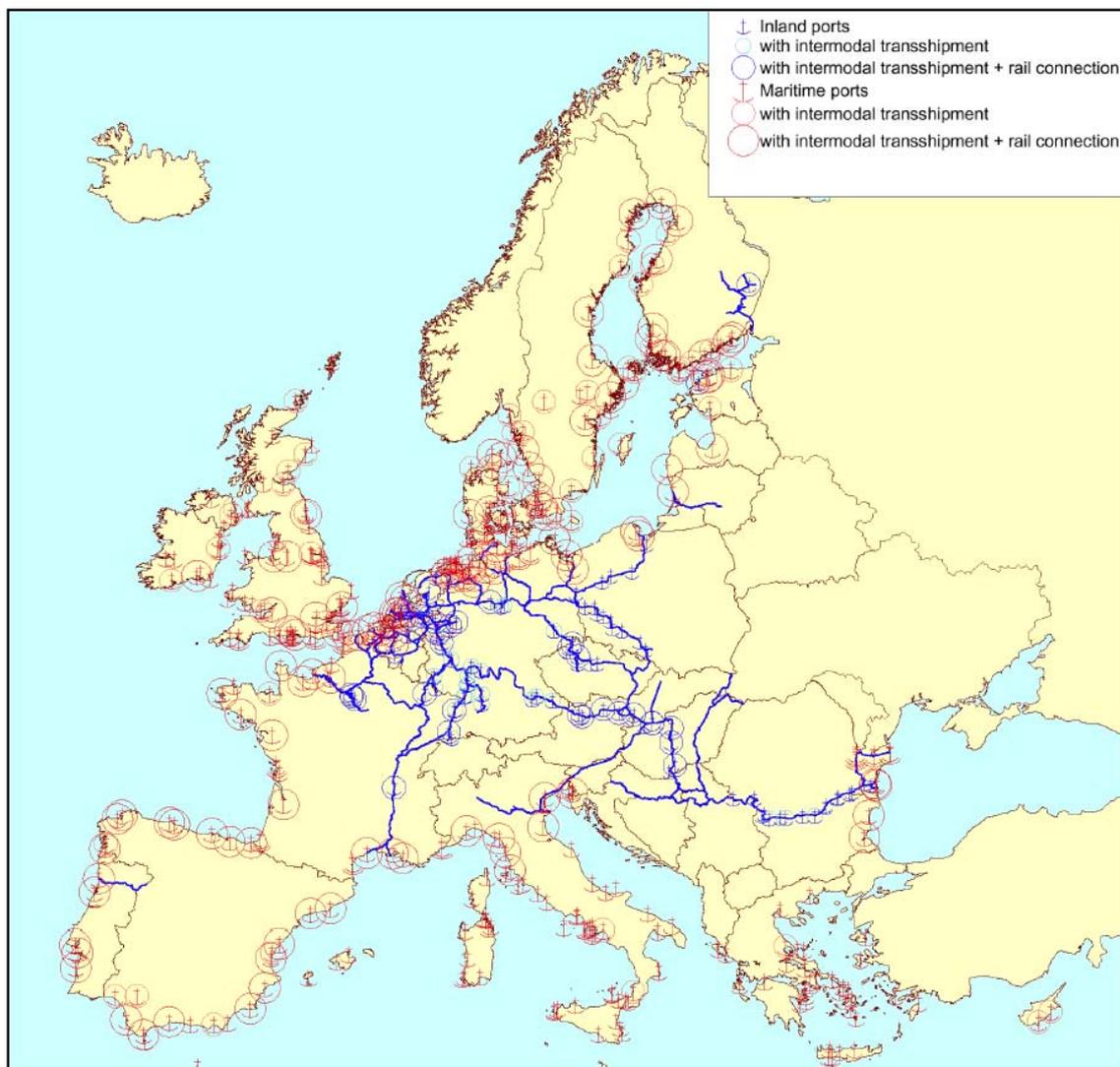
2. Transporte marítimo y seguridad.

- La necesidad de exigir unos requisitos mínimos a las naves que transportan mercancías peligrosas o fuertemente contaminantes.
- El conocimiento exhaustivo de los movimientos y la posición de las naves que transportan mercancías peligrosas o fuertemente contaminantes.
- El nivel mínimo de formación exigible a los profesionales de la mar.

3. Transporte marítimo e infraestructuras portuarias.

En lo que concierne al nivel de eficiencia y de servicio de las mismas, las principales cuestiones planteadas son las siguientes:

- La necesidad de recoger el conjunto de cuestiones relacionadas con el desarrollo de las infraestructuras portuarias en un documento programático: el Libro Verde de las infraestructuras portuarias, que aborda las cuestiones primordiales relativas a las infraestructuras portuarias y analiza en cada caso cuál es el nivel de servicio ofrecido y cuáles son las carencias que hay que subsanar.
- La necesidad de una mayor calidad de servicio de los puertos de mar.



