

Transporte y Logística

El Libro Blanco Europeo del Transporte

Inversión en la red de transporte europea

La política europea de transportes tiende a conciliar desarollo económico, calidad y seguridad de los servicios

Raquel Pérez
Periodista

Conciliar el desarrollo económico y las exigencias de una mayor calidad y seguridad al efecto de fomentar un transporte moderno y sostenible hacia 2010 es el objetivo primordial de la política europea de transportes. Para lograrlo se intenta crear un sistema de transporte intermodal con normas comunes en todos los Estados, estableciendo las condiciones de acceso de los transportistas a los mercados internacionales y poniendo en marcha mecanismos para mejorar el funcionamiento y la seguridad.

El Libro Blanco del Transporte recoge un programa de 60 medidas de política comunitaria de transporte para contribuir al crecimiento económico de la Unión y facilitar su ampliación. En la sección de diagnóstico, el documento destaca como uno de los principales problemas de los medios de transporte actuales la subutilización del ferrocarril. El Libro Blanco del Transporte apuesta por la liberalización del transporte, principalmente del ferrocarril, para lo que es imprescindible llevar a cabo mayores inversiones para completar las redes, puesto que con la financiación actual es casi imposible culminar las actuaciones previstas por Bruselas.

La red transeuropea de transporte abarca carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos y vías navegables y sistemas de control de tráfico que beneficiarán al continente entero al tener una estructura intermodal. En la actualidad, los proyectos de la red transeuropea de transporte están bastante atrasados, explica Claude Rossignol, funcionario de la Dirección General de Energía y Transporte de la UE. El 30% de los ferrocarriles considerados, así como un 20% de carreteras están pendientes de construir. Además, 380 aeropuertos, 270 puertos internacionales, 200 puertos fluviales y sistemas de control de tráfico. La ampliación de la red transeuropea sumará 30.000 km de líneas ferroviarias, 40 aeropuertos, 58 puertos interiores, 20.000 km de carreteras, 4.000 mil km de vías navegables y 68 terminales.

Para materializar estos proyectos habría que poner en marcha una doble financiación: de la Comunidad Europea, con un presupuesto específico más Fondos de Cohesión para los países que se benefician de ellos, financiaciones del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, y préstamos del Banco Europeo de Inversiones; por otro lado, de las aportaciones nacionales y/o regionales, que suelen constituir la parte fundamental de la financiación. Su coste total sería de unos 500 millones de euros, siendo el prome-

'El Libro Blanco del Transporte', un amplio documento de 139 páginas, recoge un programa de 60 medidas de política comunitaria de transporte para contribuir al crecimiento económico de la Unión y facilitar su ampliación.

dio de las inversiones totales cada año de 22 millones de euros. En 1996 la UE determinó 14 proyectos específicos prioritarios; dos afectan a España: los enlaces ferroviarios de AV Madrid - Vitoria - Bilbao, San Sebastián - Francia, Madrid - Barcelona, y el tramo internacional Barcelona-Perpiñán. Además, recoge el establecimiento de infraestructuras multimodales que garanticen la complementariedad entre modos marítimo, ferroviario, aéreo y por carretera para unir Portugal y España al resto de Europa.

En 2001, la Comisión propuso una primera revisión de redes para concentrar esfuerzos sobre la eliminación de cuellos de botella. Dos iniciativas conciernen a España: (1) un proyecto de túnel pirenaico ferroviario de gran capacidad y ancho europeo estandar para conectar la red ibérica al resto de la red europea. El presupuesto estimado es de más de 5.000 millones de euros. (2) el fomento de la interoperabilidad entre la red a ancho estandar europeo y la red a ancho ibérico, que se realizará en todas las redes ferroviarias.

El problema para culminar la Red Transeuropea de Transporte es la financiación. Según datos del informe elaborado a petición de la comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, los Estados miembros consagran menos del 1% de su PIB a la construcción de infraestructuras y, de esa cifra, sólo un tercio va a la realización de la red transeuropea. Debido a la alta financiación, es necesario establecer un orden de prioridad de los proyectos.

El informe final especifica 18 proyectos prioritarios que requieren 235.000 millones. Pero si se añaden los proyectos no prioritarios y las inversiones necesarias para la red transeuropea de la UE tras su ampliación, la financiación necesaria se eleva a unos 600.000 millones de euros.

Entre estos proyectos destaca el sistema europeo de navegación por satélite Galileo. En ejes concretos se introducen las líneas ferroviarias París-Bratislava y Lyon-Trieste y autopistas marítimas que mejoran las conexiones entre áreas periféricas e islas. La idea es crear cuatro zonas con vías marítimas: el mar Báltico, oeste de Europa, sureste y suroeste.

Para saber más...

- El artículo completo se puede encontrar en: www.horticom.com?55901
- El Libro Blanco del Transporte: www.mfom.es/transportes/pdf/lb.pdf

