

PROPONE QUE LA ADMINISTRACION PLASME LAS ESTRATEGIAS EN UN LIBRO BLANCO

# El Libro Verde del Transporte en España apuesta por el ferrocarril

El Libro Verde del Transporte en España, iniciativa de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, presenta una serie de reflexiones profundas sobre la situación actual del transporte en España. Su objetivo, y ese es el valor del Libro Verde, es que basándose en las propuestas que realiza, la Administración trace unas estrategias de transporte en España.

**E**n 1979, se publicó un Libro Blanco del Transporte con las estrategias que marcarían las líneas maestras del transporte en España. Desde entonces, no se había hecho una reflexión profunda, al menos plasmada en un documento escrito, sobre el futuro del transporte en España. Consciente de esa necesidad, la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos empezó a pensar en la posibilidad de elaborar un Libro Verde del Transporte en España, donde se incluyera un diagnóstico de la situación en España. El Libro Verde se empezó a redactarse en 2000. En diciembre de 2001, se concluyó una primera versión, que dio pie a los comentarios y alegaciones del sector. A finales de 2002 estaba el trabajo concluido, y, por fin, el pasado mes de enero vio la luz el Libro.

“El Libro Verde pretende crear un debate público y difundir un diagnóstico sobre la situación del transporte en España. Su objetivo último es intentar que la Administración publique un Libro Blanco con las estrategias de transporte en España. El Libro, que ha sido presentado por el secretario de Estado de Infraestructuras, **Benigno Blanco**, ha sido muy bien acogido por el Mi-

El Libro Verde hace un diagnóstico de la situación del transporte en España.



nisterio de Fomento”, afirma **Rafael Izquierdo**, catedrático del Departamento de Transportes de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Madrid, y delegado de la Junta de Gobierno de la Comisión de Transportes.

El Libro presenta una estructura novedosa, pues no está organizado por modos de transporte como es lo tradicional, sino que adopta un enfoque global del transporte. El Libro se divide en nueve capítulos, en los que se pasa revista al entorno, las administraciones públicas, las empresas de transporte, las relaciones

administración-empresa, al cliente y a la demanda de transporte, a las infraestructuras y a las propuestas de acción. Se acompaña también de una introducción y una síntesis.

El Libro Verde tiene como objetivo potenciar el ferrocarril y traza las directrices que deben guiar su desarrollo, pero no alude a la forma en que se debe abordar un determinado proyecto, tarea que correspondería a la Administración. Por ejemplo, propugna la mejora de la conexión ferroviaria con Europa, pero, se considera que la forma de hacerlo y las estrategias para conseguirlo



es una tarea corresponde a la Administración.

En materia de ferrocarriles, se afirma que España ha vivido una espectacular "puesta al día" de infraestructuras de transporte, pero hay que seguir trabajando en las operaciones y completar las infraestructuras pendientes de otros modos.

El documento señala que la reestructuración de Renfe en unidades

de negocio, a finales de los años 80, y la decisión de vencer el aislamiento, plasmado de forma dramática por el distinto ancho de vía respecto a Europa, han permitido iniciar todo un revulsivo de calidad, con la renovación del material móvil y la adecuación de los servicios a las necesidades de la demanda. El progreso alcanzado en los servicios de cercanías y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, son los buques-insignia de la renovación del ferrocarril en España. Sus cualidades, como modo de transporte, se redescubren, según el documento, después de más de 150 años de historia, pero, esta vez, integradas dentro de todo el sistema de transporte.

Según **Julián Sastre**, secretario de la Comisión de Transportes que ha participado en

la redacción del Libro, en España se ha hecho un esfuerzo muy importante en los últimos años en infraestructuras, pero considera que nuestro país se encuentra aún muy por debajo en esta materia, y a pesar del esfuerzo realizado, todavía hay mucho camino que recorrer, especialmente en ferrocarril y en transporte urbano y metropolitano.

**Libro Blanco.** Coincidiendo con la preparación del Libro Verde del Transporte, en septiembre de 2001, la Comisión Europea publicó el Libro Blanco "La política europea



**La calidad del servicio se percibe como la única forma de captar demanda.**

de transportes en el horizonte 2010: La hora de la verdad". Este Libro propugna que se consideren prioritarios los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como el ferrocarril, el cabotaje y el transporte fluvial, pero, para lograrlo, plantea una serie de propuestas que podrían perjudicar a España en su desarrollo, y que tendrían una importante repercusión en países periféricos, ya que están dirigidas principalmente a la problemática existente en los países más desarrollados del centro de Europa. En el diseño de estas propuestas, la Comisión Europea no ha tomado en consideración las diferencias existentes en el seno de la Unión Europea ni las implicaciones económicas, sociales e, incluso, culturales que podría originar su establecimiento. Así, frente a los problemas económicos y medioambientales que plantea el crecimiento del sector, la Comisión Europea se aleja de las medidas liberalizadoras que se proponían en el documento redactado en 1992, al introducir un conjunto de medidas de elevado contenido intervencionista en el ámbito de la carretera, con la intención de conseguir un sistema de transporte mejor y más eficiente para satisfacer

las necesidades de movilidad de la UE. Históricamente, los países que se han integrado en la UE han adaptado sus infraestructuras de transporte a las necesidades de su crecimiento económico, a favor de una mayor productividad; de una mayor capacidad exportadora con la desaparición de las fronteras; de un aumento de la competitividad; y de un incremento de la movilidad de las personas. Lo que pretende la Comisión Europea es una reorientación del sector del transporte, pero, el Libro Verde del Transporte estima que esa simplificación resulta particularmente delicada en el caso de países como España, que no han alcanzado aún el nivel de desarrollo de los países más fuertes y se van a encontrar en una situación contradictoria, con fuertes limitaciones al transporte tal y como se concibe actualmente, pero sin tener resueltas, todavía, las crecientes necesidades de movilidad derivadas de su crecimiento económico.

