
LIBRO BLANCO
LA POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES PARA 2010
"El momento de decidir"

El pasado 12 de septiembre, la Comisión Europea (CE) adoptó y dio a la luz pública el esperado Libro Blanco sobre la política europea de transportes.

Se trata de un extenso informe (120 páginas más una serie de mapas complementarios) que se encuentra disponible, en formato PDF, aunque todavía no en versión castellana, en la página web de ANAVE: www.anave.es

En este documento, la CE propone unas 60 medidas concretas. Si bien su grado de concreción es muy dispar, en la mayoría de los casos únicamente se enuncian de una forma bastante general y se indica la fecha aproximada en que se tiene previsto presentar la propuesta detallada correspondiente.

En las próximas semanas, muchos medios de comunicación, especialmente, como es lógico, las publicaciones técnicas sobre transportes, habrán de referirse a este informe y analizar su contenido en profundidad y desde diferentes puntos de vista. Por ello, esta primera reseña en las publicaciones de ANAVE sólo pretende aportar un resumen, tras una primera lectura, con atención especial a los aspectos relativos al transporte marítimo y de las primeras reacciones.

1. UNA LECTURA RÁPIDA

En la contraportada de esta separata incluimos un resumen del extenso índice de contenido del Libro Blanco, que puede facilitar una rápida visión de conjunto del mismo.

A quienes no dispongan de tiempo para estudiarlo en toda su extensión, pero deseen adquirir del mismo algo más que una idea general, recomendamos la lectura de dos de sus capítulos, la introducción, titulada **"Directrices políticas del Libro Blanco"** (págs. 6 a 20) y el Anexo I: **"Programa de Actuaciones"** (págs. 106 a 111).

2. ANTECEDENTES

Como es sabido, la política común de transportes ha tenido un desarrollo muy tardío dentro de la Unión Europea, pues no comenzó realmente hasta 1985. A partir de esa fecha, comienzan a adoptarse diferentes Directivas y Reglamentos para cada uno de los modos de transporte, pero sin coordinación suficiente entre sí.

En 1992, la CE publica un primer *Libro Blanco*

co sobre el desarrollo de una política común de transportes, orientado principalmente a la consecución del Mercado Interior, es decir, a la abolición de las restricciones que aún existían a la libertad de prestación de servicios de transportes. Esta liberalización trajo como consecuencia, afirma la Comisión, un descenso significativo de los costes de transporte para los consumidores, junto con la mejora de la calidad y una oferta más variada de estos servicios.

Es precisamente a comienzos de los años 90 cuando se empiezan a detectar en las carreteras europeas los primeros síntomas realmente graves y preocupantes de congestión. *El Libro Blanco sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo* de 1993 afirma que las infraestructuras de transportes son *"las arterias de Mercado Interior"* y que un funcionamiento inadecuado de las mismas tendría graves repercusiones sobre la competitividad de la UE y su capacidad para crear empleo. El transporte se concibe, pues, como un sector estratégico y esencial.

A mediados de los 90, una vez culminado —al menos desde el punto de vista jurídico y

normativo, aunque quedasen pendientes aún períodos transitorios— el proceso de liberalización del acceso a los mercados, aparecen los conceptos de *movilidad y desarrollo sostenibles*. Las instituciones de la Unión Europea sienten ya la necesidad de poner las bases para que el desarrollo futuro de las redes de transporte se lleve a cabo de forma armónica y equilibrada, lo que exige, entre otras cosas, la coordinación del desarrollo de los diferentes modos, para evitar el crecimiento exagerado que estaba registrando la carretera.

