



BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 4

julio-octubre 2009

En este número

- [Consejo de Transportes](#)
- [Comisión Europea](#)
- [Otras noticias](#)
- [A fondo](#)

CONSEJO DE TRANSPORTES

1. CONSEJO DE TRANSPORTES DE 9 DE OCTUBRE

1. CUESTIONES INTERMODALES

1.1 Un futuro sostenible para el transporte

El Consejo mantuvo un debate público sobre la Comunicación de la Comisión "Un futuro sostenible para el transporte" que presenta tendencias y desafíos en el sector del transporte para las siguientes décadas y así indicar posibles opciones para el futuro la política de transporte. El Consejo invitó a sus organismos preparatorios redactar unas conclusiones basadas en los resultados del debate para adoptarlas en el siguiente Consejo de transportes en Diciembre. Los ministros manifestaron su acuerdo con los principios contenidos en la Comunicación, subrayando la importancia de los desafíos como el impacto de la crisis, el cambio climático, una descripción de las prioridades más clara o una mayor consideración de las diferencias regionales. Manifestaron sus opiniones sobre los campos principales de acción como la mejor integración de los modos de transportes, una estrategia de

innovación más clara, la financiación de la infraestructura o la internalización de los costes externos. Este debate es una contribución a una reflexión más profunda sobre el futuro de la política de transportes, lanzada por la Comisión para preparar un futuro Libro Blanco.

Tratado de Transporte con los Balcanes occidentales

El Consejo adoptó unas directivas de negociación complementarias relativas al transporte por carretera dentro del Tratado Comunitario de Transporte entre la UE y los socios de los Balcanes Occidentales (Albania, Bosnia Herzegovina, Croacia, Macedonia, Serbia y Montenegro así como Kosovo.

2. TRANSPORTE MARÍTIMO

2.1 Derechos de los pasajeros en barco

El Consejo alcanzó un acuerdo político sobre una propuesta de Reglamento para mejorar los derechos de los pasajeros que viajen por mar o vía navegable. El Consejo preparará su posición común que será remitida al Parlamento Europeo para una segunda lectura. Los ministros lograron un acuerdo en los siguientes puntos:

- a) **Ámbito del Reglamento:** barcos con no más de 36 pasajeros deben ser excluidos. También se excluyen barcos con no más de 3 miembros de tripulación, servicios de pasajeros para una distancia de menos de 500 metros (en un solo sentido) al igual que excursiones o barcos dedicados al turismo que no sean cruceros. Además, durante dos años desde la fecha de aplicación, el Reglamento no debe aplicarse a los barcos marítimos de menos de 300 toneladas brutas que operen en transporte

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

interno, si se demuestra que los derechos de los pasajeros están asegurados bajo ley nacional.

b) Excepciones de asistencia por parte de las compañías de transportes y obligaciones de compensación en caso de cancelación o retraso:

a) No se debe compensar cuando el pasajero conoce el retraso o cancelación antes de la compra del billete o si el retraso o la cancelación está causada por el propio pasajero.

b) Si la cancelación o retraso está causado por el mal tiempo o circunstancias extraordinarias, las reglas de compensación no se aplican. Sin embargo, los pasajeros tendrán derecho a recibir comidas, bebidas y alojamiento en caso de circunstancias extraordinarias; en caso de malas condiciones climáticas, la asistencia no cubre alojamiento. Además, se ha decidido que el operador puede limitar los costes de alojamiento a 120 euros por pasajero.

El Parlamento Europeo adoptó su primera lectura en Abril de 2009.

2.2 Simplificación de procedimientos y formalidades

El Consejo tomó nota del informe de progreso sobre una propuesta de directiva cuyo objetivo es la simplificación de los procesos y formalidades que han de ser cumplimentadas cuando los barcos llegan o salen de puertos europeos. La propuesta pretende:

- Armonizar las fechas límite de notificación de entrada en los puertos;
- generalizar el uso de medios electrónicos de transmisión para las formalidades a través de SafeSeaNet, el sistema comunitario de intercambio de datos marítimos;
- la designación de una autoridad nacional por cada Estado miembro para la recepción de información;
- la simplificación del uso de impresos.

Esta propuesta forma parte de un paquete anunciado por la Comisión en 2009 con la intención de crear un espacio europeo marítimo sin barreras. El Parlamento aún no ha analizado la propuesta.

3. TRANSPORTE AEREO

a) El Consejo acordó la extensión del acuerdo "Cielos Abiertos" entre la UE y EEUU en aviación a Islandia y Noruega. Este acuerdo

permitirá a los operadores aéreos de la UE organizar vuelos entre Islandia y Noruega y los EEUU; de manera recíproca, las compañías de Islandia y Noruega operarán entre la UE y EEUU.

b) El Consejo autorizó a abrir negociaciones con Brasil para un acuerdo bilateral en el campo de la aviación civil.

c) El Consejo adoptó una decisión autorizando a la Comisión abrir negociaciones con la Administración Federal de Aviación de los EEUU para un memorando de cooperación sobre investigación.

