



# BOLETIN EUROPEO DE TRANSPORTES



Número 5

noviembre-diciembre2009

En este número

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

## CONSEJO DE TRANSPORTES

### 1. CONSEJO DE TRANSPORTES DE 17 DE DICIEMBRE

#### TRANSPORTE TERRESTRE

##### Derechos de los pasajeros de autobús

El Consejo alcanzó un acuerdo político sobre la propuesta de Reglamento sobre derechos de los pasajeros en bus. El Consejo adoptará en el próximo Consejo su primera lectura (antigua posición común) para transmitírsela al Parlamento para su segunda lectura. El Consejo ha acordado que el Reglamento debe cubrir servicios regulares en general con una serie de exenciones. Los servicios regionales, urbanos y suburbanos pueden ser objeto de exención salvo para las reglas de no discriminación y de los derechos de los discapacitados, que se aplicarán en todos los servicios. Se podrá aplicar una exención transitoria para los servicios regulares domésticos en general y para transportes regulares que conecten con países fuera de la UE. Los servicios regulares específicos para una categoría de pasajeros permanecerían fuera del Reglamento.

El Reglamento establece una compensaciones mínimas de 220 000 euros en caso de muerte por accidente, 500 euros por pérdida de equipaje en servicios regionales o subregionales, llegando a 1200 por pérdida de equipaje en otro tipo de servicios.

Se establece la no discriminación y la asistencia para personas a movilidad reducida o discapacitada. El embarque se puede denegar por razones de seguridad o por falta de infraestructura necesaria. Si se cancela un viaje, se debe garantizar la continuación del mismo o bien ofrecer reembolso.

#### CUESTIONES INTERMODALES

##### GALILEO

El Consejo logró una aproximación general, pendiente de la primera lectura del Parlamento, sobre la propuesta de Reglamento que enmienda el reglamento sobre las estructuras para la gestión de GALILEO.

##### Sistemas inteligentes de transporte

El Consejo tomó nota de las evoluciones de la propuesta de Directiva que pretende el despliegue de sistemas de transportes inteligentes en el transporte por carretera (e-call etc...). El Parlamento está dispuesto a aceptar la próxima primera lectura formal del Consejo pero hay un aspecto técnico a resolver que es la provisión de los actos delegados que regirían en este tema, concepto que entra en vigor con el Tratado de Lisboa sustituyendo los procesos de Comitología. Falta un acuerdo entre Consejo y Parlamento para decidir la naturaleza de los mismos en este tema.

## **AVIACION**

### **Tasas por seguridad en aviación**

El Consejo tomó nota de las evoluciones de las negociaciones sobre la propuesta de directiva que establece principios comunes para las tasas de seguridad en los aeropuertos, cuyo objetivo es que estas tasas se instituyan de manera transparente y no discriminatoria. Existen disparidades sobre el tipo de aeropuerto a los que habría que aplicar dicho Reglamento.

### **Acuerdo para servicios aéreos de segunda fase con EEUU**

El Consejo tomó nota de las evoluciones de las negociaciones para un acuerdo para servicios aéreos de segunda fase con EEUU, en el marco del acuerdo "Cielos Abiertos", para así lograr una mayor accesibilidad al mercado interno estadounidense.

## **TRANSPORTE MARÍTIMO**

### **Formalidades administrativas para barcos**

El Consejo aprobó una aproximación general, pendiente de la primera lectura del Parlamento, sobre la propuesta de directiva sobre formalidades administrativas que los barcos deben cumplimentar al llegar o salir de puertos marítimos de la UE. El objetivo es armonizar procedimientos administrativos, generalizando la transmisión electrónica de datos.

