

EL LIBRO BLANCO DEFINE LAS PAUTAS GLOBALES DE ACTUACION FUTURA

La CE quiere consolidar la libre circulación de viajeros y mercancías

La Comisión de la Comunidad Europea acaba de publicar el Libro Blanco del Transporte, donde se recogen las pautas de actuación que marcarán la política de transportes de la Comunidad. El libro destaca algunos objetivos ya conocidos, como el refuerzo y consolidación del mercado de transportes, la desaparición de equilibrios modales y geográficos o la creación de redes transeuropeas de transportes; otros, como la necesidad de mejorar la seguridad en el transporte y la creación de una política social para los trabajadores de este sector, son objetivos que se recogen explícitamente por primera vez.



LUNA

Existe el peligro de que se abandone la liberalización ferroviaria.

Yolanda del Val

La política de transportes ha sido una de las áreas más abandonadas de la Comunidad, tanto es así que el Tribunal de Justicia de la CE ha tenido que intervenir varias veces para mediar en cuestiones básicas de interpretación del Tratado de Roma, y permitir así la aplicación de esta política.

En 1985, con el Mercado Único en puertas, la Comisión encargó a un grupo de expertos el informe "Transport 2000 Plus", que recogía la evolución del transporte en la Comunidad.

Luego le siguió el Libro Verde del transporte, donde se daban una serie de orientaciones sobre el transporte y se hacía eco ya de la preocupación por el medio ambiente.

Por último, el Libro Blanco que lleva el título de "Enfoque global a la construcción de la estructura comunitaria: por una movilidad sostenible", publicado hace escasamente dos meses, sirve como marco de referencia para la futura política de transportes, que se enfrentará a una serie de desafíos como el crecimiento de la demanda y su efecto sobre el medio ambiente.

La ejecución del Tratado de la Unión Europea, aprobado en Maastricht, dará un nuevo impulso a la Política Común de Transportes (PCT), ya que el Tratado de la Unión establece, mediante el principio de subsidiariedad, que sea la Comunidad y no los Estados miembros los que tomen la iniciativa en la construcción de este nuevo sector de transportes.

Por otra parte, aspectos como la seguridad del transporte y la elaboración de una política social para los trabajadores del sector aparecen por primera vez en un documento comunitario.

REALIDADES. El objetivo del Libro Blanco, que tiene un horizonte de 20 años, es eliminar los obstáculos y barreras que puedan entorpecer el camino hasta el Mercado Único definitivo. La principal novedad reside en que rompe de una vez por todas con el enfoque modal, presentando un enfoque global.

Entre los objetivos que se marca destaca el reforzamiento y la consolidación del mercado interior de transportes, es decir la libre circulación de mercancías y pasajeros; la desapari-

EN PORTADA

ción de los equilibrios modales y geográficos que no se basan en las realidades del mercado; la creación de redes transeuropeas de transportes; el desarrollo de la investigación; la aplicación de normas técnicas para reducir la contaminación; la mejora de la seguridad; la creación de una política social de los trabajadores del sector transportes; y el fortalecimiento de la dimensión exterior de la CE, es decir su relación con terceros países, especialmente los del Este.

En el apartado del ferrocarril, por ejemplo, el libro destaca que han aumentado los tráficos de cercanías e interurbanos, pero a su vez, se ha producido un descenso en las antiguas áreas industriales y en las zonas que han sufrido una disminución de población.

Según el documento, la escasez de inversiones en infraestructuras ha originado varios puntos de saturación en la red ferroviaria. Matiza, sin embargo, que la apertura de nuevas secciones de alta velocidad y el cierre de líneas poco utilizadas ha aumentado considerablemente la capacidad, aunque ésta no siempre se concentre donde más se necesita.

Por otra parte, la reducción de material rodante ha disminuido los recursos disponibles, pero, en el futuro, el

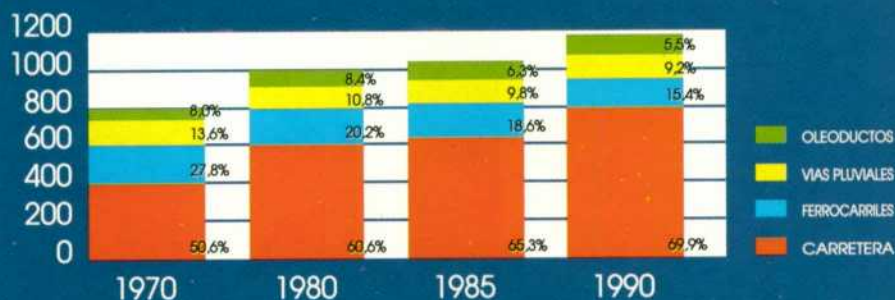
EMISIONES DE DIOXIDO DE CARBONO SEGUN MEDIOS DE TRANSPORTE

Carretera: total	79,7 %
automóvil particular	55,4 %
vehículos de mercancías	22,7 %
autobuses + autocares	1,6 %
Aviación	10,9 %
Ferrocarriles: total	3,9 %
pasajeros	2,8 %
mercancías	1,1 %
Vías fluviales interiores	0,7 %
Otros medios de transporte	4,3 %



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA CE

(MIL MILLONES TONELADAS KILOMETRO)



EFICACIA MEDIOAMBIENTAL

El Libro Blanco comunitario sobre el futuro desarrollo de la política del transporte señala como aspectos más preocupantes en la incidencia medioambiental del transporte el consumo de energía, la contaminación atmosférica, la congestión del tráfico, la utilización del suelo y el transporte de mercancías peligrosas.