2 REUNIÓN INFORMAL DE MINISTROS DE TRANSPORTES

El pasado 21 de septiembre tuvo lugar una reunión informal de ministros de transportes de los Estados miembros durante la cual se discutió sobre el futuro de la política de transportes bajo la comunicación "un futuro sostenible para los transportes" elaborado por la Comisión, que será la base para las discusiones de reforma del Libro Blanco de Transportes. Durante la cena, el Comisario de transportes Antonio Tajani subrayó las prioridades de la futura política de transportes que habrá de ser sostenible y capaz de responder a retos futuros como la inmigración, envejecimiento de la población, urbanización, crecimiento de la población o agotamiento del petróleo. La primera prioridad será la integración de modos que implica el desarrollo más armonioso de cada uno de los modos y mejores conexiones entre ellos. La segunda prioridad es la tecnología, que hará el transporte más limpio, más seguro y más fiable. La tercera prioridad es colocar el pasajero en el centro de la política y que el sistema de transportes responda a sus necesidades.

3 CONFERENCIA MINISTERIAL SOBRE REDES TRANSEUROPEAS

Durante los pasados días 21 y 22 de octubre tuvieron lugar en Nápoles una conferencia ministerial dedicada a las redes transeuropeas.

La conferencia repasó el estado de ejecución de los proyectos prioritarios y proveyó un primer intercambio de puntos de vista sobre las prioridades hasta 2020. Además, se discutió la mejora de las conexiones con

regiones vecinas y se anunciaron las primeras inversiones para los proyectos de redes aprobados.

Así, los representantes de la Comisión Europea, Noruega, Rusia, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Letonia, Lituania, Polonia, Suecia y Bielorrusia firmaron un Convenio por el que se crea la Asociación del Norte para el Transporte y la Logística. Dicha asociación tiene como objetivo mejorar las redes de transportes en el norte de Europa. El Comisario de Transportes, Antonio Tajani señaló que mejorar las comunicaciones en esta zona es algo necesario debido a que se trata de un área con una alta concentración de recursos naturales y a su vez intensamente industrializada pero lo suficientemente extensa como para que la falta de infraestructura de transportes pueda suponer una barrera para el crecimiento económico. El siguiente paso será identificar y desarrollar proyectos de interés común entre todas las partes firmantes.

Además, la Comisión anunció la próxima elaboración de un plan de acción para mejorar los medios de transporte africanos y las conexiones entre ambos continentes, basado en la Comunicación "Conectando África y Europa" del pasado verano. Antonio Tajani, Comisario de transportes, subrayó la importancia de los servicios de transporte para el desarrollo económico así como la puesta a disposición del continente africano, por parte de la UE, de toda su experiencia y conocimientos en esta materia incluyendo por supuesto apoyo económico para la construcción de infraestructuras. La elaboración de dicho plan de acción se basará en los resultados del forum euro-africano sobre transportes en el que se discutirán las prioridades y un calculo de los fondos necesarios que se podrían afectar a partir de 2010.

La Comisión Europea anunció la primera serie de proyectos a los que se destinará un importe total 500 de millones de euros de inversión. Las subvenciones se asignarán al amparo del programa de redes transeuropeas de transporte (RTE-T) y constituye un elemento fundamental de la respuesta de la Comisión a la crisis económica. La financiación debía repartirse en principio a lo largo de varios años, pero se ha adelantado a principios de éste debido a la respuesta coordinada de la Comisión a la crisis económica. Como los transportes desempeñan un papel crucial en la

economía, la mejora de la infraestructura puede actuar como catalizador para una mayor actividad económica. A finales de este año, se anunciará una segunda serie de proyectos que se acogerán a la financiación de las RTE-T. Entre los proyectos seleccionados, destaca el relativo a la Autovía SE-40 (Sevilla). Tramo Coria del Río-Dos Hermanas (túneles norte y sur) (23 969 000 euros de cofinanciación).

Como conclusiones todos los representantes de la UE, Balcanes, Mediterráneo Occidental, África, Federación Rusa y Turquía reunidos en Nápoles aprobaron unas conclusiones tras tomar nota del estado de ejecución de los proyectos y tras escuchar las opiniones de los coordinadores de dichos proyectos. Los firmantes apoyan la creación junto con el BEI de instrumentos financieros como el Fondo Europeo 2020 para Energía, cambio climático e infraestructura.

Además, aprobaron las siguientes conclusiones en relación a las redes transeuropeas:

- a) Promover la cooperación entre socios para soluciones conjuntas.
- b) Consenso para decidir los intereses comunes y para asegurar una aproximación coherente y definir las prioridades.
- c) Identificar una red integrada en la UE y entre ésta y sus socios, con un sistema de transportes eficaz, seguro y sostenible.
- d) Desarrollar una red fundamental (core network) en la UE que permita un uso óptimo de los diferentes modos de transportes y el sistema logístico, que sea viable económicamente y sostenible.
- e) Eliminación de los cuellos de botella.
- f) Promoción de las nuevas tecnologías.
- g) Promoción de autopistas del mar seguras, eficaces que incluyan los países vecinos y que contribuyan a un transporte más verde.
- h) Desarrollar herramientas financieras innovadoras y flexibles que se adapten a la naturaleza de cada modo de transporte, como PPP o bonos sobre proyectos.
- i) Reforzar la coordinación de la contribución financiera al core network
- j) Profundizar la interconexión entre el Mediterráneo, los Balcanes, Mar Negro y África.