## **COMISION EUROPEA**

### **LA COMISIÓN ACTUALIZA LA LISTA DE COMPAÑÍAS AÉREAS PROHIBIDAS EN EL ESPACIO AÉREO EUROPEO**

La Comisión Europea publicó a finales de noviembre una actualización de la lista comunitaria de compañías aéreas prohibidas en la Unión Europea, de la que se destaca el levantamiento de la prohibición impuesta a tres compañías, el permiso de que una compañía reanude sus operaciones bajo determinadas condiciones y la prohibición impuesta a las compañías de tres nuevos países, debido a las deficiencias de seguridad detectadas en las auditorías.

En relación a la actualización de la lista, ésta tiene una doble justificación. Por un lado, la lista sirve como instrumento preventivo para salvaguardar la seguridad aérea, y por otro lado, a través de la imposición de restricciones o prohibición de acceso al espacio aéreo europeo, la lista sirve también de último recurso cuando persisten graves problemas de seguridad.

Para el Vicepresidente de la Comisión, Antonio Tajani, el objetivo no es crear una lista de compañías aéreas peligrosas, sino garantizar al ciudadano su derecho a volar con toda seguridad. Además, la Unión Europea cuenta con ayudar a los países interesados a mejorar su capacidad técnica y administrativa, para garantizar la seguridad de su aviación civil.

Todas las compañías aéreas recogidas en esta lista y en las anteriores, siguen siendo inspeccionadas en rampas prioritarias de los aeropuertos de la Comunidad, para asegurar el continuado cumplimiento de las normas de seguridad internacionales.

### **NUEVOS DERECHOS PARA LOS USUARIOS DE TRANSPORTES FERROVIARIOS**

El 3 de diciembre entró en vigor el nuevo reglamento 1371/2007 sobre derechos y obligaciones de los viajeros de tren, en el que se consagran los derechos fundamentales de estos usuarios y que dará protección a los cerca de 8 mil millones de viajes que se efectúan cada año.

Entre las medidas que establece cabe destacar la garantía de acceso no discriminatorio a las personas discapacitadas o con movilidad reducida, a las que también se les proporcionará asistencia, o la ampliación del derecho de compensación para los usuarios en caso de retraso o anulación de su viaje.

Las empresas tendrán un plazo para adaptarse a la nueva reglamentación, el cual será determinado por cada Estado miembro pero solamente para los servicios prestados en sus respectivos territorios. Dicho plazo vendrá dado a través de una derogación de algunos de estos derechos por un periodo no superior a 15 años.

## **NUEVA REGLAMENTACIÓN EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

El pasado 4 de diciembre entró en vigor una nueva reglamentación para la modernización de las normas aplicables al transporte por carretera, y con la cual se ahorrará en trámites administrativos, a la par que se simplificará el marco jurídico para las más de 900.000 empresas europeas activas en el sector del transporte por carretera de pasajeros y mercancías.

Los nuevos tres reglamentos se basan en propuestas realizadas por la Comisión Europea en 2007, y sustituirán a cuatro reglamentos y dos directivas actuales. A continuación se enumeran los principales cambios:

- Armonización de normas en materia de cabotaje (o transporte de pasajeros y mercancías entre dos puntos dentro de un mismo país).
- Conexión electrónica de los registros nacionales de las empresas.
- Determinación de una lista sobre las infracciones más graves.
- Obligación de nombramiento por parte de las empresas de un gestor de transporte, responsable del respeto de las normas en materia de transporte por carretera.
- Reglas más estrictas para el establecimiento de empresas.
- Simplificación del procedimiento para servicios regulares de transporte internacional de pasajeros.
- Posibilidad para algunos conductores de tomar el período de reposo semanal obligatorio tras 12 días en lugar de 6 (a fin de facilitar la organización de rutas turísticas).

Estas nuevas reglas se aplicarán a los 24 meses de la fecha de publicación o de entrada en vigor de los reglamentos (a excepción de la primera y la última medida, que contarán con un plazo de seis meses).