Según los científicos ha llegado la hora de comprender que la mejora y conservación del entorno natural no sólo es una actitud necesaria para obtener mejor calidad de vida en el presente, sino que ha de convertirse en un acto de solidaridad respecto a los futuros habitantes del Planeta. Se trata de una transmisión patrimonial que escapa al ámbito meramente local o estatal para transformarse en un quehacer global.

El transporte es el tercer sector económico en importancia, tras el energético y el industrial, con relación a la incidencia en el medio ambiente y, desde luego, el más importante del área de servicios. Dicha influencia se produce, primero, en la distribución de cometidos entre los distintos modos de transporte, que se realiza durante la fase de planificación, en la que se ha primado el uso de la carretera como medio de transporte económico; luego, en la propia fase de construcción de infraestructuras y, finalmente, durante el empleo de éstas.

La movilidad de las personas y de las mercancías asociada al transporte es un factor destacado de la actividad humana,

tanto en los aspectos económicos como en la calidad de vida. Si en términos generales se comenta la necesidad de lograr un desarrollo económico ecológicamente sostenible, en el mundo del transporte cabría hablar de un objetivo equivalente, alcanzar la movilidad sostenible. Este objetivo fundamental debe presidir el desarrollo de cualquier política de transportes, desde la gestación hasta la explotación de las infraestructuras.

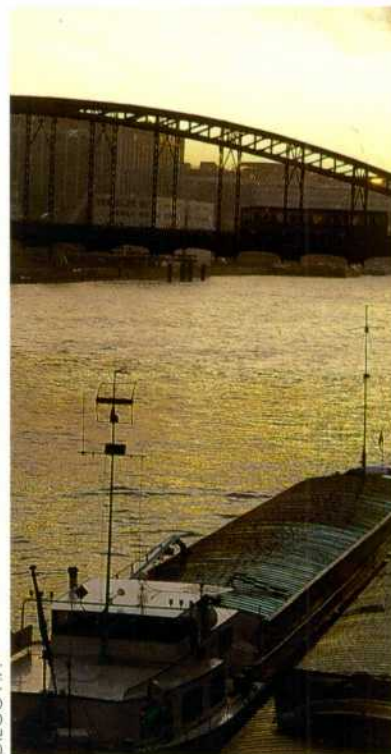
Así pues, las medidas a tomar deben concretarse en tres momentos diferentes de la política de transportes, primero en la planificación, luego al redactar el proyecto y realizar la construcción de las infraestructuras y, finalmente, durante la gestión de la explotación. En la planificación, la limitación inherente a los recursos naturales obliga a plantearse un adecuado equilibrio entre modos de transporte, teniendo en cuenta la eficacia económica, energética y ambiental. Este planteamiento no cuenta en España con instrumentos normativos que regulen una planificación integral donde sea obligatorio contar con los componentes medioambientales. Parece que no existen soluciones basadas en un único instrumento, sino que las respuestas han de venir de la conjugación de una serie de éstos, donde se pueden citar la internalización de costes externos o los denominados costes sociales, y la coordinación efectiva de los planes de transporte con la planificación urbanística, ordenación del territorio y política ambiental. **J.L.O.** □

EN PORTADA



LUNA

PUESTOS DE TRABAJO TRANSPORTES EN LOS PAISES CE	
Ferrocarriles	897.800
Vías fluviales interiores	24.200
Carretera y otros medios de transporte terrestre	2.509.000
Marítimo	217.300
Aviación	349.600
Actividades asociadas	1.569.900
TOTAL	5.567.800



DIEGO F.F.

LUNA

La CE reconoce puntos de saturación en la red ferroviaria europea.

desarrollo de la alta velocidad se traducirá en un aumento de la capacidad en las líneas existentes que, mediante inversiones limitadas podrán utilizarse para mercancías a larga distancia u otros servicios.

DESEQUILIBRIOS. Uno de los objetivos por los que aboga el Libro Blanco es la internalización de los costes externos, medida que acabaría con el actual desequilibrio modal. En este sentido, el documento señala que el crecimiento del transporte en la Co-

munidad no ha sido constante en todos los modos.

Así, por ejemplo, la navegación por vías fluviales interiores ha experimentado un ligero ascenso en términos absolutos, pero su cuota de mercado ha descendido un 9 por ciento. El transporte por ferrocarril ha disminuido un 15 por ciento en términos absolutos, pero en términos relativos ha reducido su cuota de mercado de un 28 a un 15 por ciento. El transporte por carretera, sin embargo, ha doblado sus cifras en términos absolutos, y

La seguridad del transporte es una preocupación de la CE.

tiene en la actualidad una cuota de mercado del 70 por ciento.

En el sector ferroviario, queda todavía por aplicar el programa de liberalización, especialmente en lo que se refiere a los criterios para el acceso y cobro por utilización de infraestructuras. El documento concluye que sin una clara definición de estos criterios a nivel comunitario existe el peligro de que la liberalización sea muy irregular, y que origine tales conflictos que halla de retrasarse sine die, o peor aún, que halla de abandonarse el proyecto.

Un aspecto que se contempla por primera vez en un documento comunitario son las condiciones de trabajo de las personas que prestan servicio en el sector transportes.

Con respecto al ferrocarril, el Libro Blanco señala que las condiciones de trabajo se establecen a nivel nacional. En muchos casos, las propias compañías ferroviarias nacionales definen la reglamentación, y los ferroviarios, con frecuencia, tienen el estatus de funcionarios o empleados públicos. Dado que los ferrocarriles funcionan como redes muy estructuradas y, normalmente, como monopolios, la Comunidad no se ha visto todavía en la necesidad de intervenir específicamente en este terreno, aunque por primera vez menciona el propósito de regular laboralmente este sector. □