El número de viajeros/kilómetro en las redes ferroviarias en cada país aumentó en un 0,83 por ciento durante el año 1998. Este valor es inferior al registrado en el año anterior, 1,13 por ciento, pero confirma la evidente recuperación que se está



operando en el transporte de viajeros por ferrocarril desde el año 1994. Esta situación no es uniforme en todos los países de la UE, ya que, mientras que en algunos es claramente patente esa recuperación (Dinamarca, Alemania, España, Finlandia, Suecia y Reino Unido, en torno al 3 por ciento), en otros se da el caso contrario (Portugal, con un -3,2 por ciento y Austria, con un -3,1 por ciento).

Según el documento, en lo relativo al transporte internacional de viajeros en las redes ferroviarias, los datos disponibles indican que se ha producido un descenso significativo. Estos datos parecen confirmar la tendencia, observada desde hace 15 años, hacia una evolución independiente y diferenciada del transporte nacional e internacional en lo que al ferrocarril se refiere.

Del estudio de los datos explicativos de la movilidad interior de mercancías en los países de la UE, se deduce que, en 1998, el transporte ferroviario de mercancías, expresado en toneladas/kilómetro, aumentó en un 1,18 por ciento. Los incrementos mayores se produjeron en Holanda (11,76 por ciento), Austria (9,93 por ciento) y Dinamarca (5 por ciento).

**Sector privado.** Asimismo, se observó un crecimiento en el transporte ferroviario de contenedores que confirmó la tendencia ascendente iniciada en 1993. En España y en el año 1999, la evolución del tráfico total, expresado en toneladas, fue más favorable al transporte interior, con un aumento del 3,4 por ciento, que al internacional, con una disminución del 17,1 por ciento, al contrario de lo que sucedió en el período 1997-1998, en el que el número de toneladas en transporte interior disminuyó un 6,8 por ciento y el número de toneladas en transporte internacional creció un 2,1 por ciento.

Ni que decir tiene, el Libro Verde alienta la continuación del proceso de liberalización de las empresas públicas de transporte, con la separación de infraestructuras y explotación, como propugnan las directivas europeas.

Asimismo aboga por la mejora y



**El sector privado desempeñará un papel clave en la financiación de infraestructura.**

modernización de la red ferroviaria convencional para atender adecuadamente los tráficos de largo recorrido tanto de viajeros como de mercancías. El desarrollo de una red de alta velocidad en Europa y el desarrollo de un sistema portuario conectado con las demás redes de transporte, en especial con el ferrocarril, es otra de las prioridades.

La introducción del factor calidad de servicio en los contratos de la Administración es igualmente un factor clave, ya que se ha pasado de la época del usuario a la del cliente. La calidad se percibe como la única forma de potenciar la captación de demanda, y un ejemplo paradigmático en este terreno es el tren de alta velocidad Ave. Según se señala en el Libro Verde, se debe estimular a los concesionarios en la búsqueda de la calidad mediante incentivos en los contratos y la elaboración de auditorías especiales en las que se consulte a los clientes cómo perciben el servicio.

El Libro Verde predice que el sector privado desempeñará un papel primordial en la financiación de infraestructuras, y apunta a que la incorporación de los nuevos socios del Este a la UE se va a traducir en

una reducción de los fondos que percibía España para infraestructuras, con lo cual el papel de las empresas privadas va a ser si cabe más importante.

En cuanto al marco organizativo institucional, el Libro Verde defiende la creación de un ente planificador del transporte con una visión global. "Hace años existía el Instituto de Estudios del Transporte, que dependía del Ministerio de Transportes. En la actualidad, a la hora de abordar un proyecto existe mucha fragmentación y criterios de territorialidad que inciden en la coordinación de un proyecto, por eso el Libro Verde defiende la creación de un organismo que centralice los proyectos", afirma **Julián Sastre**.

Otra de las conclusiones del documento es que el grado de profesionalización de las empresas y de las personas, en el sector de la carretera, especialmente, no es muy alto. Ligado a la cuestión de la formación, habría que potenciar asimismo el I+D+I (Investigación, Desarrollo, Innovación).

"El Libro Verde del Transporte en España es el primero de una serie que está preparando la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Está a punto de concluirse el Libro Verde de los Sistemas Inteligentes, y está en proyecto, el Libro Verde de la Intermodalidad y el Libro Verde del Transporte Urbano", afirma **Manuel Santos**, presidente de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

El Libro Verde del Transporte en España se ha distribuido a los 15.000 colegiados y también se ha enviado a las administraciones públicas competentes en transportes, es decir, al Ministerio de Fomento, comunidades autónomas y a los grandes ayuntamientos; a las asociaciones empresariales de transporte; a las empresas públicas de transporte, Renfe, Aena, etc...; al Consorcio Regional de Transportes de Madrid; a sindicatos, partidos políticos, etc...

Las alegaciones y comentarios presentados han correspondido principalmente al terreno del medio ambiente y el transporte metropolitano. **Yolanda del Val** □