## **PUESTA EN MARCHA DEL "FONDO MARGARITA" SOBRE INFRAESTRUCTURAS**

El Banco Europeo de Inversiones, el Director General de la Caja de Depósitos francesa, el presidente de la Caja de Depósito italiana y el presidente de la KfW alemana aprobaron el pasado 4 de septiembre el fondo Margarita, cuyo fin es financiar infraestructuras ambientales, energéticas y de transportes en

los Estados miembros de la UE. Así dan forma a una de las medidas clave del Plan de Recuperación Económica, bajo la égida del Consejo Europeo. En particular se centrará en redes transeuropeas de transportes y energía y energías renovables.

Con el objetivo de llegar a un capital de 1,5 mil millones de euros para 2011, este fondo innovador será una palanca en el ámbito de la financiación de las infraestructuras. Margarita se centrará en proyectos que respondan a objetivos de lucha contra el cambio climático, estará regido por una filosofía de inversión a largo plazo (20 años) estará dotado de sistema de gobernanza y un sistema de remuneración del equipo de gestión conforme a las orientaciones del G20. Será un fondo que habrá que retornar a los inversores. A dicho fondo se han unido el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y el banco polaco PKO. Margarita es uno de los primeros fondos post crisis y es la primera iniciativa conjunta de las instituciones públicas financieras europeas. La Comisión invertirá 80 millones de euros para el desarrollo de las redes transeuropeas de transportes pendiente de la aprobación del Parlamento.

El pasado 3 de diciembre las seis instituciones financieras implicadas firmaron un acuerdo que los compromete a invertir hasta 100 millones de euros, contando así con una oferta de 600 millones de euros para una primera convocatoria que finalizará el 3 de marzo. Actualmente se está creando la organización que gestionará el fondo.

## **CONSULTA PÚBLICA SOBRE TACÓGRAFOS**

El objetivo de la consulta es obtener opiniones de las partes interesadas sobre una posible revisión del Reglamento 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (tacógrafos)

[http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/2010\\_03\\_01\\_tachographs\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/2010_03_01_tachographs_en.htm)

*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](mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org)), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

## **I SEMINARIO SOBRE FUTURO DEL TRANSPORTE. 20 de noviembre. Primera parte.**

### **1. Sesión inaugural**

El 20 de noviembre tuvo lugar en la Comisión Europea una conferencia de alto nivel sobre el futuro del sistema de transportes europeo, que ha marcado el final de dos consultas públicas lanzadas por la Comisión en junio de 2009. La conferencia fue inaugurada por Antonio Tajani, Vicepresidente de la Comisión, y sirvió para reunir las aportaciones de las partes interesadas y debatir ideas concretas que han ido surgiendo a lo largo del proceso de consulta. A ésta, seguirá el año que viene un Libro Blanco en el que se expondrá un panorama del futuro del transporte, así como el conjunto de pasos específicos que deberán darse en el próximo decenio.

El Comisario Tajani inauguró la sesión afirmando que será una estrategia global, política, estratégica y económica. Se quiere consolidar el mercado único y desarrollar el mercado único fuera de las fronteras para así reforzar el papel político de la UE. La UE quiere ser el tercer actor en el mundo. El deseo de este nuevo Libro Blanco es continuar la labor de Van Miert y de Loyola de Palacio.

Los tres ejes de la futura política de transportes serán: integración de modos, desarrollo de tecnologías y protección de pasajeros y trabajadores. El objetivo final es la "decarbonización" del transporte, una mayor eficacia y que sea más accesible para el pasajero. Existen una serie de desafíos, la revisión de las redes transeuropeas, el desarrollo tecnológico, la introducción de corredores verdes de transporte de mercancías, la integración de la perspectiva ambiental y de los combustibles alternativos. Todas estas cuestiones integradas producirán la "decarbonización" de un sistema de transporte inteligente.

La cuestión de los fondos es la problemática. Será también necesario fijar precios que reflejen los costes reales. Es necesario que el transporte sea accesible y con una perspectiva que tengan más en cuenta al pasajero; será necesario un refuerzo de los derechos de los pasajeros, especialmente los más necesitados.