- k) Mejorar la conexión con África, prestando atención al Mediterráneo, la construcción de infraestructura de alta calidad y el intercambio de conocimiento.

COMISION EUROPEA

COOPERACIÓN ENTRE LA UE Y ÁFRICA EN MATERIA DE TRANSPORTE

La Comisión Europea adoptó a principios de julio una comunicación para reforzar la cooperación entre Europa y África en materia de transporte. Con esta comunicación se pretende conectar la red transeuropea y la red africana desarrollando un mapa común de infraestructuras de transporte. La Comisión va a poner a disposición de sus socios africanos la experiencia de la política europea de transporte, contribuyendo de esta manera a implementar un sistema más eficiente de transporte que ayude al desarrollo africano frente a los problemas de pobreza, degradación medioambiental y a los desequilibrios migratorios.

El coste del transporte en África es el más elevado del mundo, coste que se incrementa en los países sin litoral. Además, el sistema de transportes es muy débil: la densidad de las carreteras es muy baja y la red ferroviaria está poco interconectada, sobre todo en el África occidental y central, donde hay más de 15 países que carecen de ella. En cuestión aérea, sólo 3 aeropuertos africanos figuran entre los 150 primeros aeropuertos mundiales en lo que se refiere a capacidad de pasajeros. La flota marítima africana es antigua, con el 80% de los navíos con más de 15 años. Esta situación supone no sólo un freno a la economía sino también un obstáculo para el desarrollo africano respecto a la salud, el empleo y la educación.

La Comunicación supone el comienzo de un diálogo estratégico con la Unión Africana para identificar medidas concretas en el ámbito del transporte. La conferencia ministerial que se celebrará en Nápoles en octubre de 2009 será la ocasión de crear un foro informal dedicado al transporte dentro del acuerdo conjunto UE-África. En este foro estarán incluidos los operadores y asociaciones de transporte y las instituciones financieras internacionales. El

paso siguiente sería crear un plan de acciones prioritarias y de identificación de los instrumentos financieros requeridos. La próxima cumbre UE-África, que tendrá lugar a finales de 2010, examinará el progreso de este plan de acción.

PLAN DE PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO EUROPEO

El pasado 22 de julio la Comisión Europea adoptó el plan para poner en marcha el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS –siglas en inglés-). Este plan prevé el equipamiento progresivo de los principales ejes ferroviarios europeos de un sistema de señalización europeo. El sistema consiste en el envío de las informaciones desde la vía ferroviaria al tren, y un ordenador a bordo de la locomotora los utiliza para calcular la velocidad máxima permitida y aminorarla automáticamente en caso de necesidad. Con la implementación de ERTMS se disminuirán los costes de funcionamiento y se mejorará la eficacia del sistema en las largas distancias transfronterizas y para las líneas de gran velocidad.

En la actualidad, las líneas y los trenes de Europa están equipados con unos sistemas nacionales de control de velocidad incompatibles los unos con los otros, por lo que cuando un Estado equipe sus trenes con el nuevo sistema europeo evitará los obstáculos técnicos en el desarrollo de la competitividad en su red. El sistema se despliega de forma coordinada a lo largo del corredor, tomando las medidas pertinentes para su funcionamiento, como por ejemplo armonizar las normas operativas o mejorar la infraestructura si es necesario. Con el ERTMS se concretiza un acuerdo entre los países para concertar un calendario de puesta en marcha indicando qué líneas se tienen que equipar con el sistema y en qué fechas; así ningún país tendrá ventaja sobre el otro.

Se prevé que se equiparán unos 10 000 km de líneas para 2015. Estas líneas constituyen una red que comprende unos corredores muy importantes para el tráfico de mercancías, como el de Róterdam-Génova, Amberes-Basilea o Barcelona-Lyon-Budapest-Constanza. Para 2020 la red cubrirá 25 000 km que unirá los principales puertos y terminales de flete

Europeos. Además, muchos Estados miembros se han comprometido a ir más allá de las obligaciones comunitarias y deberían ser por tanto 40 000 km los que se equiparán con el ERTMS para 2020.

Este plan da la seguridad necesaria a las empresas ferroviarias para invertir en el ERTMS, y muchas de ellas se han anticipado ya a la puesta en marcha del sistema, que será cofinanciado por la Comisión con un total de 500 millones de euros procedentes del presupuesto de las redes transeuropeas de transporte 2007-2013, además de FEDER y Fondo de Cohesión.