Puertos europeos en el año 2001 según su potencial intermodal

4. Transporte por vías fluviales o navegables interiores.

Su inclusión en un sistema europeo de transporte *puerta a puerta* es cada vez más necesaria y puede suponer un valor añadido muy interesante a las cualidades aportadas por los otros modos. Las principales cuestiones que hay que abordar son las siguientes:

- La regulación del acceso a la profesión de transportista de mercancías para vías interiores y el reconocimiento de titulaciones.
- La necesidad de un reconocimiento explícito de las titulaciones nacionales de patrón de navegación interior.
- La mejora de la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas por vías navegables interiores.



Red de vías navegables en Alemania y países fronterizos en el horizonte del 2010

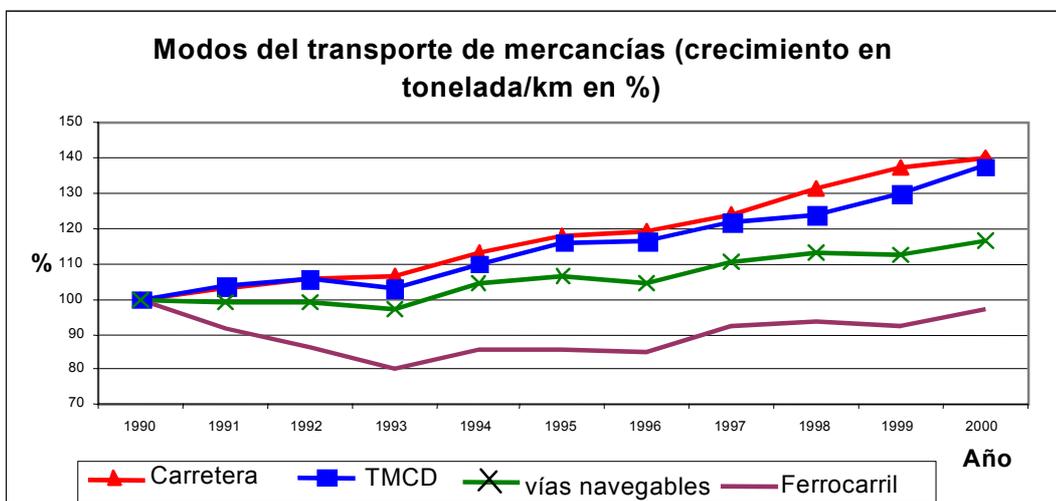
5. Short sea shipping.

A efectos de la Comisión Europea, la navegación marítima de corta distancia o short sea shipping es el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre estos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa.

En la actualidad, el transporte marítimo de corta distancia es el único modo de transporte que ha demostrado poder adaptarse al incremento del transporte por carretera. Representa un 41% de todas las

toneladas/kilómetro de Europa, mientras que la cuota del transporte por carretera es del 43%⁶. Su índice de crecimiento es superior al de la producción industrial de la Unión Europea y sus resultados en toneladas/kilómetro aumentaron hasta un 38% en la década de los 90, mientras que el transporte por carretera registró un aumento del 40%. Desde 1995, la Comisión ha asumido el desarrollo del **short sea shipping** como un elemento importante dentro de la política europea de transporte. Hay tres razones para promoverlo:

- Fomentar la sostenibilidad general del transporte: el SSS es una alternativa segura y favorable para el medio ambiente, especialmente ante la congestión del tráfico por carretera.
- Reforzar la cohesión de la Comunidad, facilitar las comunicaciones entre los Estados miembros y entre las regiones europeas y revitalizar las regiones periféricas.
- Incrementar la eficiencia del transporte para responder a la actual y futura demanda generada por el crecimiento económico. Con este objetivo, el transporte marítimo a corta distancia se convertiría en una parte integrante de la cadena logística de transporte y en un auténtico servicio puerta a puerta.



Crecimiento porcentual en toneladas/kilómetro entre 1990-2000 en el transporte por carretera, el transporte marítimo de corta distancia, las vías navegables y el ferrocarril.

Sin embargo, el short sea shipping topa con obstáculos importantes que dificultan su implantación, la mayoría de tipo económico (inversión inicial elevada; necesidad de un cierto tiempo para la rentabilidad; o precio elevado del transporte por carretera previo y posterior al tramo marítimo); pero también de tipo administrativo (hay que presentar al puerto mucha más documentación que en el transporte terrestre; o el sistema electrónico de transmisión de documentos – EDI - no está todavía implantado en muchos puertos de la UE); y desventajas atribuibles a la propia imagen del transporte marítimo (imagen de un medio de transporte obsoleto; suposición que el short sea shipping puerta a puerta es siempre más caro).