Es necesario además, una mayor cualificación profesional de los trabajadores. Es necesario también un mayor desarrollo de la seguridad, como un código europeo de la seguridad de carretera.

La política de transportes debe consolidar el mercado único y es también una oportunidad para desarrollar el mercado con los países vecinos (Mediterráneo, Europa del Este o incluso Asia). La dimensión internacional de la política de transportes es fundamental.

El Director General de la DG TREN, Mathias Ruete, volvió a afirmar que el futuro de los transportes descansa sobre tres ejes: infraestructuras, tecnología y personas. Sobre cada una, resumió las opiniones emitidas en las dos consultas públicas abiertas hasta hace poco sobre las redes transeuropeas y sobre el futuro de la política de transportes respectivamente.

En cuanto a las infraestructuras, la mayoría de las opiniones al Libro Verde sobre las redes transeuropeas afirman que es necesario mantener una red amplia e identificar un core network, cuestión confirmada por Parlamento y Consejo. Pero las opiniones también coinciden en un mayor equilibrio centro-periferia. En el documento sobre el futuro de la política de transportes, las opiniones mayoritarias solicitan un mayor aprovechamiento de las redes y un cambio modal para bajar las emisiones. Es necesario actuar en todos los modos de transporte. La cuestión de los corredores verdes es una oportunidad. Sin embargo, existen divergencias en las respuestas sobre el destino de los beneficios de la internalización de los costes externos. Cada sector (carretera, ferroviario etc...) solicita que se invierta en él.

En cuanto a la tecnología, las consultas muestran un gran respaldo a la misma pero se cuestiona sobre qué alternativa porque cada cierto tiempo parece que surge una nueva panacea. Otra cuestión que implica la tecnología es la armonización de la misma en toda Europa para que sea competitiva y aplicable.

En cuanto a las personas, hay voces que reclaman un refuerzo de los derechos de los pasajeros para atraer más público hacia el transporte. En cuanto a los trabajadores del sector, es necesario estudiar su situación con la apertura de los mercados que comporta incertidumbres a los trabajadores. Es necesaria

una reforma competitiva sin menoscabo de los derechos sociales de los trabajadores. En cuanto al transporte urbano, habrá que ver la manera de implicar a las ciudades en la reducción de emisiones sin un marco obligatorio ya que rige el principio de subsidiariedad.

## 2. Futuro de las redes transeuropeas

La segunda parte de la conferencia se dedicó a asuntos más concretos. Una sesión estuvo dedicada a futuro de las redes transeuropeas y reunió a representantes de distintos sectores afectados.

Patrick Verhoeven, representante de ESPO, afirmó que las tres prioridades para su sector son: definición del papel de los puertos, armonizar los objetivos porque hay muchos y son difíciles de integrar y desarrollar el espacio marítimo sin fronteras.

Karin de Schepper, Secretaria General de INE (Inland Navigation Europe), subrayó que era necesario integrar todos los sistemas de transportes inteligentes existentes (ERTMS, SESAR etc...). Además, la internalización de los costes externos debe ser un sistema que cubra todos los modos para ser neutral y no sectorializar los intereses.

Johannes Ludewig, Director de Community of European Railway and Infrastructure Companies, afirmó que existe una gran contradicción entre los planes y mapas de las redes transeuropeas y la realidad (el dinero real incluido en los fondos dedicados a dichas redes). Las discusiones abstractas pierden contacto con la realidad. Si queremos un transporte eficaz, competitivo y ambiental va a suponer un coste enorme. Los presupuestos que se esperan por parte de los Estados miembros en un contexto de crisis, serán muy reducidos. Los fondos se dedicarán a educación y a sacar a la sociedad de la crisis, no a la infraestructura. Además, las obligaciones del Libro Blanco de 2001 en ferrocarril no se han cumplido. En Europa occidental se ha invertido en ferrocarril pero en Europa oriental nada, todos los fondos se han dedicado a carreteras. La UE no va de la mano a la hora de consolidar las infraestructuras del mercado interior.