RENOVACION DE LOS MANDATOS DE LOS COORDINADORES EN LAS REDES TRANSEUROPEAS

La Comisión Europea bajo propuesta del Comisario Tajan, renovó el pasado 22 de julio los mandatos de seis coordinadores de las redes transeuropeas:

- Laurens Jan Brinkhorst, para el proyecto prioritario 6 (eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca/Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana).
- Pavel Telicka para el proyecto prioritario 27 (Eje ferroviario báltico)
- Karen Vinck para el proyecto ERTMS
- Karla Peijs para el proyecto prioritario 18 (vía navegable Rin/Mosela-Main-Danubio) y 30 (Sena-Escalda)
- Luis Valente de Oliveira para el proyecto prioritario 21, "Autopistas del mar".

La Comisión decidió nombrar Carlo Secchi como coordinador del proyecto 3 (Eje Ferroviario de Alta Velocidad Sudoeste de Europa) y 19 (Interoperabilidad de la Alta velocidad en la península ibérica). Falta por nombrar a los sustitutos de Karel Van Miert (coordinador del eje ferroviario Berlín-Palermo y fallecido este año) y Peter Balazs (coordinador del eje París-Viena-Bratislava y nombrado ministro en Hungría).

LA COMISIÓN REVISARÁ LAS NORMAS SOBRE SEGURIDAD FERROVIARIA

En la conferencia sobre seguridad ferroviaria celebrada el día 8 de septiembre en Bruselas se anunció que la Comisión Europea revisará las normas y las prácticas de seguridad

ferroviaria así como su implementación. También considerará todas las oportunidades de mejora cuando sean necesarias. La conferencia, a la que asistieron representantes de los gobiernos de los Estados miembros, Autoridades de Seguridad Nacional, Cuerpos de Investigación Nacional, la industria ferroviaria, la Agencia Ferroviaria Europea y la Comisión Europea, se convocó debido a las repercusiones del accidente ferroviario del pasado 29 de junio en Viareggio (Italia), cuando un tren de mercancías descarriló y uno de sus vagones estalló, causando una gran cantidad de víctimas.

En la actualidad, se comparte la misma infraestructura ferroviaria tanto para transporte de mercancías como para los servicios de pasajeros debido a razones prácticas y económicas. Por ello, la gestión de este sistema mixto tiene que ser lo más seguro posible; además es necesario mantener en buenas condiciones dicha infraestructura.

La Comisión está trabajando en mejorar y mantener los estándares ferroviarios desarrollando e implementando normas de seguridad y condiciones técnicas. Por otra parte, la Comisión aprovechó la ocasión para presentar su informe de progreso sobre la Implementación de la Directiva sobre Seguridad Ferroviaria y las Directivas de Interoperabilidad Ferroviaria.

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2009

"Mejora el clima de tu ciudad" es el lema de la semana de la movilidad 2009, que se celebró en la UE entre los días 16 y 22 de septiembre. Centenares de ciudades se han apuntado a esta iniciativa que celebra ya su octava edición.

La semana de la movilidad intenta cambiar los hábitos de transportes de la gente, ofreciendo alternativas al uso de automóvil respetuosas con el medio ambiente. Durante esta semana se podrá acceder a transportes alternativos, mientras que las ciudades prueban el funcionamiento de otro tipo de servicios e infraestructuras.

Este año, lo más destacado de la semana de la movilidad son las propuestas de Almada, en Portugal, que ofreció a los ciudadanos el pasado 18 de septiembre la posibilidad de

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

cambiar pilas, botellas de plástico o latas por billetes de transporte público; de Budapest (Hungría) que propone que los días 19, 20 y 21 sean días sin coches, convirtiendo la Avenida Andrásy (declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO) en una "calle para vivir", cambiando el pavimento por hierba, por ejemplo; y de Salzburgo (Austria) que celebró una jornada de sensibilización sobre la movilidad sostenible y modos alternativos de transporte.

Desde 2002 se ha multiplicado el número de ciudades que participan en este evento. En 2008, 2102 autoridades locales firmaron la Carta de Adhesión a la Semana Europea de la Movilidad o registraron sus actividades en la página www.mobilityweek.eu. El éxito de esta semana está haciendo que países como Venezuela, Brasil, Canadá o Japón estén adoptando esta iniciativa.

PLAN DE ACCIÓN SOBRE LA MOVILIDAD URBANA

El nuevo plan de acción adoptado por la Comisión el 30 de septiembre sobre la movilidad urbana, presenta 20 medidas para que las autoridades nacionales, regionales y locales puedan alcanzar sus objetivos en cuanto a la movilidad urbana sostenible. Las medidas del plan de acción se llevarán a cabo durante los próximos cuatro años, y en 2012 se evaluarán los progresos y la necesidad o no de nuevas medidas.

Este plan de acción, que sigue al Libro Verde de 25 de septiembre de 2007 sobre la movilidad urbana, contiene una serie de propuestas concretas para afrontar la congestión urbana, los accidentes de carretera, el consumo de energía o la contaminación atmosférica. Con este plan de acción se podrá por ejemplo mejorar los derechos de los pasajeros del transporte público urbano, o la información del tráfico.