El *Libro Verde sobre internalización de los costes externos de transporte*, de 1996, pone sobre la mesa otro elemento, fundamental desde el punto de vista de la teoría económica, como es el de los *costes externos* que origina el transporte en otras facetas de la economía por medio de contaminación, accidentes, atascos (y consiguientes retrasos), etc. Las elecciones libres de los usuarios seleccionarán realmente las opciones más eficaces únicamente en la medida en que las tarifas de todos y cada uno de los diferentes modos de transporte reflejen en su integridad los costes que generan, incluyendo, entre ellos, la construcción y mantenimiento de las infraestructuras y los citados costes externos. Actualmente, en muchos casos, esa no es la situación real. Con frecuencia, especialmente en el caso de la carretera, no se traslada al usuario todo el coste de las infraestructuras y la gran mayoría de los costes externos que, por el contrario, sí son sufragados en mayor medida en otros modos (especialmente, en el marítimo). Es preciso que de una forma progresiva se vayan “internalizando” todos los costes.

Para tener una idea de la magnitud real de esos costes externos, baste citar que la CE, en su nuevo Libro Blanco de 2001, estima:

- Las consecuencias directas de los accidentes de carretera producidos en Europa en el año 2000 en unos 41.000 muertos y más de 1.700.000 heridos, con un coste total de 160.000 millones de euros (equivalente al 2% del PIB conjunto de la Unión Europea)
- Los costes derivados de los atascos y embotellamientos, en otro 0,5 del PIB.

El Libro Verde de 1996 ya ponía de manifiesto

dos serios problemas: la dificultad existente para evaluar con suficiente precisión esas externalidades y la complejidad que, especialmente desde el punto de vista social, podría entrañar su internalización. El citado documento recibió, como era de esperar, por otra parte, una respuesta muy crítica por parte de los transportistas terrestres y sus asociaciones. Ello no fue óbice para que la CE siguiese adelante y, en 1998, publicase un nuevo documento, esta vez un nuevo Libro Blanco *sobre el proceso gradual hacia un marco común de tarificación de las infraestructuras en la UE*, cuyo desarrollo se vio en gran medida truncado por el proceso de renovación de la CE en 1999.

En paralelo, la Comisión inició el desarrollo de la llamada Red Transeuropea de Transportes, para coordinar las redes de transportes existentes y futuras que resulten de interés para la Unión, de modo que no consistan únicamente en una mera yuxtaposición de las redes de cada uno de los Estados miembros, sino que se optimicen en lo posible desde un punto de vista europeo.

Por otra parte, como conocen bien los profesionales de la marina mercante, en varias comunicaciones sobre transporte marítimo, incluyendo las relativas al *Short Sea Shipping* y el Libro Verde sobre puertos e infraestructuras marítimas, de 1997, se hacen varias referencias al papel positivo que el transporte marítimo debería jugar en la configuración de un sistema de transporte sostenible en Europa, especialmente por su reducido consumo energético (que, por ende, produce menores niveles de contaminación) y el margen aún amplio existente para su crecimiento a medio y largo plazo.

3. OBJETIVOS DEL LIBRO BLANCO

Este nuevo documento de la CE nace con el objetivo de establecer las bases para que Europa pueda contar, hacia 2010, con un sistema de transportes más eficaz que el actual y que no se convierta en una rémora sino, por el contrario, en un instrumento que impulse su desarrollo sostenible.

Es un objetivo realmente ambicioso, cuya consecución implica solucionar una pluralidad de

problemas, entre los que cabe destacar, por su complejidad e importancia, los relativos a:

- Las tarifas por los diferentes servicios de transporte, para conseguir una verdadera internalización de todos sus costes.
- La financiación de obras de infraestructura que en muchos casos producirán retornos económicos sólo a largo plazo.
- La mejora de la seguridad y la calidad de los servicios, así como la reducción del consumo de combustible en todos y cada uno de los modos de transporte.

4. CONCEPTOS NOVEDOSOS

A la vista de todo lo que se ha escrito ya sobre este asunto en los diferentes informes que se citan en los Antecedentes, no parecía fácil que la CE encontrase muchos aspectos nuevos que aportar. Pero hay que reconocer que el Libro Blanco sí aporta elementos novedosos, algunos de los cuales se resumen brevemente a continuación:

4.1 Las Autopistas Marítimas

Ya se ha señalado que la Comisión viene promoviendo la idea de apoyar el transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping* (SSS) como una alternativa más ecológica, económica y con mayores expectativas de desarrollo sostenible a largo plazo que el transporte por carretera. Hasta ahora se planteaba el apoyo al SSS como algo muy abierto, dejando a la iniciativa privada la identificación de aquellos tráficos (itinerarios y tipos de buque) que podrían resultar rentables a medio-largo plazo. La UE llegaba, incluso, a aportar fondos (a través del programa PACT) para los estudios de viabilidad y el lanzamiento de nuevos proyectos.