Annegret Reinhardt Lehmann, Vicepresidenta de Fraport, reclamó una definición del papel de los aeropuertos principales y secundarios, la

inclusión del transporte aéreo como parte de la comodidad y el desarrollo tecnológico para hacer del transporte aéreo más sostenible y eficaz. Señaló que existe en Alemania un proyecto aéreo-ferroviario en el ámbito de las mercancías que quiere conectar dos aeropuertos con trenes de mercancías para descongestionar carreteras.

Constantino Baldissara, Director del Grupo Grimaldi, declaró que los problemas a la hora de conectar mejor modos es que los distintos modos no están armonizados. Los ferrocarriles tiene distintas especificidades en cada país y dificulta el paso de un Estado a otro y por tanto también el paso de un modo a otro. Las autoridades de cada país no hablan con las autoridades de los restantes países.

Verhoeven declaró en el turno de debate que las regiones deben participar en el debate de la definición del core network porque son las que mejor conocen el terreno. Afirmó que la congestión no es solo una cuestión física sino legal y técnica, como lo demuestra la falta de armonización.

## II SEMINARIO SOBRE EL FUTURO DEL TRANSPORTE. 20 de noviembre Segunda parte.

La Conferencia se organizó en dos rondas de tres talleres paralelos cada una. A continuación, se plasman las ideas principales expuestas en el taller "El papel de la Tecnología: nuevos vehículos y combustibles alternativos" y en el taller "El papel de la Tecnología: las TICs en el transporte y otros desarrollos".

### 1. Taller "el papel de la tecnología: nuevos vehículos y combustibles alternativos"

Moderador: Matthias Ruete. Director General, DG Transporte y Energía. Comisión Europea.

Miembros del panel de expertos:

- Reinhard Lüken. Secretario General de CESA (Community of European Shipyards Associations – Comunidad de Asociaciones de Astilleros Europeos).
- François Lacôte. Vicepresidente Senior, Plataformas de I+D e Ingeniería ALSTOM.
- François Gayet. Secretario General de ASD (Aerospace and Defence Industries Association of Europe – Asociación 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](mailto:jcgarcia@junta-andalucia.org)), por teléfono (+32 2 209 03 30), o por fax (+ 32 2 209 03 31).*

Industrias Aeroespaciales y de la Defensa de Europa).

- Olly Mace. Jefe de Tecnología, Estrategia y Regulación, BP Biofuels.
- Hans ten Berge. Secretario General de EURELECTRIC.
- Jonas Ericsson. Ciudad de Estocolmo.

Ante la propuesta comunitaria de reducir las emisiones de carbono para el año 2020, se comenzó el taller destacando la necesidad de poner en práctica y utilizar, para conseguirlo, todas las opciones tecnológicas posibles que se pudieran aplicar a los medios de transporte y a las distintas fuentes de energía: energía nuclear, energía renovable, etc. De esta forma, se pretenden ir reduciendo las emisiones de carbono hasta llegar a una "descarbonización" total para el año 2050.

Ya son muchas las iniciativas que en la actualidad se han puesto en marcha en tal sentido. Por ejemplo, fueron destacadas varias iniciativas llevadas a cabo en Francia, en relación a ciudades y metros descarbonizados. También se comentó el ejemplo de Estocolmo y el hecho de que se haya propuesto reducir las emisiones de carbono para 2015 adelantándose de esta forma a la iniciativa de la Comisión. En la actualidad, en Estocolmo, el 70% de los transportes urbanos funciona con electricidad verde.

En el avance hacia la reducción de emisiones de carbono a la atmósfera, se destacó el importante papel de los biocombustibles, que serán la clave para la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de los vehículos y de la producción. Además, se destacaron los coches eléctricos cuya eficiencia se va mejorando poco a poco.