La Comisión Europea ha elaborado un programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia que incluye 14 medidas. El objetivo de una de las medidas es armonizar el gran número de especificaciones técnicas existentes sobre las cajas móviles utilizadas en el comercio intracomunitario, las cuales, por su disparidad, suponen un coste adicional innecesario. Además de los aspectos jurídicos, se incluyen medidas que facilitarán la eliminación de barreras y mejorarán su imagen general mediante, por

⁶ Datos correspondientes al año 2000, con exclusión de los oleoductos. Fuente: "EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002". Pueden verse diversos **informes estadísticos relativos a la evolución de los diferentes modos de transporte en Europa** en la página de Internet http://www.eu-datashop.de/service/EN/infos/sta_kurz/thema7/stat_k_7.htm

ejemplo, el apoyo a los trabajos de la Red Europea de Transporte Marítimo de Corta Distancia (European Short Sea Network). Además, el programa refuerza medidas como, por ejemplo, el desarrollo de las "autopistas marinas", los procedimientos aduaneros informatizados y la creación de ventanillas administrativas únicas en los puertos.

14 Medidas de fomento del transporte marítimo de corta distancia

A. ACCIONES LEGISLATIVAS

- Aplicación de la Directiva sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y que salgan de éstos (FAL OMI)
- Aplicación del programa "Marco Polo"
- Normalización y armonización de las unidades de carga intermodales
- Autopistas del mar
- Mejora de los resultados medioambientales del transporte marítimo de corta distancia.

B. ACCIONES TÉCNICAS

- Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia
- Determinación y eliminación de los obstáculos a la mejora del transporte marítimo de corta distancia
- Aproximación de las prácticas nacionales e informatización de los regímenes aduaneros comunitarios
- Investigación y desarrollo tecnológico.

C. ACCIONES OPERATIVAS

- Ventanillas administrativas únicas
- Preservar el papel esencial de las personas de contacto del transporte marítimo de corta distancia⁷
- Garantizar el buen funcionamiento y la asistencia a los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia⁸
- Fomentar la imagen del transporte marítimo de corta distancia como alternativa de transporte satisfactoria
- Recopilación de datos estadísticos

⁷ Son responsables del transporte marítimo de corta distancia en sus administraciones respectivas.

⁸ Centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia (en inglés, "Short Sea Promotion Centres"). Se trata de organismos imparciales, administrados por el sector, cuyo cometido es el fomento del transporte marítimo de corta distancia. Véase la dirección de Internet de la Red Europea de Transporte Marítimo de Corta Distancia (<http://www.shortsea.info/>) y la dirección de la Asociación española de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (<http://www.shortsea-es.org>).

Reparto modal por países
Año 2000 (t.km en %)
[No incluye el Short Sea Shipping]

	Road	Rail	Inland Waterways	Pipelines
B	67.5	16.0	13.1	3.4
DK	73.3	8.6	-	18.1
D	68.7	15.2	13.1	3.0
EI	97.7	2.3	-	-
E	85.7	8.9	-	5.4
F	75.9	15.8	2.1	6.2
IRL	93.0	7.0	-	-
I	88.0	8.2	0.1	3.7
L	71.6	19.3	9.1	-
NL	47.3	3.9	42.7	6.1
A	39.9	37.2	5.6	17.3
P	87.1	12.9	-	-
FIN	72.2	26.6	1.2	-
S	61.8	38.2	-	-
UK	84.1	9.7	0.1	6.1
EU 15	74.6	13.8	6.9	4.7

2.4 LA EUROPA DEL FERROCARRIL.

El primer paquete de infraestructura ferroviaria

El sistema de transporte europeo pasa inevitablemente por la revitalización del sector ferroviario, ya que el ferrocarril puede solucionar parte de los problemas de movilidad con los que se encuentra la UE. Para conseguirla, es precisa la apertura al mercado y el establecimiento de un sistema basado en la libre competencia de los servicios asociados al ferrocarril. Se asume que la existencia de competencia favorecerá el acceso de nuevos operadores que competirán para mejorar las prestaciones del servicio y que esto posibilitaría la recuperación de cuotas de mercado.

Para hacer posible la revitalización del ferrocarril y la transferencia de una parte del transporte por carretera hacia el mismo (uno de los objetivos del Libro Blanco del Transporte), la Comunidad adoptó un conjunto de disposiciones relativas a los accesos a la infraestructura ferroviaria, denominadas conjuntamente "Paquete de infraestructura ferroviaria"⁹, que deben aplicarse en toda la Unión desde el 15 de marzo de 2003. Todos los Estados miembros están creando las condiciones requeridas por las Directivas, para permitir operar en su territorio a todas las empresas ferroviarias que disponen de licencia en un Estado.