La Comisión seguirá apoyando proyectos de investigación, y creará vínculos prácticos entre la movilidad urbana y las políticas comunitarias en el ámbito de la salud, la cohesión y las discapacidades. Además, está dispuesta a apoyar las campañas de concienciación pública (como la Semana Europea de la Movilidad), preparará material informativo, pondrá en funcionamiento actividades de formación y

promoción, presentará documentos de orientación sobre estos planes, etc., para así acelerar la adopción de planes de movilidad sostenible por parte de las autoridades tanto nacionales como regionales y locales.

La Comisión facilitará también información, incluso con Estados no pertenecientes a la UE, y creará una base de datos sobre las buenas prácticas realizadas sobre movilidad urbana. Asimismo, la Comisión intentará obtener la máxima ventaja de las fuentes de financiación europeas y analizará las futuras necesidades de financiación.

ACCESO GRATUITO A EGNOS

La Comisión Europea puso en marcha el primero de octubre el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geostacionario (EGNOS), por el que se establece un servicio abierto y gratuito para las empresas y los ciudadanos europeos. EGNOS es el sistema que precede a Galileo (sistema mundial de navegación por satélite que la UE está elaborando). La Comisión apoyará el sistema EGNOS a largo plazo, incluso después de que Galileo entre en funcionamiento.

Con EGNOS se mejora la exactitud de las señales actuales por satélite, pasando a ser de 10 metros (con el sistema actual de GPS) a solamente 2. Este sistema puede aplicarse a diversos sectores, como la agricultura o el transporte, además puede prestar servicios de navegación personal más precisos, por ejemplo en los sistemas de guías para invidentes.

Para mediados de 2010 se espera implantar un servicio de seguridad de la vida humana. Este servicio consistirá en emitir un mensaje de aviso que informará al usuario del fallo del sistema en un plazo de 6 segundos. También se implantará el sistema en el transporte aéreo y en otros ámbitos críticos para la seguridad de acuerdo con el Reglamento sobre Cielo Único Europeo.

El gestor del funcionamiento de EGNOS será el Proveedor Europeo de Servicios por Satélite ESSP SaS, con sede en Toulouse (Francia). El contrato entre esta empresa y la Comisión se firmó ayer y garantizará el funcionamiento y el mantenimiento de EGNOS hasta finales de 2013.

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

NUEVO SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE

La Comisión europea adoptó el pasado 6 de septiembre una decisión por la que se establecen una serie de especificaciones técnicas y de requisitos esenciales para implementar un Servicio Europeo de Telepeaje (SET). Este servicio facilitará a los usuarios de las carreteras el pago de peajes en la UE mediante la utilización de un único equipo a bordo y con una única suscripción de contrato con un solo proveedor de servicios. Asimismo, el SET ayudará a limitar las transacciones en efectivo en las estaciones de peaje, haciendo que el tráfico sea más fluido y disminuyendo así la congestión.

La decisión establece también los derechos y obligaciones de los usuarios (que podrán contratar con el proveedor de servicios que prefieran), de los proveedores de servicios (que facturarán a los usuarios) y de los perceptores de peaje (que comunicarán los peajes adeudados a los proveedores de servicios). El importe de los peajes abonados a través del SET no podrá ser superior al de los peajes nacionales o locales correspondientes.

El plazo para que entre en funcionamiento el SET es de 3 años para los vehículos de transporte por carretera cuyo peso no sea superior a 3,5 toneladas o autorizados para el transporte de 9 pasajeros, y de 5 años para el resto de los vehículos.

DICTÁMENES MOTIVADOS PARA 21 ESTADOS POR NO APLICAR EL PAQUETE FERROVIARIO

El pasado 8 de octubre la Comisión Europea envió dictámenes motivados a 21 Estados miembros, entre los que se encuentra España, por no aplicar correctamente la legislación relativa al primer paquete ferroviario.

En junio de 2008, la Comisión envió escritos de requerimientos a 24 Estados miembros debido a la falta de cumplimiento de las Directivas comunitarias pertinentes. Después de un año, la mayoría de los Estados siguen sin avanzar en la reforma de sus sistemas ferroviarios, avance que implicaría el beneficio de las empresas ferroviarias y de los consumidores.

La Comisión ha señalado en los dictámenes motivados las anomalías en el cumplimiento de la legislación, subrayando las siguientes:

- la falta de independencia del administrador de la infraestructura respecto de los operadores ferroviarios,
- la aplicación deficiente de la Directiva en lo que respecta a la tarificación del acceso a las vías, como por ejemplo: la inexistencia de un régimen de prestaciones para mejorar el rendimiento de la red ferroviaria, o la falta de sistemas de tarificación basados en los costes directos de los servicios ferroviarios, y
- no se ha creado aún un organismo regulador independiente que pueda resolver los problemas de competencia del sector ferroviario.

NUEVAS REGLAS PARA MARCO POLO

La Comisión Europea ha adoptado nuevas reglas para el programa Marco Polo, cuyo objeto es apoyar a la industria del transporte para reducir el transporte de mercancías por carretera o transferir dicho transporte a otros modos más sostenibles. Las modificaciones incluyen medidas de simplificación y una reducción general de los umbrales mínimos para proyectos elegibles con un umbral especial reducido para proyectos que traspasen transporte de mercancías de la carreta a vías navegables. Estas modificaciones harán más sencilla la participación de pequeñas empresas en el programa. Además, se añade flexibilidad a las fechas de cumplimiento de los objetivos del proyecto y el cambio modal se extiende a los contenedores vacíos y transporte de vehículos si efectivamente se retiran de la carretera.