El Libro Blanco incide nuevamente en este campo, pero aportando un nuevo enfoque. Se propone complementar la Red Transeuropea de Transporte estableciendo enlaces marítimos que llama *Autopistas Marítimas* como alternativa de la carretera, especialmente para evitar los cuellos de botella que se producen al atravesar obstáculos naturales como los Pirineos (que cita expresamente), los Alpes, etc. La CE no es mucho más explícita, pero anuncia

que presentará una propuesta concreta a tal efecto en 2004.

Aunque no se dice expresamente, da la sensación de que la Comisión podría estar pensando en la convocatoria de concursos públicos para el establecimiento de estas *autopistas marítimas* con apoyo estatal o de la propia UE, ya que indica que “*en general no surgirán espontánea mente iniciativas privadas para ello*”. Con este enfoque, pudiera darse el caso de que se estableciesen líneas, bajo contratos de servicio público en tráficos como, por ejemplo Barcelona-Fos o Bilbao-Burdeos.

4.2 Otras medidas de apoyo al transporte marítimo

Aunque con poco detalle, también se hace referencia a dos aspectos concretos relacionados con medidas de apoyo al transporte marítimo:

- La CE confirma su apoyo a los sistemas especiales de fiscalidad sobre las empresas navieras, basados en el tonelaje de los buques (*tonnage tax*), y anuncia que en 2002 tiene intención de presentar una propuesta de Directiva sobre esta materia, con el ánimo de estimular a las empresas navieras que operan sus buques en registros marítimos de terceros países a retornar a los pabellones de los Estados de la UE.
- Con carácter más general, se hace también referencia a las directrices (*Guidelines*) de la CE sobre Ayudas de Estado al transporte marítimo, de 1997, y se indica que también el próximo año 2002 se someterán a una revisión, con el doble objetivo de facilitar su aplicación por los Estados miembros y evitar posibles distorsiones de la competencia.

4.3 El programa Marco Polo

La CE confirma que en 2003 entrará en vigor un nuevo programa de apoyo comunitario a proyectos intermodales, que recibirá el nombre de Marco Polo y que sustituirá al hasta ahora existente PACT (*Pilots Actions on Combined Transport*).

Marco Polo contará con mayor dotación

económica (30 millones de euros/año, durante un total de 4 años, frente a sólo 52 millones invertidos en los PACT entre 1992 y 2001) y pondrá especial hincapié en el apoyo a proyectos de *Short Sea Shipping*. No obstante, otros documentos de la CE ya conocidos sobre el mismo incluyen aspectos que resultan poco alentadores. Así, por ejemplo, se sugiere que los proyectos apoyados que no resulten comercialmente rentables en el plazo de dos años deberán devolver a la Comisión las ayudas recibidas. Dado que esto podría disuadir a muchos empresarios de solicitar tales ayudas, las asociaciones europeas de navieros (ECSA), que han sido formalmente consultadas por la CE, han puesto de manifiesto éste y otros aspectos que consideran errores de planteamiento y han pedido su reconsideración.

4.4 Aportación comunitaria a proyectos transfronterizos

El Libro Blanco considera que algunas de las actuales ineficiencias de las redes europeas de carreteras y ferrocarril se deben a que las mismas se han desarrollado desde un punto de vista estrictamente nacional. Cita, por ejemplo, casos de pueblos de la periferia de Francia, muy próximos a la frontera con Bélgica que padecen una insuficiente comunicación con la red viaria nacional francesa, pero podrían conectarse a un coste muy reducido con las autopistas o ferrocarriles belgas. Hay casos incluso más graves, como el diferente ancho de vía entre los ferrocarriles de la península Ibérica y los del resto de Europa.