En relación a los medios de transporte actuales, se hicieron una serie de consideraciones por parte de los ponentes:

**Transporte aéreo:** En relación al transporte aéreo, se comentó que el objetivo primordial era abordar las prioridades del sector. La aeronáutica y el transporte aéreo son industrias a escala mundial, que necesitan una regulación, igualmente, a escala mundial. Este medio de transporte puede ser ecoeficiente, y por tanto, puede llegar a alcanzar la neutralidad de las emisiones para 2020. Para

conseguirlo, la estrategia a seguir se ha de basar en los siguientes pilares fundamentales:

- Tecnologías, estructuras y medidas más avanzadas y eficientes, así como un tratamiento equitativo a escala mundial.
- Aumento de la I+D+i en la industria aeroespacial. Se destacó la Iniciativa Tecnológica Conjunta CLEAN SKY, que recientemente ha lanzado su segunda convocatoria.

Además se subrayó la necesidad de fomentar la inversión de la I+D+i sobre modalidades energéticas más limpias y sobre combustibles de alta eficiencia energética, como los biocombustibles, pretendiéndose que en la industria aeronáutica, el 30% de los combustibles usados en 2030 procedan de fuentes biológicas. En la actualidad, en el transporte aéreo, no se usa el mismo combustible que en los coches, sino que se usa queroseno.

El interrogante que se dejó abierto fue si la apertura de la brecha de los biocombustibles podría conducir a la disminución de la emisión de carbono-descarbonización para 2050.

**Transporte ferroviario:** Sobre el transporte ferroviario, se destacó la eficiencia y eficacia del mismo desde el punto de vista energético, así como el hecho de que fuera el medio de transporte en el que se recurría cada vez más a la energía eléctrica. Se puso como ejemplo el caso de Francia, donde se emiten 2 gramos de CO<sub>2</sub> por cada pasajero transportado en tren, lo que supone una cantidad cincuenta veces menor que en el caso del transporte aéreo.

Se destacó además que la reducción de las emisiones de carbono en el transporte ferroviario, dependía de la "descarbonización" de la energía eléctrica y que cualquier proceso tecnológico que supusiera un aumento de los transportes de mercancías y pasajeros por ferrocarril, contribuiría a la "descarbonización" de Europa.

Por otro lado, se comentó que el aumento de la velocidad de los trenes, si se hacía como progreso tecnológico, repercutiría positivamente en las emisiones de CO<sub>2</sub>, es decir, todo lo que supusiera el desarrollo de la Red Europea de Alta Velocidad, la disminución del transporte modal, etc, supondría la disminución de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Algunas tecnologías específicas que se están utilizando en el sector ferroviario están relacionadas con el consumo de electricidad,

aunque aún hay que avanzar al respecto. Por ejemplo, se destacó un sistema de frenado que devuelve electricidad a la red, así como componentes electrónicos de mucha potencia. Por último, se subrayó la necesidad de armonización técnica en el transporte ferroviario, a través de la Agencia Ferroviaria Europea, para lo que se necesitaría apoyo financiero. Por ejemplo, se citó la nueva señalización ERTMS, para el tránsito de trenes sin fronteras.

**Transporte por carretera:** En relación al transporte por carretera, se destacó la necesidad de avanzar en el uso de biocombustibles bajos en carbono. Se puso como ejemplo, una compañía brasileña, que usaba etanol bajo en carbono y obtenido a partir de la caña de azúcar.

El transporte ha de intervenir en la “descarbonización” del planeta, y para ello, se necesita además una intervención, una regulación.

En este siglo, es probable que los vehículos basados en el motor de combustión, se vayan sustituyendo por los vehículos eléctricos o incluso por vehículos eléctricos propulsados por pilas de combustible, aunque en la actualidad, ambas alternativas siguen siendo demasiado costosas. Por ello, se comentó la necesidad de que la investigación realizara mejoras que repercutieran en el coste y en la competitividad.