4º INFORME ANUAL DE LOS COORDINADORES DE PROYECTOS PRIORITARIOS DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

El Comisario de Transportes, Antonio Tajani, recibió a finales de octubre el 4º informe anual sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) por parte de los coordinadores europeos de la misma que han analizado la situación de los proyectos prioritarios.

En el informe se resume el trabajo realizado durante el último año, y se le suma una revisión del primer período cuatrienal (2005-

2009). Los informes contienen el análisis de los coordinadores y sus propias perspectivas, además de propuestas y recomendaciones para que los interesados puedan asumir un papel activo en la realización de los proyectos. Aparte, los coordinadores han elaborado un documento de posición con el que desean contribuir al debate sobre el futuro diseño de las Redes Transeuropeas con su propia evaluación y con distintas recomendaciones.

Con la revisión de la política de la RTE-T se le dará más peso a las actividades de los coordinadores.

PROPUESTA DE LA COMISIÓN PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CO2 DE LOS VEHÍCULOS LIGEROS

La Comisión presentó el 29 de octubre una propuesta para reducir a 175 g/Km. las emisiones medias de CO2 de los vehículos ligeros (camionetas). Esta propuesta se llevará a cabo entre 2014 y 2016, y contiene un objetivo de reducción de las emisiones a 135 g/Km. para 2020. Este es uno de los últimos elementos que quedaban pendientes en la estrategia de la UE para mejorar la economía de combustible de los vehículos ligeros, que representa el 12% de las emisiones totales de carbono de la UE. La propuesta subraya el compromiso de la Unión Europea para poner en marcha medidas concretas para cumplir sus compromisos de reducción de gases de efecto invernadero (GEI).

Esta propuesta está inspirada en la legislación sobre las emisiones de CO2 de los coches de pasajeros. Los límites de las emisiones se ajustarán en función al peso del vehículo, usando la curva de valor límite (ésta se fija de forma que se logre una flota con una media de 175 g/Km. De CO2). Los fabricantes deberán garantizar que a partir de 2014 el 75% de los vehículos matriculados en la UE deberán emitir por debajo de esa curva, para 2015 el 80% y en 2016 el 100%. Los fabricantes podrán seguir haciendo vehículos con emisiones que superen la curva siempre y cuando se compense con los vehículos que están por debajo.

La propuesta sanciona a los fabricantes a reducir las emisiones de CO2 por medio de una multa que deberán pagar por el exceso de emisiones si el promedio de éstas es superior a

la curva de valor límite. La cantidad de la multa irá aumentando cada año.

La Comisión pretende con esta propuesta salvaguardar la competitividad de Europa estimulando el desarrollo de tecnologías punta automovilísticas. Incluye un mecanismo de crédito para los vehículos equipados con innovaciones que reduzcan las emisiones de CO2. También se darán incentivos adicionales a otros vehículos con emisiones por debajo de los 50g/Km. La propuesta contiene a su vez un grado de flexibilidad: los fabricantes podrán agruparse para actuar conjuntamente en el cumplimiento de los objetivos específicos de las emisiones. Los fabricantes que vendan menos de 22.000 vehículos al año pueden pedirle a la Comisión que les fije un objetivo individual.

LA COMISION PROPONE NUEVAS NORMAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AEREO

El Vicepresidente de la Comisión y a su vez Comisario de Transportes, Antonio Trajani, anunció el pasado 29 de Octubre la adopción por parte de la Comisión de una propuesta de Reglamento sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes de aviación civil.

Tras la creación de AESA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) encargada de certificar las aeronaves en la UE, esta propuesta de Reglamento incluye la constitución de una Red Europea de Autoridades de Investigación sobre la Seguridad de la Aviación Civil que llevará a cabo tareas como la coordinación de las actividades de formación o el reparto de los recursos de investigación disponibles en la UE además de afianzar los derechos de las víctimas de accidentes y de sus familiares.

OTRAS NOTICIAS

LA ONU INVITA AL SECTOR DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA A REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

La Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI), la agencia de Naciones Unidas de navegación, aprobó el 17 de julio una serie de medidas técnicas y operacionales para

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques. Estas medidas serán, no obstante, y de momento, de aplicación voluntaria. Las medidas incluyen el establecimiento de un índice de diseños basados en la eficiencia energética para las nuevas embarcaciones, y sugerencias para el desarrollo de los buques ya en funcionamiento. Las medidas serán aplicadas transitoriamente hasta marzo de 2010, momento en que serán evaluadas por el comité de protección mediambiental marina de la OMI.

