



LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE 2011-2020

# La UE propone una red fundamental de **corredores multimodales**

| TEXTO: JOSÉ LUIS ORDÓÑEZ |

82

**E**l mercado interior de la Unión Europea, en el terreno de los servicios ferroviarios, mantiene excesivos obstáculos para materializar un espacio único. Inconvenientes técnicos, administrativos y jurídicos dificultan el acceso a los mercados del transporte en tren, según indica el Libro Blanco del Transporte 2011-2020. Es necesaria una "red básica" de corredores multimodales donde se concentren grandes volúmenes de mercancías y de personas emitiendo pocos gases de efecto invernadero, gracias a la combinación de medios y modos de transporte ecológicos donde destaca el tren.

El Libro Blanco propone avanzar en la asunción completa de los costes externos del transporte añadiendo, a los gastos de mantenimiento de las

infraestructuras, los costes ecológicos y sociales asociados al ruido, la contaminación del aire, agua y suelo, el consumo de combustibles fósiles y la congestión. Parece incoherente que los automóviles de empresa reciban un trato fiscal favorable o que el transporte aéreo disfrute de exenciones del IVA y del impuesto sobre la energía. Esos incentivos impiden desarrollar un sistema de transporte eficiente. La Comisión pretende mejorar los impuestos del sector, tratando de conjugar el incremento de la competitividad con la reducción del 60% de las emisiones de gases con efecto invernadero del transporte antes de 2050. Para no depender del petróleo es imprescindible reducir la presencia del motor de combustión interna. En el ámbito urbano se impone una estrategia mixta de ordenación del territorio, tarifas justas, servicios de transporte público colectivo eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados.

A veces el ferrocarril es considerado un modo poco atractivo, en especial para el transporte de mercancías, pero la Comisión indica que en algunos Estados miembros se demuestra lo contrario al disponer de servicios de alta calidad. El ferrocarril debe

absorber más carga para distancias medias y grandes, mejorando la capacidad de la red ferroviaria e introduciendo nuevo material rodante con frenos silenciosos y acoplamientos automáticos. Además, en el transporte multimodal de mercancías debe ser posible la localización instantánea de las cargas, garantizar la responsabilidad intermodal y poner en práctica la "ventanilla única" mediante la implantación de un documento de transporte europeo en formato electrónico (carta de porte electrónica).

A pesar de los grandes pasos dados en la mejora del comportamiento medioambiental, el sistema europeo de transporte no es sostenible, según indica el Libro Blanco de la UE. La situación no puede seguir durante los próximos 40 años por la misma vía. Si se mantiene un planteamiento continuista, la dependencia del petróleo en el transporte seguirá siendo del 90%, con unas energías renovables que solo superarán de forma marginal el objetivo del 10 % establecido para 2020, con unas emisiones de CO2 procedentes del transporte en 2050 que seguirían estando por encima del 33% respecto al nivel de 1990 y con unos costes de congestión que aumentarán cerca del 50%. ■

En el ámbito urbano se impone una estrategia mixta de ordenación del territorio, tarifas justas, servicios de transporte público colectivo eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados