

**TRANSPORTE, ENERGÍA Y DESARROLLO SOSTENIBLE**  
**Madrid, 31 de Mayo – 3 de Junio 2003**

**El futuro de la demanda y oferta de transporte. Consumo energético y  
conservación medioambiental**

**Alfonso González Finat**

**I. Introducción**

- El transporte reporta muchos bienes y algunos males, pero estos pueden ser atenuados. Los transportes contribuyen en una quinta parte a las emisiones de gases con efectos de invernadero, perjudican la salud al contaminar el aire y cada año son causa de más de cuarenta mil accidentes mortales en la Unión Europea.
- El Libro Blanco propone un programa de acción para restablecer el equilibrio entre los distintos modos de transporte potenciando los menos congestionados y menos contaminantes.

**II. Futuro de la demanda de transporte**

- Está en parte determinado por la evolución del PIB que debería crecer por encima del 2% sin renunciar a medio plazo al 3% fijado en Lisboa.
- El crecimiento es y será mayor en el transporte de mercancías que en el de pasajeros. El transporte en coche particular no creció en el 2000 (0%). En los noventa el total de mercancías creció casi un 3% y el total pasajeros no llegó al 2%.
- La excepción es el transporte aéreo de viajeros que en los noventa creció un 6% anual. En el transporte ferroviario de alta velocidad la actividad se triplicó durante los 90.
- Sobre el transporte de mercancías influyen: la integración europea que ha aumentado la demanda de transportes internacionales; los cambios en la producción hacia mercancías de mayor valor, idóneas para la carretera; una logística de existencias mínimas y envíos frecuentes; y las nuevas tecnologías que optimizan el uso de los vehículos.
- El transporte de pasajeros crece menos por: el lento crecimiento demográfico, la saturación del parque de automóviles en los países ricos y la congestión en las ciudades. Por otro lado, los viajes de negocios y de turismo registran un mayor crecimiento que los viajes a corta distancia.
- En cuanto a los costes, no parece que estos vayan a bajar: ni los del combustible, ya que la tendencia a largo plazo del petróleo es al alza, ni los de la mano de obra (a pesar de los salarios menores en el este de Europa y de las ganancias en productividad), mientras que el pago por la utilización de las infraestructuras incluyendo las externalidades, se va a acabar imponiendo, como ya es el caso en Londres.

### III. El Futuro de la oferta de transporte : las infraestructuras

- La oferta de transporte viene determinada por la oferta de infraestructuras y por la buena utilización que de ellas se realice.
- El Libro Blanco puso el énfasis en una solución multimodal a los cuellos de botella gracias a la promoción de líneas ferroviarias de mercancías, de la navegación fluvial y de la marítima de cabotaje y al despliegue de tecnologías de la información.
- La propuesta para la revisión de RTE encontró dificultades en la identificación de proyectos prioritarios. El grupo Van Miert está trabajando para identificar proyectos maduros con un valor añadido europeo claro en una Unión ampliada.
- Sobre la base de las recomendaciones del grupo, la Comisión propondrá una amplia revisión de las Orientaciones de las redes transeuropeas a fines de 2003. Las nuevas orientaciones, para el período hasta 2020, deberían permitir aunar esfuerzos en grandes ejes transnacionales de concentración de flujos en los que se hayan solucionado los problemas de interoperabilidad.
- Además, las orientaciones : identificarán nuevos proyectos prioritarios; introducirán las "autopistas marinas", las líneas ferroviarias "dedicadas" a las mercancías y sistemas inteligentes tales como Galileo y tendrán en cuenta la ampliación adaptando las redes a los nuevos flujos Este-Oeste.
- El proyecto de la nueva travesía ferroviaria de los Pirineos se sigue barajando entre los posibles nuevos proyectos prioritarios como pidió el Libro Blanco. En este corredor también se han de aprovechar las posibilidades del transporte marítimo y las del proyecto Figueras-Perpiñán.
- Por su parte, el proyecto entre Lion-Turín, reviste una gran importancia para la configuración de un potente arco Mediterráneo que llegue desde Andalucía hasta Hungría.
- La tarificación por la utilización de la infraestructuras relaciona directamente las infraestructuras con los servicios que prestan. A la vista de los resultados del Consejo Europeo de Bruselas de marzo, la Comisión debería proponer una modificación de la Directiva relativa a los gravámenes sobre los vehículos pesados de transporte de mercancías.
- Esta propuesta facilitaría la financiación cruzada prevista en el Libro Blanco. La nueva viñeta no estaría como la actual basada en el periodo de tiempo sino en la distancia recorrida, como sugerido por el Libro Blanco, y en principio estaría reservada a la RTE de carreteras.

### IV. El futuro de la oferta de transporte: los servicios

- El Libro Blanco estableció el objetivo para el ferrocarril de volver en el año 2010 a las cuotas de mercado de 1998. Dado que los ferrocarriles han perdido cuota de

mercado durante 50 años, este objetivo se alcanzará solamente si los ferrocarriles continúan sus esfuerzos de reestructuración y mejoran su productividad.

- Aunque aún existen 15 redes de ferrocarril en lugar de una sola, hay que reconocer que en países como Alemania, Italia, Suecia o los Países Bajos, se está ya esbozando una progresiva integración de los mercados.
- La legislación comunitaria llevará esta integración mucho más lejos. El 15 de Marzo entró en vigor el primer paquete de infraestructuras que obliga a los Estados Miembros a abrir sus redes RTE de mercancías a los operadores internacionales.
- Con las nuevas reglas del juego, las empresas ferroviarias tradicionales deben hacer frente a nuevos competidores (como Rail4Chem o IKEA-RAIL). También los ejemplos de colaboración transfronteriza entre las empresas nacionales se multiplican (Brenner Rail Cargo y Mannheim-Woippy, en la frontera franco-alemana).
- A fines de marzo el Consejo de Transportes alcanzó un acuerdo político sobre el segundo paquete ferroviario que exigirá la apertura de todas las redes nacionales (y no solamente la RTE) a los operadores internacionales en 2006 y en el 2008 para los servicios nacionales. El acuerdo abarcó además medidas en el ámbito de la seguridad y de la interoperabilidad, y la creación de una Agencia Europea ferroviaria.
- Especializado en largas distancias, el transporte marítimo presenta un nivel de actividad comparable al de la carretera. La Comisión acaba de proponer un programa de fomento del transporte marítimo a corta distancia que incluye una propuesta de Directiva de normalización de las unidades de carga intermodales. El programa refuerza además medidas como el desarrollo de las “autopistas marinas”, los procedimientos aduaneros informatizados y la creación de ventanillas únicas en los puertos.
- Tanto el transporte marítimo como el ferroviario dependen del transporte por carretera para sus tramos inicial y final. El programa **MARCO POLO** de promoción de la intermodalidad, es un instrumento para la transferencia de carga de la carretera hacia otros modos de transporte.
- El paquete **del cielo único europeo** sobre la gestión de tráfico aéreo creará un solo cielo europeo antes del 31 de diciembre de 2004. Estas medidas mejorarán radicalmente la gestión del tráfico aéreo, aumentarán la seguridad y reducirán los retrasos y el consumo de combustible.

#### V. Consumo energético y protección del medio ambiente

- El Protocolo de Kyoto obliga a la Unión a reducir sus emisiones de gases de efecto de invernadero en un 8% en el periodo 2008-2012 con respecto a 1990. La reducción de emisiones ha de ser llevada a cabo en los sectores en los que los sacrificios a realizar sean menores, pero el transporte ha de contribuir ya que es el sector con mayor crecimiento de las emisiones.

- El Libro Blanco partía de una buena base en el campo del transporte sostenible gracias a la legislación Auto-oil sobre la reducción de emisiones contaminantes y el acuerdo voluntario de los fabricantes de automóviles para mejorar la eficiencia energética de sus vehículos y disminuir por tanto las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Gracias a las Directivas Auto-oil y a sus predecesoras, las emisiones de gases contaminantes en la UE descendieron en alrededor de un 30% durante la pasada década.
- La propuesta principal del Libro Blanco para disminuir el impacto de los transportes sobre el medio ambiente, es la de conseguir un reequilibrio modal que nos devuelva a la distribución modal de 1998 mediante las medidas ya mencionadas.
- La recientemente aprobada directiva relativa a la promoción de los biocarburantes para los transportes conducirá a una proporción de 5,75% de biocarburantes en 2010. Además de reducir la dependencia energética del exterior, la utilización de biocarburantes reducirá el consumo de CO<sub>2</sub>. En el programa de desarrollo de los carburantes alternativos se encuentra también la promoción del gas natural y del hidrógeno.
- En el área del transporte urbano se llevan a cabo actividades de identificación y apoyo a las buenas prácticas como la iniciativa **CIVITAS**. La misma apoya a ciudades que están introduciendo medidas innovadoras para mejorar radicalmente sus sistemas de transporte. CIVITAS proporciona actualmente €50M a proyectos en 19 ciudades europeas.

## VI. La Unión ampliada

- La **ampliación** a diez nuevos países aumentará el tamaño del mercado interior en 75 millones de habitantes con lo cual éste llegará a tener 450 millones de consumidores. Los futuros EM:
  - registran niveles de crecimiento económico dobles que los de la Unión. Aunque no hay que temer una avalancha de tráfico sobre el conjunto de la Unión, países como Alemania, Austria e Italia experimentarían dificultades en sus ya saturados ejes transfronterizos.
  - presentan un consumo de energía y unas emisiones de gases de invernadero en el sector transporte que son tres o cuatro veces menores que en la UE. También sus niveles de contaminación debidos al transporte son menores. Desgraciadamente, los accidentes mortales de carretera (21 000) son un poco más de la mitad de los que suceden en la Unión para una población mucho menor.
  - poseen una amplia red ferroviaria que ofrece una oportunidad de ayudar a cambiar el equilibrio modal en la Unión ampliada. Este fue uno de los motivos por los que el Libro Blanco planteó el objetivo de mantener la parte de los ferrocarriles en la distribución modal en un 35% en 2010 frente a más del 40% en 1998.

- y están llevando a cabo un esfuerzo enorme para adoptar el acervo comunitario con sólo algunas puntuales derogaciones.

## VII. Conclusión

- La aplicación del Libro Blanco prosigue con éxitos notables como la apertura de los mercados del ferrocarril de mercancías o la consecución de un Cielo Único Europeo. Las reformas estructurales de los mercados serán reforzadas con las mejoras en las infraestructuras clave de la Red.
- Con una utilización adecuada de estos distintos instrumentos se conseguirá dar satisfacción al reto de la política de transportes de utilizar mejor las infraestructuras, los vehículos y los combustibles, recurriendo a los modos de transporte que sean más idóneos y que respeten más el medio ambiente. De esta manera, se hará realidad el objetivo de Gotemburgo de “disociar el crecimiento económico y la utilización de los recursos”.