La navegación marítima es responsable del 3% de las emisiones de gases de efecto invernadero. La OMI estima que las emisiones procedentes de la navegación marítima podrían incrementarse entre el 150% y el 250% de aquí al año 2050, si el comercio marítimo evoluciona de acuerdo con las expectativas. Debe tenerse en cuenta que la aviación y el transporte marítimo son los únicos sectores industriales no regulados bajo el Protocolo de Kyoto. En este contexto, existe una presión creciente sobre el sector para que establezca límites de emisiones que se integren en la Convención Marco sobre Cambio Climático de Naciones Unidas, incluso con anterioridad a la celebración de la Cumbre de Copenhague, prevista para diciembre de este año.

Las reacciones a esta iniciativa han sido diversas. Mientras que algunas ONG han calificado las medidas como "insuficientes", la Cámara Internacional de Navegación –que representa el 75% de la industria mundial- se mostró satisfecha con la adopción de este paso intermedio, y expresó su voluntad de que las medidas sean obligatorias tan pronto como sea posible. Por su parte, algunos Estados destacaron el avance que supone establecer un índice con diseños eficientes, y las dificultades de implementar medidas obligatorias apenas unos meses antes de la Cumbre de Copenhague. De esta forma, serán los políticos que se reúnan en la capital danesa quienes deberán refrendar los avances esbozados.

APOYO DE LOS OPERADORES MÓVILES EUROPEOS AL SISTEMA eCALL

El sistema europeo de llamadas automáticas de emergencia integrado en los vehículos (eCall) recibió el día 9 de septiembre el apoyo de la industria de telefonía móvil europea. Representantes de la Asociación GSM (siglas en

francés de Sistema Global para comunicaciones Móviles) ha firmado el Memorando de Acuerdo de la UE para implantar el eCall en toda Europa.

Cuando un automóvil sufre un accidente grave el sistema eCall marca automáticamente el número único de urgencias europeo (112) notificando la ubicación exacta del vehículo. La implantación del eCall podría ayudar a salvar más de 2500 vidas al año en la UE y reducir la gravedad de las lesiones.

Para poder implantar el sistema eCall se requiere que los fabricantes de automóviles, las empresas de telefonía móvil y las administraciones nacionales trabajen conjuntamente. Además, deberán asegurar que los servicios de emergencias estén equipados adecuadamente para tratar las llamadas del eCall.

Dinamarca, Francia, Irlanda, Letonia, Malta y Reino Unido no han tomado una decisión aún sobre acoger o no las normas comunes paneuropeas del sistema eCall, principalmente por motivos de costes. 15 países, entre ellos España, y 3 países del Espacio Económico Europeo (Islandia, Noruega y Suiza) han suscrito las disposiciones comunes para su implantación. Bélgica, Bulgaria, Hungría, Luxemburgo, Rumanía y Polonia respaldan totalmente el acuerdo y están dispuestos a firmarlo. El Parlamento Europeo por su parte, ha expresado su apoyo a la implantación de este sistema en los automóviles de toda Europa.

A FONDO

CONFERENCIA DEL CONSORCIO FERRMED

El pasado 27 de octubre tuvo lugar la conferencia final del consorcio FERRMED. Se trata de una asociación de carácter multisectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial, para contribuir a: la mejora de la competitividad europea a través de la promoción de los llamados "Estándares FERRMED", la potenciación de las conexiones de los puertos y aeropuertos con sus respectivos "hinterlands" y el impulso del Gran Eje Ferroviario de **mercancías** Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental que contribuirán a un desarrollo más sostenible a

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).

través de la reducción de la polución y de las emisiones de gases que afectan al cambio climático.

La red inherente al Gran Eje Ferrmed comprende la zona de mayor actividad económica y logística, incluyendo los principales puertos y aeropuertos, de la UE. Por esta razón, la Asociación FERRMED la ha escogido para analizar, en profundidad, las implicaciones de la aplicación de los Estándares FERRMED y llevar a cabo un Estudio Global de Oferta/Demanda, Técnico y Socioeconómico, orientado al mercado, en toda su área de influencia, que permita determinar, desde la doble óptica empresarial y medioambiental, los planes de acción a realizar para mejorar sustancialmente la competitividad de todos los sectores de actividad económica.

El tronco principal de la red del Gran Eje FERRMED, -conecta previamente el norte de Suecia, Finlandia, Rusia y los Estados Bálticos-, se inicia en Stockholm, atraviesa los estrechos de Öresund y Fehmarn, conecta en abanico todos los puertos del oeste del Mar Báltico y del Mar del Norte así como la Gran Bretaña y une los principales puertos fluviales. Desde Koblenz, el tronco principal se subdivide en dos ramales, destacando el ramal principal Oeste, que transcurre a través de los valles del Rin y del Ródano pasando del uno al otro a través de Luxembourg y Metz, discurre por toda la costa mediterránea más occidental desde Marsella y Génova hasta Algeciras, se aproxima a Marruecos y Argelia e interconecta los ejes Este-Oeste más importantes de la Unión Europea.

Los estándares que FERRMED quiere implantar son los siguientes:

- Red ferroviaria en forma de malla reticular policéntrica de alta incidencia socioeconómica y medioambiental. Considerar tres grandes ejes preferenciales en dirección Norte-Sur y tres más en dirección Este-Oeste junto con sus correspondientes líneas de alimentación subsidiarias más importantes.
- En los ramales principales de los grandes Ejes disponer de:
 - Líneas convencionales con doble vía completa, electrificadas (tensión recomendable: 25.000) y con dedicación preferente o

exclusiva para el tráfico general de mercancías, aptas para trenes de 22,5÷25 toneladas por eje.