Los principales puntos del primer paquete se refieren a:

- **La separación de funciones esenciales** a partir de una lista específica y exhaustiva de cometidos que deben asignarse a una autoridad independiente de la empresa ferroviaria, para asegurar el principio de no discriminación entre las empresas ferroviarias en competencia.

⁹ Las medidas del paquete eran:

Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (acceso).

Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias.

Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

Estas directivas abren el mercado de los servicios internacionales de transporte de mercancías entre 2003 y 2008 e instauran normas para la concesión de licencias, la adjudicación de capacidades de infraestructura y su tarificación. Las referencias pueden encontrarse en la dirección de Internet: http://europa.eu.int/comm/transport/index_es.html

- Cada país debe establecer un **organismo regulador, independiente** de todo administrador de infraestructuras, organismo de tarificación, organismo adjudicador y candidato, para asegurar condiciones justas y no discriminatorias de acceso para todas las empresas ferroviarias.
- **Garantizar los derechos de acceso a la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril** a todos los operadores ferroviarios autorizados que proporcionen servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril en dicha red y que cumplan los requisitos de seguridad nacionales. Los derechos de acceso deben ampliarse a la totalidad de la red ferroviaria europea a más tardar en marzo de 2008.
- **Determinar los costes por el uso de la infraestructura** de manera que las tarifas se establezcan de forma transparente y no discriminatoria y que se garantice la competitividad del transporte de mercancías internacional.
- Definir **normas y procedimientos transparentes y equitativos para la asignación de franjas ferroviarias** es un requisito previo esencial para los servicios de alta calidad de empresas ferroviarias.
- **Garantizar la seguridad en el sistema ferroviario europeo integrado**

Con las nuevas reglas del juego, las empresas ferroviarias tradicionales han hacer frente a nuevos competidores, tanto en su propio seno como en forma de nuevas empresas como Rail4Chem, especializada en el transporte de productos químicos, HGK, NetLog, Shortlines, IAV, DLC o IKEA RAIL, que gestiona el transporte de sus productos y compras en el "Freeway" Norte-Sur entre Älmhult (Suecia) y Duisburg (Alemania). El principal elemento característico de los "Freight Freeway" es la existencia de un sólo centro para la adjudicación de la capacidad de todas las infraestructuras que componen el corredor, donde se puede reservar el surco y se atienden las demandas concretas de cada uno de los operadores que lo solicitan.

Por su parte, las empresas nacionales pretenden aumentar el grado de satisfacción de sus clientes, mejorando sus prestaciones y, en particular, modificando su organización en los pasos fronterizos, principales puntos de congestión del sistema. Los ejemplos de Mannheim-Woippy, en la frontera francoalemana, y de Brenner Rail Cargo, en el eje Munich-Verona, son precursores de un nuevo enfoque europeo.

El objetivo de la Comunidad es muy claro: los trenes de transporte internacional deben poder cruzar las fronteras sin obstáculos administrativos y legales y aprovecharse de las mejoras técnicas ya aportadas por la industria. Las locomotoras diesel certificadas en la mayoría de los Estados y las locomotoras eléctricas multitensión pueden cruzar las fronteras sin impedimento por las diferencias de voltaje. La señalización sigue siendo un problema, ya que mientras se instala el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), es inevitable la acumulación de sistemas nacionales, por caro que resulte.

Situación de la transposición del primer paquete ferroviario y de la apertura del mercado del transporte ferroviario puede resumirse en tres grupos de países:

1. Carga ferroviaria ya abierta a la competencia: Suecia, Dinamarca, Reino Unido*, Países Bajos, Austria y Alemania
2. Principio de competencia: Italia, Portugal, Bélgica* y España
3. Mercado cerrado: Francia, Luxemburgo*, Finlandia*, Irlanda* y Grecia*

* Estados que se benefician de períodos transitorios para la aplicación de determinados artículos, pero no para la apertura del mercado

La apertura del mercado del transporte ferroviario a la competencia debe efectuarse en un marco riguroso y transparente en cuanto a normas de seguridad y condiciones de trabajo. Todas las empresas ferroviarias que circulan en la red de un Estado miembro deben respetar las normas nacionales de salud y seguridad así como las normas nacionales aplicables en el derecho laboral. Del mismo modo, debe establecerse la formación que los conductores de locomotoras tienen que seguir para la obten-

ción del certificado de seguridad indispensable. La Comisión apoya activamente los esfuerzos realizados recientemente por los interlocutores sociales para negociar un acuerdo social europeo en el sector ferroviario.