Otro aspecto interesante es que pueden existir casos en los que, para los intereses europeos en conjunto, sea extremadamente interesante establecer un nuevo enlace transfronterizo que no sólo no resulte tan prioritario para los intereses puramente nacionales, sino que pueda incluso ser objeto de oposición en el ámbito regional más próximo, por ejemplo por el impacto sobre el medio ambiente. Para facilitar la realización de obras de infraestructura complejas y costosas en estos casos, el Libro Blanco propone elevar la aportación comunitaria de un 10% hasta un máximo del 20% para proyectos de infraestructuras transfronterizas, parte de la Red Transeuropea y de especial prioridad para

la política común de transportes de la UE.

4.5 Financiaciones cruzadas

Como se ha indicado, en la aplicación de los principios económicos a la política de transportes se insistía hasta ahora en la necesidad de que cada usuario soporte los costes totales (tanto directos, como de infraestructuras y externos) del medio de transporte que utilice (*user pays*), en el entendimiento de que sólo así las elecciones de los usuarios seleccionarían los medios realmente más eficaces.

No obstante, el Libro Blanco pone de manifiesto las graves dificultades que surgen en muchos casos para obtener la financiación necesaria para grandes proyectos de infraestructuras (como el nuevo sistema de dos túneles, de 12 + 52 km, bajo los Alpes). Las enormes inversiones requeridas hacen imprescindible la participación del capital privado. Pero, por otra parte, especialmente tras la negativa experiencia del Eurotúnel (que ha sido un fracaso financiero) ¿qué inversores privados querrán invertir en proyectos que en general no producirán ingresos económicos hasta el final de su construcción, que puede durar varios años, y que en muchos casos ni siquiera se puede llegar a asegurar que vayan a producir beneficios directos algún día, al menos desde el punto de vista puramente económico?

Para paliar este problema, la CE propone algo relativamente revolucionario y, en realidad, poco ortodoxo desde el punto de vista económico: aplicar un peaje a los transportes actuales y con el producto del mismo financiar las nuevas infraestructuras, incluso de otros modos de transporte. En el ejemplo anterior, los camiones que actualmente pasan de Francia a Italia, a través de carreteras muy saturadas, pagarían un peaje para sufragar parcialmente la construcción de los futuros túneles de ferrocarril. Suiza ya aplica actualmente este modelo.

De alguna forma, no sería una transgresión total del principio de *user pays*, sino más bien una generalización o aplicación especial del mismo. Serían los usuarios de las infraestructuras actuales, en una determinada ruta, quienes

adelantarían los fondos necesarios para la construcción de las nuevas infraestructuras que permitan el desarrollo sostenible en el futuro en la misma ruta.

Por otra parte, el importe de los peajes correspondientes no excedería, según la propuesta de la CE, de los costes totales generados por los transportistas actuales (incluyendo los externos).

No está claro si la normativa comunitaria actualmente aplicable a los peajes de las carreteras (Directiva 1999/62/CE) permite que los peajes superen los costes de las infraestructuras que utilizan y se destinen a otros modos de transporte (por ejemplo, los ferrocarriles). Por ello, la CE propone eliminar estas ambigüedades legales.

4.6 Normas sobre peajes

Actualmente, las normas nacionales sobre peajes por el transporte por carretera son muy dispares. Algunos países los cobran sólo en determinadas carreteras y en función de los km recorridos; otros cobran una tasa anual fija por vehículo (*Euroviñetas*), independientemente de las carreteras por las que circulen, que a veces depende de las características medioambientales del vehículo, y otros no cobran peajes en absoluto.

La Comisión considera imprescindible regular este asunto. Para ello anuncia su intención de publicar, en 2002, una Directiva marco que, aunque dejará a cada Estado miembro libertad para su aplicación, establecerá reglas comunes para determinar las cuantías de los peajes, incluyendo la determinación de los costes externos, teniendo en cuenta las características del vehículo desde el punto de vista medioambiental (consumo y producción de ruidos). Los fondos procedentes de estos peajes deberán revertir al sector del transporte, preferentemente en proyectos de infraestructura multimodal.

