

## ACTIVIDADES DE LA CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE

por JORGE HERNANDO COGOLLOR (\*)

**D**URANTE 1972, el Consejo de Ministros de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (C.E.M.T.) ha celebrado dos sesiones: la primera, el 14 de junio, en Londres; la segunda, el 8 de diciembre, en París.

En esta segunda sesión se procedió, de acuerdo con el reglamento de régimen interior de la C.E.M.T., a la renovación del «Bureau» que, para 1973, quedó constituido por los ministros de Transportes de los Países Bajos (Presidente), de Austria (Primer Vicepresidente) y de Dinamarca (Segundo Vicepresidente).

La C.E.M.T., en su papel de organismo de coordinación política y económica en el sector transportes, viene trabajando en las siguientes líneas principales de acción, de acuerdo con el programa bienal establecido en la reunión de Madrid, de junio de 1971:

- **Armonización de las condiciones de competencia entre los distintos modos de transporte.**
- **Definición de la red europea.**
- **Continuación de los estudios sobre transportes combinados.**
- **Mantener contacto, en la medida máxima posible, con los trabajos efectuados por la Comunidad Económica Europea, evitando así una disparidad de situaciones.**

Seguidamente se presenta un resumen de los temas específicos tratados a lo largo del año.

### PROBLEMAS FERROVIARIOS

Por lo que se refiere al tema ferroviario, cabe hablar, en primer lugar, del enganche automático, importante mejora técnica que apunta a la reducción de accidentes de trabajo y, al mismo tiempo, a una mejor explotación por ahorros sustanciales en mano de

---

(\*) Doctor Ingeniero de Caminos, Licenciado en Derecho, Profesor en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos.

obra. Es oportuno traer a la memoria la sesión de Ministros de la C.E.M.T. de Florencia en 1970, en la que se aprobó una Resolución decidiendo la introducción del enganche automático e invitando a los gobiernos a intervenir cerca de sus Administraciones Ferroviarias para la puesta en práctica de esta decisión. Se viene trabajando ahora en el estudio de las medidas de carácter financiero y reglamentario que los respectivos países habrán de adoptar, para el establecimiento del sistema.

En segundo lugar, con vistas a la promoción del tráfico, se presentó en Londres un proyecto de Resolución sobre delegaciones recíprocas de poderes entre las distintas Administraciones Ferroviarias para la concesión de reducciones tarifarias en los trayectos internacionales. Resolución de gran interés comercial para el ferrocarril, al poder ofrecer, sin necesidad de consulta previa, una tarifa global de transporte internacional.

Se examinó, asimismo, en el curso de la sesión de Londres, el informe sobre normalización del material móvil ferroviario, poniéndose de manifiesto que el porcentaje de vagones de tipo estándar y unificados alcanza el 40,9% del parque. En lo que concierne a los coches, el porcentaje sólo alcanza un 11,7 %, si bien se espera un rápido aumento gracias a los esfuerzos que Eurofima viene realizando para la adquisición de grandes series.

En la reunión de París se examinaron dos informes de carácter ferroviario: uno de ellos, sobre la normalización de cuentas; el otro, sobre simplificación de las formalidades administrativas en los transportes internacionales de mercancías. Además, se examinó una nota del Comité de Suplentes sobre la orientación a dar a los estudios sobre el tema de las obligaciones de servicio público.

El tema de la normalización de cuentas entra en el terreno de las relaciones financieras entre los Estados y las Administraciones Ferroviarias. Se ha hecho destacar que si bien en mercancías existe una situación de competencia entre los diversos modos, en viajeros, en cambio, la existencia de una situación de competencia parece ilusoria, habida cuenta de que el transporte ferroviario de viajeros parece presentar, cada vez con más fuerza, el aspecto de obligación de servicio público. Se apunta, como solución práctica, la de la adaptación de la Europa de la C.E.M.T., a las soluciones adoptadas en el marco de la Comunidad Económica Europea.

En simplificación administrativa, se ha realizado un informe dando cuenta de los trabajos emprendidos en el seno de la Comunidad Económica Europea y de la Comisión Económica para Europa. Contrasta el progreso de la supresión de controles aduaneros dentro de la Comunidad, con el avance prácticamente nulo en el tema de la inspección veterinaria, sanitaria, fito-sanitaria y de calidad.

## **TRANSPORTES POR CARRETERA**

### **Seguridad en carretera**

Se presentó en Londres el cuarto informe de la C.E.M.T. sobre evolución reciente de los accidentes debidos al tráfico por carretera. El informe ha recogido también un

análisis de los resultados del bienio 69-70, así como la evolución habida en la década de los 60. Se ha podido ver cómo la tasa de accidentes mortales por número de vehículos ha disminuido entre 1961 y 1970, y se han comprobado, como principales causas de accidentes, las siguientes: exceso de velocidad; inobservancia de las normas de prioridad; imprudencias de los peatones; exceso de alcohol en los conductores, y adelantamientos prohibidos. En el curso de la sesión se aprobó un proyecto de resolución sobre educación e información del usuario.