Un nuevo impulso para acelerar la creación de un espacio ferroviario integrado

Las medidas importantes del primer "paquete ferroviario" establecieron la apertura, en marzo de 2003, de los más de 50.000 kilómetros de vías férreas de la Red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías a los servicios internacionales de transporte de mercancías y aplazan al año 2008 la apertura de la totalidad de la red.

Tras la aprobación del Libro Blanco sobre la política de transportes, la Comisión propuso ir más deprisa y más lejos en la reactivación del ferrocarril y presentó un segundo paquete de medidas destinado a acelerar la creación de un espacio ferroviario integrado¹⁰. El objetivo es completar sin demora las normas que regulan el sector ferroviario en Europa. Cinco nuevas propuestas de acción completan las bases que ya ha sentado la legislación comunitaria:

1. Desarrollar un enfoque común de la seguridad.
2. Completar los principios fundamentales de la interoperabilidad de la red convencional para que la apertura completa de la red a los servicios internacionales de transporte de mercancías coincida con la interoperabilidad de la red.
3. Disponer de una herramienta de pilotaje eficaz: la Agencia europea de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, que dirigirá y coordinará la estructura de asesoramiento a la Comisión.
4. Ampliar (al ámbito nacional) y acelerar (2006) la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías (el primer paquete ferroviario¹¹ abre tan sólo el mercado del transporte ferroviario de mercancías internacional)
5. Solicitar la adhesión a la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales Ferroviarios (OTIF), que elabora normas comunes en el sector ferroviario.

Estas acciones son esenciales a fin de crear el marco necesario para la reactivación del ferrocarril, pero no son suficientes. En particular, la Comisión contempla la adopción de las siguientes medidas adicionales, que ya presentó en el Libro Blanco:

- Garantizar servicios ferroviarios de alta calidad: abrir la red ferroviaria a nuevos operadores, determinar criterios de calidad; ofrecer una compensación económica a los usuarios en caso de incumplimiento de las obligaciones contractuales de servicio.
- Eliminar las barreras a la entrada en el mercado de los servicios ferroviarios de transporte de mercancías: desarrollar el ERTMS¹², el sistema de mando y control; reforzar las competencias de las entidades de regulación; simplificar los trámites aduaneros.
- Mejorar los resultados medioambientales del transporte ferroviario de mercancías.
- Reservar progresivamente una red de líneas ferroviarias para el transporte de mercancías.
- Abrir paulatinamente el mercado del transporte ferroviario de pasajeros.
- Mejorar los derechos de los pasajeros ferroviarios.

10 Para más información sobre la **evolución actual del transporte por ferrocarril** en la UE, puede consultarse la página de Internet de la Comisión sobre transporte por ferrocarril e interoperabilidad: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html

11 Directiva 91/440, modificada por la Directiva 2001/12/CE, que entró en vigor el 15 de marzo de 2001.

12 **European Rail Traffic Management System**, que permite armonizar los sistemas de señalización y de telecomunicaciones ferroviarias. Véase el documento IP 01/164 de 26 de abril de 2001. Este sistema es fruto de un programa integrado de desarrollo y demostración financiado en parte por la Unión Europea, primero en el marco de un programa de investigación y luego en el marco del desarrollo de las redes transeuropeas.

El proceso de la liberalización de los ferrocarriles continuará. Se esperan propuestas de la Comisión para restaurar la credibilidad del ferrocarril a ojos de los exportadores y de la industria, en términos de fiabilidad del servicio. La prioridad es abrir los mercados, no sólo para los servicios internacionales, sino para el cabotaje en los mercados internacionales. El objetivo final es que, paso a paso, se dedique una red de líneas ferroviarias exclusivamente a los servicios de mercancías.



Red Transeuropea de ferrocarriles en el horizonte del 2010

2.5 TRANSPORTE INTERMODAL.

El transporte intermodal en la Unión Europea.

Actualmente, el desequilibrado sistema de transporte de la UE supone unos importantes efectos externos negativos, como costes de congestión, accidentes, contaminación atmosférica y acústica. En este sentido, el objetivo de la política común de transportes de la UE (desarrollada en el *Libro Blanco*) es promover la movilidad sostenible, es decir, promover servicios de transporte eficientes, adecuados en costes, seguros, ambientalmente limpios y socialmente aceptados.