4.7 Armonización de los precios y fiscalidad sobre los combustibles.

Todos los Estados miembros aplican impuestos cuantitativamente importantes sobre los combustibles fósiles de los vehículos. Aunque, en

1992, se establecieron unos importes mínimos para estos impuestos, no han sido actualizados, por lo que existen grandes disparidades en este campo, que podrían distorsionar la competencia. Así, por ejemplo, los impuestos en el Reino Unido son 2,5 veces los que aplica Grecia. La CE propone revisar completamente y armonizar los sistemas existentes, distinguiendo entre los combustibles utilizados por los particulares y los empleados por los transportistas.

5. SEGURIDAD

La CE dedica notable atención a la seguridad de los diferentes modos de transporte en el nuevo Libro Blanco.

5.1 Seguridad Marítima

Los profesionales marítimos no encontrarán grandes novedades en este terreno. La Comisión resume las medidas recientemente propuestas en los “paquetes” Erika I y II e insiste en la necesidad de establecer gradualmente en toda Europa —“*desde el Bósforo al Báltico*”— un sistema integrado de gestión y control del tráfico marítimo, debidamente coordinado, con vistas a actuar no sólo en accidentes marítimos, sino también en materias como tráfico de drogas, inmigración ilegal y transporte de mercancías peligrosas, “*sin ir tan lejos como sería establecer un servicio común de guardacostas*”. Este proyecto sería coordinado por la Agencia Europea de seguridad marítima que también ha sido propuesta por la CE.

La CE también confirma su intención de avanzar en la lucha contra los buques subestándar, en particular:

- Apoyando la iniciativa de Japón de dar poderes a la OMI para que audite a los Estados de bandera, para detectar aquellos que no cumplen debidamente sus obligaciones de inspección.
- Definiendo, en el ámbito de la UE, unas “condiciones sociales mínimas” (incluyendo aspectos relativos a formación y condiciones de vida y de trabajo a bordo) para su exigencia a todos los buques que entren en los puertos europeos. Con este fin, la Comisión propone iniciar un diálogo con los interlocutores sociales.

En relación con la próxima ampliación de la UE, la CE se muestra preocupada por evitar que existan en Europa “puertos de conveniencia”, indicando que el grado de exigencia de los controles de *Port State Control* deberá ser el mismo en todos los Estados miembros.

5.2 En el transporte por carretera

Según el Libro Blanco, los numerosos y graves accidentes en la carretera son una de las principales preocupaciones de los europeos (en algunos países, la principal preocupación), aporta cifras al respecto, que ya se han citado, y considera necesaria y prioritaria su reducción.

La CE propone un objetivo concreto y medible: la reducción al 50% del número de personas fallecidas entre 2001 y 2010. Para ello propone trabajar principalmente en dos líneas:

- la armonización de las normas de tráfico y la señalización —incluyendo la identificación y señalización de los principales *puntos negros*— así como de las sanciones impuestas a sus infractores.
- la promoción de las nuevas tecnologías (tanto en vehículos como en infraestructuras).

7. VOZ PROPIA DE LA UE EN LA OMI

Como es sabido, hasta ahora la Unión Europea, como tal, no es parte de los organismos internacionales, como la OMI o la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Por ello, cada uno de sus 15 Estados miembros puede mantener en estos organismos una posición diferente.

La Comisión considera que la UE, tanto ahora como muy especialmente después de la ampliación prevista, debe actuar con una voz única en estos organismos, considerando que de este modo su capacidad de influencia en los mismos aumentaría muy considerablemente. Para demostrar este aserto, el Libro Blanco se apoya en el reciente caso de la revisión en la OMI, a propuesta de la UE, del calendario de retirada del mercado de los buques-tanque de casco sencillo.