### **Contingente multilateral**

Se ha tratado, en la reunión de París, de la entrada en vigor del acuerdo por el que se establece un contingente multilateral para los transportes internacionales de mercancías por carretera. Se han discutido los dos puntos todavía en litigio: por un lado, el que se refiere a las condiciones previas a la entrada en vigor del acuerdo, concretamente a la aplicación de normas relativas al trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera; por otro, el que concierne a los datos estadísticos a suministrar por los transportistas, a efectos del control de la utilización de las autorizaciones. Se confía en que la puesta en marcha del acuerdo pueda tener lugar a primeros del año próximo.

### **Transportes internacionales de viajeros por carretera**

Se han examinado, asimismo, en el curso de la reunión de París dos informes en relación con los transportes internacionales de viajeros. Uno de ellos en relación con la entrada en vigor de la Resolución número 20, sobre liberalización de los servicios internacionales discrecionales, con viaje de ida cargado y de regreso en vacío. El otro, sobre la liberalización de viajes discrecionales con viaje de ida en vacío y de regreso en carga. Tanto en uno como en otro tema, se acuerda continuar los trabajos.

### **Lucha contra el ruido**

Se aprobó en el Consejo de Ministros de Londres un proyecto de resolución de lucha contra el ruido, motivado por los vehículos de transporte por carretera. La resolución recomienda a los Gobiernos que se fijen niveles máximos de ruido para los vehículos nuevos, e insiste para que se modifiquen las reglamentaciones actuales por otras más estrictas.

## **TRANSPORTES COMBINADOS**

Se examinó en la sesión de Londres un informe sobre transportes combinados, elaborado en colaboración con otros organismos internacionales, en particular con la Comunidad Económica Europea/O.N.U. de Ginebra y con la O.C.D.E. El documento presenta, por primera vez de forma conjunta, una serie de estadísticas sobre el tráfico internacional, poniendo de manifiesto una gran participación del transporte por conta-

ners en las relaciones Estados Unidos-Europa. Resalta, asimismo, el notable aumento en Europa de la modalidad piggy-back. Finalmente, por lo que concierne a la financiación, apunta que los transportes combinados deberían desarrollarse, en líneas generales, en un contexto de autofinanciación.

### TRANSPORTES DE GRAN VELOCIDAD

Se ha seguido trabajando en el estudio de los transportes de gran velocidad, con el fin de vislumbrar, entre las numerosas soluciones técnicas, un sistema susceptible de ser aplicado en todos los países de la C.E.M.T. Presenta el estudio, que se ha limitado, prácticamente, al campo de los transportes ferroviarios, un gran interés para la unificación de la red europea, unificación que se ve amenazada con la toma de decisiones unilaterales e irreversibles. No pueden establecerse, sin embargo, por el momento, tomas de posición, pues si bien el ferrocarril espera alcanzar velocidades de 200 a 300 kilómetros/hora, lo cierto es que las nuevas tecnologías —turbotrén, sistema de levitación magnética, sistema de colchón de aire, etc.— se encuentran todavía en la fase experimental. Por otra parte, se está haciendo hincapié en los estudios de previsión de la demanda, tanto en viajeros como en mercancías.

### TRANSPORTES URBANOS

Se ha presentado al Consejo de Ministros de Londres, un informe sobre el problema de la financiación de los transportes públicos. El informe contiene consideraciones importantes sobre la dualidad transporte público-transporte privado, sobre política tarifaria y sobre posibles formas de subvención. Pueden citarse, como principales conclusiones del informe, las siguientes:

- Necesidad de delimitar los campos de actuación de los transportes públicos y privados.
- La participación del transporte público en función de la medida en que el desarrollo del transporte privado pueda ser controlado.
- Necesidad de maximización de los ingresos, siempre que ello no impida que el transporte público realice el papel que deba jugar.

Finalmente, cabe recoger las intervenciones de los ministros francés y del Reino Unido sobre la marcha del Proyecto de Túnel bajo el Canal de la Mancha. Se está todavía en la fase de estudios para la definición técnica de la obra, y la de sus accesos ferroviarios y por carretera, al tiempo que se realizan las previsiones de tráfico y de rentabilidad. En la reunión de París se expresó, por parte de varias delegaciones, la conveniencia de crear un Grupo Restringido, formado por los países afectados por el Proyecto al objeto de seguir la marcha de los trabajos.

**RECENSIONES**