Este concepto de transporte sostenible supone pasar de las tradicionales políticas unimodales, que consideraban cada modo de transporte de forma individualizada, a una **concepción integral del sistema de transporte**, que potencie las cadenas de transporte que usan en cada tramo el modo de transporte más adecuado, haciendo óptimo cada uno de los modos y la cadena en conjunto. Si bien con esto no se persigue forzar un reparto modal específico, la mejora de las conexiones entre modos de transporte diferentes e integrados en un único sistema permite un mejor aprovechamiento del ferrocarril, de la navegación fluvial y del transporte marítimo de corta distancia, que por sí mismos, en la mayoría de casos no permiten la entrega puerta a puerta.

La intermodalidad **no está ligada a un modo de transporte concreto**. Es una cuestión de comercio y de movilidad en la que el ferrocarril, las vías navegables, las vías aéreas y la carretera contribuyen a hacer óptimo el conjunto del sistema de transporte, apoyándose en servicios avanzados de información y comunicación. Es un indicador del nivel de integración entre diferentes modos de transporte. Más intermodalidad supone más integración y complementariedad entre modos, cosa que permite usar de manera más eficaz el sistema de transportes.

Obstáculos para la utilización del transporte intermodal

En Europa la explotación del transporte combinado es normalmente deficitaria, cosa que obliga a los Estados a subvencionarlo. A diferencia de Estados Unidos, donde representa el 40 % del transporte de mercancías, en Europa (20 %), realmente, la economía global del transporte combinado depende de la voluntad política de los Gobiernos para tener en consideración las ventajas externas que este transporte aporta en materia de ahorro de energía, polución, coste social,...

La realidad muestra que el crecimiento de este tipo de transporte se ha frenado. Frente al actual predominio del modo único, cualquier cambio de modo de transporte en un trayecto supone cambiar de sistema, en vez de tratarse de un mero transbordo técnico. Este antagonismo genera costes de fricción¹³ que hacen que el transporte intermodal no sea competitivo respecto al transporte unimodal. Además de estas fricciones hay otras razones: la falta de puntualidad y de regularidad que condiciona la fiabilidad, los precios en ocasiones excesivos y las carencias en infraestructuras ferroviarias.

Uno de los principales problemas del transporte intermodal, que la UE intenta también solucionar, es la falta de interconexión a tres niveles:

1. Infraestructuras.

- a. Hace falta una red coherente de infraestructuras a escala europea. La revisión de las directrices de la Red Transeuropea realizada por la Comisión en 2003 va en este sentido.

¹³ Constituyen una medida de la ineficiencia en las operaciones de transporte y se traducen en precios más elevados, más demoras y menos fiabilidad en los plazos, menos disponibilidad de servicios de calidad, limitaciones del tipo de mercancías, más riesgos de desperfectos, procedimientos administrativos más complejos,...

- b. Interconexiones y nodos con valor añadido. Los puntos de transbordo entre modos serán los nodos de la red intermodal. Las actividades y los servicios que se realizarán tendrán que aportar un valor añadido a la cadena general del transporte.
- c. Armonizar las normas relativas a las unidades de carga. La armonización de las normas relativas a las dimensiones, pesos y otras características en todos los modos facilitará los transbordos intermodales de la mayoría de mercancías transportadas.

2. Explotación y utilización de infraestructuras .

- a. Libre acceso a las infraestructuras. La separación entre la gestión y la explotación de las infraestructuras garantizará un acceso abierto y no discriminado a la red para los operadores (medidas que contempla el Paquete ferroviario).
- b. Principios comunes de tarificación e imputación de costes. Los impuestos y gravámenes se establecen actualmente de forma muy diferente en diferentes modos de transporte y existen grandes diferencias en el coeficiente de cobertura de los costes externos y de infraestructura.

3. Servicios y reglamentos de cada uno de los modos.

- a. Sistemas de información y gestión. Estos sistemas tienen que cubrir diversos modos y proporcionar al usuario final información en tiempo real sobre las posibilidades de transporte intermodal y de la situación de la mercancía.
- b. Tecnologías de la Sociedad de la Información al servicio del transporte intermodal (proyecto Galileo).
- c. Fomento de un régimen de carácter voluntario de responsabilidad intermodal. Los operadores tendrían que estar en condiciones de ofrecer a sus clientes un conjunto de procedimientos y condiciones claros sobre las responsabilidades para cualquier carga estropeada o perdida a lo largo del trayecto.

El impulso definitivo a la intermodalidad. El Programa Marco Polo.

Marco Polo es la consecuencia lógica del éxito de su antecesor, el Programa *PACT*, pero también de la necesaria prioridad de conseguir acabar con la congestión que actualmente caracteriza algunos de los modos y ejes de transporte de la red transeuropea. En este sentido, la finalidad de este nuevo programa vuelve a ser el fomento decidido de los proyectos de transferencia entre los modos a todos los niveles del mercado del transporte de mercancías y, a diferencia de lo que planteaba el programa *PACT*, no sólo una transferencia referida al transporte combinado. De la misma manera, *Marco Polo* estará en disposición de financiar y apoyar todos aquellos proyectos que apuesten por la intermodalidad incluso en el marco geográfico de los Estados candidatos a la integración.