- Líneas paralelas de altas prestaciones de uso exclusivo o preferencial para el transporte de pasajeros y de mercancías ligeras a gran velocidad, conectadas con los principales aeropuertos.
- Ancho de vía UIC
- Gálibo de carga UIC C
- Trenes de hasta 1500 metros de longitud y 3600÷5000 toneladas útiles.
- Pendiente máxima de 12 milésimas, limitando la longitud de las rampas.
- Disponibilidad de una red de terminales intermodales, polivalentes y flexibles con altos niveles de prestaciones y de competitividad, ubicadas en los puertos y en los principales nodos logísticos de los grandes ejes.
- Longitud útil de apartaderos y terminales para trenes de 1500 metros.
- Sistema de gestión y de control unificado a nivel de gran eje.
- Sistema ERTMS.
- Disponibilidad de horarios y de capacidad para circulación de trenes de mercancías las 24 horas del día y 7 días por semana.
- Armonización de las formalidades administrativas y de la legislación social.
- Gestión del sistema de transporte compartido entre diversos operadores ferroviarios (libre competencia).
- Costes favorables para la utilización de las infraestructuras teniendo en cuenta las ventajas socioeconómicas y ambientales del ferrocarril.
- Filosofía de gestión de mejora de la competitividad basada en los principios I+D+i en la red ferroviaria de mercancías, como parte integrante de la cadena global de valor añadido.
- Reducir el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías (particularmente ruido, vibraciones y emisiones de CO₂) como resultado de la reposición/reconversión de viejo parque móvil ferroviario, de soluciones infraestructurales donde sea necesario y de un incremento de la proporción del uso del ferrocarril de hasta el 30÷35 % del total del tráfico terrestre de larga distancia.

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+32 2 209 03 31).

- Nuevos conceptos de locomotora y vagón de carga adaptados a los estándares FERRMED

Autoridades portuarias y cámaras de comercio andaluzas forman parte de FERRMED.

El estudio argumental ya fue concluido. El pasado 27 de octubre tuvo lugar la presentación final del Estudio Global de Oferta/Demanda, Técnico, Socio-económico y Medioambiental del Gran Eje FERRMED y su área de influencia. Dicho estudio ha sido cofinanciado por la Comisión Europea. La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) firmó con FERRMED un acuerdo de colaboración para la elaboración de dicho estudio.

La conferencia contó con numerosas intervenciones. En primer lugar, Eric Paquet, Jefe de Unidad de redes transeuropeas de la DG TREN de la Comisión Europea, afirmó que FERRMED será fundamental para lograr una metodología de desarrollo del core network, ya que es muy interesante desde un punto de vista estratégico, ambiental y empresarial. Los representantes de los gobiernos valenciano, catalán y murciano dieron su apoyo al desarrollo de un corredor mediterráneo incluido en FERRMED beneficioso para la competitividad del sur de Europa, pidiendo su inclusión como red transeuropea en el futuro.

José Salgueiro, Director Gerente de APPA intervino defendiendo la importancia de FERRMED para Andalucía por su situación periférica. Además, por la importancia geoestratégica de la región, Algeciras es un puerto clave de acceso a Europa. La red de áreas logísticas es un proyecto vertebrador de la región y para ello necesita una conexión con el exterior, como son el proyecto prioritario 16 de las Redes transeuropeas de transportes (conectaría Andalucía occidental) y el corredor mediterráneo incluido en FERRMED (que conectaría Andalucía oriental). Por ello, apoyó la candidatura de FERRMED como proyecto prioritario de las futuras redes transeuropeas. Pero el transporte requiere fondos y un compromiso de la UE y los EEMM. Además, las regiones han de ser escuchadas a la hora de diseñar las redes transeuropeas.

Expertos presentaron el estudio global, que consta de un estudio de oferta y demanda, de un estudio técnico, socioeconómico y ambiental además de un estudio legal administrativo. El

estudio solicita la implementación de los estándares FERRMED y una serie de acciones a corto, medio y largo plazo a llevar a cabo en diversas zonas que recorren el eje. Por ejemplo propone la conversión al ancho internacional de la línea Algeciras – Bobadilla o la introducción de los estándares FERRMED en la línea Port Bou a Almería/Málaga/Algeciras o en la línea Lorca-Granada-Antequera-Bobadilla-Algeciras/Sevilla. Además, propone la declaración por parte de la UE de proyecto prioritario la línea Tarragona-Castelló-València-Alacant Murcia/Cartagena-Almería-Motril-Málaga-Algeciras y la línea Lorca-Granada-Antequera

<http://www.ferrmed.com/es/>

Para información adicional, no dude en ponerse en contacto con la Delegación de la Junta de Andalucía en Bruselas mencionando la referencia de la noticia de su interés bien por E-mail (jcgarcia@junta-andalucia.org), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).