Consecuentemente, la CE anuncia su intención de proponer, a finales de este mismo año 2001, que la UE abra negociaciones con la OMI, la OACI y Eurocontrol con vistas a su acceso a la misma como miembro de pleno derecho. El mismo enfoque se propone respecto de otras organizaciones de ámbito regional, como las Comisiones de navegación por el Rin y el Danubio.

Es bien conocido que, hasta ahora, varios Estados miembros han manifestado sin ambages su deseo de mantener su propia voz y actuación independiente en los organismos internacionales, por lo que, a primera vista, parece previsible que estas propuestas de la Comisión reciban una fuerte oposición.

7. OTROS ASUNTOS

Además de los ya indicados, el Libro Blanco se refiere extensamente a otros asuntos, entre los que cabe citar:

- La propuesta de extender la intermodalidad al transporte de personas (ej: avión + tren), haciendo hincapié en que la misma se lleve a cabo con la debida calidad de servicio (promoviendo ideas como billeteaje y facturación de equipaje conjuntos) y con pleno respeto a los derechos de los usuarios.
- La próxima ampliación de la UE, el papel vital que en ella debe jugar el transporte y las dificultades derivadas del menor grado de desarrollo de los países candidatos de la Europa del Este, pero sin olvidar las ventajas que se derivan de la existencia en muchos de los mismos de amplias redes de ferrocarril.

8. CONCLUSIÓN

El Libro Blanco lleva el elocuente subtítulo de “*El momento de decidir*”. En unas breves Conclusiones, la CE manifiesta que nos encontramos en un momento clave: si se pretende realmente contar con un sistema de transportes que permita el desarrollo sostenible en los próximos 30 años, hay que tomar, ya hoy, decisiones económicas y políticas de gran trascendencia. De ahí el subtítulo del Libro: *Time to decide*: “El momento de decidir”.

La consecución del fin indicado exigirá que junto con medidas en el terreno de la política de transportes se pongan en marcha también medidas complementarias y debidamente coordinadas en otros muchos órdenes: económico, social, educativo, urbanismo y gestión del territorio, defensa de la competencia e investigación, así como, por supuesto, económico y presupuestario.

La CE reconoce que sus propuestas constituyen un conjunto muy ambicioso y complejo y anuncia que en 2005 llevará a cabo una primera evaluación del grado de desarrollo de las mismas y propondrá, si fuese necesario, medidas complementarias o correctoras.

Un aspecto de interés, que la Comisión pone abiertamente sobre la mesa, es la necesidad de contar con un proceso de decisión expeditivo para la adopción progresiva de las numerosas e importantes actuaciones normativas que se proponen. Actualmente, muchas de ellas deben tomarse entre el Consejo y el Parlamento mediante el procedimiento de “co-decisión”, lo que ya de por sí implica un proceso largo y complejo. Por ello, la Comisión considera que *“es preciso romper la práctica actual por la que el Consejo busca sistemáticamente un consenso”* y decidir siempre que sea posible por mayoría cualificada.

9. PRIMERAS REACCIONES

A la hora de redactar este informe, ya se habían producido las primeras reacciones al Libro Blanco, tras un primer intercambio de opiniones de la CE con los Ministros de Transportes y Medio Ambiente de la UE, que tuvo lugar el 15 de septiembre en Bruselas.

Tras esa reunión, el Ministro de Fomento, D. Francisco Álvarez Cascos realizó unas declaraciones respecto de las propuestas de la Comisión, de las que se han hecho eco varios medios de comunicación. En particular, fue bastante crítico con la propuesta de subvenciones cruzadas entre la carretera y el ferrocarril, a la que se refirió como *“el modelo suizo”*, e indicó que *“me parece muy mal mientras no tengamos ni tren”*. Esta propuesta, sin embargo, fue

valorada muy favorablemente por la Comisaria Europea de Medio Ambiente, Margot Wallstrom.