Sin embargo, este programa, en función de una apuesta decidida de cara al cumplimiento del principio de subsidiariedad, tendrá entre sus objetivos prioritarios la ejecución de proyectos y acciones del ámbito de la Unión y no tanto del ámbito nacional de cada uno de los Estados miembros. Prevé tres grandes ejes de trabajo:

1. La puesta en marcha de las ayudas necesarias con el fin de hacer efectivo el traspaso real de mercancías transportadas hacia modos alternativos a la carretera ("*acciones de transferencia entre modos*").
2. El fomento decidido de las ayudas dedicadas al lanzamiento de los servicios de transporte de mercancías o de instalaciones de interés estratégico a escala de la UE ("*acciones de efectos catalizadores*").
3. Conseguir transmitir un estímulo decidido con el fin de generar vías de cooperación en el ámbito de la logística del transporte de mercancías ("*acciones de aprendizaje en común*").

Desarrollo de Marco Polo¹⁴.

En relación con el Programa PACT, Marco Polo tiene un ámbito de acción más amplio. Como el objetivo final es conseguir un desplazamiento real del volumen del transporte de mercancías por carretera hacia otros modos de transporte menos contaminantes, el programa tendrá que ser capaz de referirse a todos los segmentos del mercado del transporte de mercancías (no puede referirse, sólo, al transporte combinado).

Va dirigido a la promoción de servicios comerciales en el ámbito del mercado del transporte de mercancías. Lo que centrará la principal atención del programa no son la investigación y el desarrollo, ni siquiera las medidas en materia de infraestructuras, sino el fomento decidido de un paquete de servicios comerciales de cara al mercado del transporte.

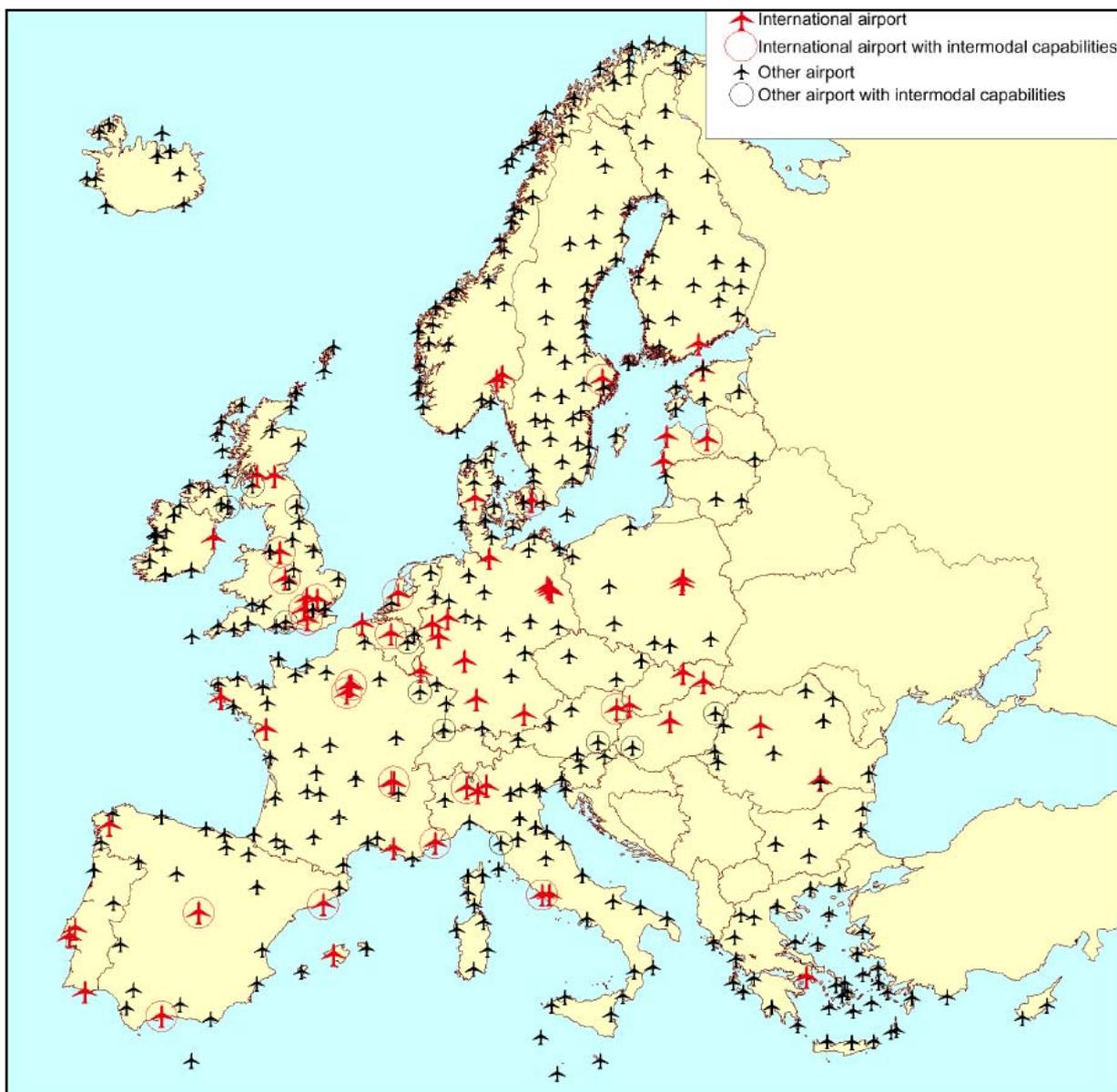
Pero Marco Polo también tiene otros objetivos, como la definición de los hitos **estratégicos** que tienen que hacer posible el establecimiento de alternativas válidas al transporte por carretera de cara a los próximos años. En otro sentido, como la complementariedad es una característica fundamental en la política de fomento del transporte intermodal, cualquier iniciativa encabezada unilateralmente por algún Estado de la Unión (por ejemplo en la definición de una política concreta que favorezca el traspaso hacia otros modos mediante la construcción de una infraestructura determinada) tienen que estar necesariamente vinculadas y coordinada con el resto de iniciativas en materia de transporte que se lleven a término en el resto de los países miembros.

Tres tipos de intervención prioritarios para el fomento del transporte intermodal.

- **Acciones de transferencia entre modos:** una ayuda decidida con objeto de emprender todas aquellas acciones necesarias para hacer efectivo un traslado del tráfico de mercancías por carretera hacia otros modos de transporte. En términos concretos, los volúmenes de carga que oscilan en torno a los 200 contenedores por barco que realice una travesía marítima de corta distancia, 50 en el caso de una barcaza que cubra un trayecto por vías interiores, o 25 contenedores por tren de mercancías, para preservar la viabilidad de un servicio de transporte de mercancías alternativo al sistema tradicional de la carretera.
- **Acciones con efectos catalizadores.** Incluye la consolidación de las autopistas del mar mediante emprender acciones que aseguren un servicio marítimo con salidas frecuentes y regulares y el establecimiento de unos servicios portuarios adaptados y medioambientalmente sostenibles, trabajar para ofertar servicios ferroviarios internacionales directos sin necesidad de cambio de locomotora y con unos equipos humanos debidamente formados a tales efectos, apostar de una manera decidida por la introducción del tren de alta velocidad como herramienta por medio de la cual podría garantizarse un servicio de transporte de mercancías para rutas internacionales de alta calidad, la creación de un parque común de equipos para unidades de carga intermodal compatibles con los diferentes modos de transporte,...
- **Acciones de aprendizaje en común en el ámbito del mercado de la logística del transporte de mercancías:** actualmente el transporte de mercancías se ha convertido en una parte integrante de la cadena de suministro. El planteamiento que promueve Marco Polo del concepto de suministro pasa por una gestión en forma de red. Esta manera de trabajar implica, entre otras cosas, una necesidad de cooperación, muy significativa si nos referimos al transporte intermodal. La Comisión cree oportuno fomentar un aprendizaje efectivo en los ámbitos siguientes:
 1. La mejora de los procedimientos y métodos en el ámbito de los puertos marítimos e interiores con el objetivo de concretar una mayor integración de los modos asociados a estas infraestructuras en la cadena de transporte de mercancías.

14 El Reglamento, las convocatorias,... sobre el Programa Marco Polo de la UE se pueden consultar en la página de Internet http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

2. Desarrollar modelos de cooperación entre el ferrocarril y la navegación por vías interiores con el fin de aprovechar las potencialidades de ambos sistemas de transporte.
3. Promover nuevos modelos de cooperación y gestión en el ámbito estricto del transporte ferroviario.
4. Mejorar los procedimientos y métodos asociados al establecimiento de las tarifas de la carga previa y finales en las terminales.
5. Fomentar la creación de centros europeos de formación para profesionales del sector del ferrocarril, las vías navegables interiores y los conductores de tren y patrones de barcazas.
6. Llevar a cabo acciones que se encaminen a incrementar el nivel general de la demanda de servicios de transporte más allá del sector del transporte por carretera.



Aeropuertos europeos en el año 2001 según su potencialidad intermodal