También rechazó abiertamente el Ministro de Fomento español la propuesta de armonización de los impuestos sobre los combustibles, que en el caso de España consideró que podría traducirse en subidas de unas 8 ptas por litro. En opinión del Sr. Álvarez Cascos, esta iniciativa hay que enmarcarla en una eliminación general de las más graves distorsiones en las reglas de juego fiscales, pero *“España no se puede desarmar a cambio de nada... a palo seco”*. Sobre este mismo asunto, el Ministro de Economía, D. Rodrigo Rato, recientemente había pospuesto cualquier discusión a que Francia abriese la competencia en su mercado eléctrico.

En general, mientras los países de la Europa central se manifestaron a favor e incluso algunos (como Francia, Bélgica y Suecia) consideraron que las propuestas de la CE se habían quedado cortas, otros, como Italia, Finlandia e Irlanda, además de España, pidieron mayor flexibilidad para los países más periféricos, especialmente en la medida en que sus infraestructuras no estén aún tan congestionadas como las del centro de la UE.

En los próximos meses se producirán, sin duda, numerosas valoraciones de este documento y de sus propuestas. Es previsible que los transportistas terrestres y sus organizaciones se manifiesten de forma muy crítica, como ya lo hicieron en 1996, respecto del Libro Verde. Sin embargo, también cabe esperar que otros sectores apoyen decididamente.

Lo que no cabe olvidar es que el panorama que el informe prevé para el transporte en Europa en 2010 no es precisamente muy favorable. Por ello, y dado el largo tiempo que requieren los proyectos, financiación y construcción de las infraestructuras necesarias, no deben posponerse las decisiones políticas: *“Es el momento de decidir”*.

RESUMEN DEL ÍNDICE DE CONTENIDO DEL LIBRO BLANCO**Parte 1: Modificar el equilibrio entre los modos de transporte****I. Competencia regulada**

- A. Mejorar la calidad del transporte por carretera
- B. Revitalizar los ferrocarriles
- C. Controlar el crecimiento del transporte aéreo

II. Interconectar los modos de transporte

- A. Interconexión del transporte marítimo, por vías navegables y ferrocarril
- B. Ayuda al establecimiento de servicios intermodales: el nuevo programa "Marco Polo"
- C. Crear condiciones técnicas favorables

Parte 2: Eliminar los cuellos de botella**I. Desbloquear las principales rutas**

- A. Hacia corredores multimodales que den prioridad a la carga
- B. Una red de transporte de pasajeros de alta velocidad
- C. Mejora de las condiciones del tráfico
- D. Grandes proyectos de infraestructura

II. El gran problema de la financiación

- A. Limitación de los presupuestos públicos
- B. Captación de inversión privada
- C. Un enfoque innovador: financiación conjunta

Parte 3. Colocar a los usuarios en el corazón de la política de transportes**I. Carreteras inseguras**

- A. La muerte cotidiana: 41.000 fallecidos al año
- B. Reducir el número de muertos

II. Los hechos que hay detrás de los costes para el usuario

- A. Avance gradual hacia la tarificación por el uso de la infraestructura
- B. La necesidad de armonizar los impuestos sobre los combustibles

III. Un transporte con una vertiente humana

- A. Intermodalidad para el ciudadano
- B. Los derechos y obligaciones de los usuarios

IV. La racionalización del transporte urbano

- A. Diversificar las fuentes de energía del transporte
- B. Promover las buenas prácticas

Parte 4. La gestión de la globalización del transporte**I. La ampliación de la UE cambia las reglas del juego**

- A. El reto de la infraestructura
- B. Las oportunidades que ofrece una red de ferrocarril bien desarrollada
- C. Una nueva dimensión para la seguridad marítima

II. La Europa ampliada debe tener más voz en el ámbito mundial

- A. Una voz única para la UE en los organismos internacionales
- B. La urgente necesidad de una dimensión exterior en el transporte aéreo
- C. Galileo: la necesidad de un programa global

Conclusiones: "El momento de decidir"**Anexos:**

- I. Programa de actuaciones
- II. Tablas y gráficos
- III. Proyectos remitidos por los Estados miembros para su inclusión en la "lista de Essen"
- IV. Desarrollos tecnológicos y sistemas de transporte inteligentes