**Transporte marítimo:** En relación al transporte marítimo, el ponente subrayó que la eficiencia del mismo es mayor que la del transporte ferroviario, por lo que estaba totalmente seguro de la posibilidad de llegar a las 0 emisiones en el año 2050, si se hacía lo adecuado.

El ponente comentó que la industria naviera era fundamental para el intercambio de mercancías, y que por ello, la ciencia le había prestado atención a este tipo de transporte. Además, resaltó que no sólo las nuevas tecnologías eran necesarias, sino que se necesitaba una regulación adecuada y la viabilidad de las propias tecnologías.

Por último, destacó que la industria de la automoción estaba invirtiendo mucho para garantizar el futuro de los autobuses y de los coches y que los gobiernos estaban apoyando la Investigación en el sector, para darle impulso al mismo. También lo hacía la UE a través del VII Programa Marco y la Iniciativa

verde. Por ejemplo, se comentó que en la actualidad, los vehículos con motores de combustión eran más eficientes que los vehículos eléctricos, cuya eficiencia se acortaba en las distancias largas.

El turno de los ponentes concluyó con la reiteración de la necesidad de utilizar combustibles alternativos y nuevas tecnologías para el transporte, destacándose que esas nuevas tecnologías deberían ser sostenibles y viables económicamente. Para ello, se necesitaría apoyo económico e implicación pública. Por ejemplo, el fomento del uso de pilas de combustible creará la necesidad de una infraestructura para su uso y cambio.

La ciencia y la tecnología ya buscan soluciones para reducir las emisiones de carbono, aunque los responsables políticos han de crear las condiciones marco necesarias para la introducción comercial en los mercados de estas nuevas tecnologías, sin dar ventajas a ninguna en concreto. Ello exige la fijación de normas, el aumento del gasto en I+D, la promoción de ejemplos de mejores prácticas así como la garantía de la interoperabilidad.

Por ello, los dos desafíos principales, en el ámbito del transporte, para lograr tal reducción, son:

- El uso de combustibles bioeficientes y búsqueda de nuevas fuentes de energía más eficientes.
- El apoyo de la Administración Pública e instituciones, a través de subvenciones, marcos normativos y concienciación de la necesidad de avanzar en este sentido.

## **2. Taller “el papel de la tecnología: las TIC en el transporte y otros desarrollos”**

Moderador: Luc Werring. Investigador en el Instituto Clingendael y ex Consejero Principal, DG TREN. Comisión Europea.

Miembros del panel de expertos:

- Pascal Campagne. Jefe Ejecutivo del Consejo de Desarrollo Francés.
- Manfred Seitz. Jefe Ejecutivo de VIA-DONAU.
- Michael Robson. Secretario General de EIM (European Rail Infraestructura Managers -

Asociación Europea de Gestores de Infraestructura Ferroviaria).

- Hans Rode. Jefe del Departamento de Desarrollo. Administración de Carreteras Sueca.
- Fernando Caldeira-Saraiva. Director de Investigación en el British Maritime Technology Ltd.
- Yves Amslet. UITP (Internacional Association of Public Transport – Asociación Internacional de Transporte Público).

La innovación tecnológica es muy importante para dar solución a las dificultades de los transportes, ya que las nuevas tecnologías pueden dar lugar a nuevos servicios para los pasajeros, a mejoras en las medidas de seguridad y a la reducción de las repercusiones en el medio ambiente. La creación de soluciones tecnológicas, en pro del transporte sostenible, es importante para fomentar el crecimiento. Europa es un líder mundial en muchos ámbitos del transporte, como son la infraestructura, la fabricación de equipos de transporte y la logística, pero con la intensificación de la competencia mundial, se necesita invertir más en tecnologías, al objeto de que se pueda mantener y aumentar ese liderazgo.

Por ello, en este taller se puso de relieve la necesidad de políticas en materia de TICs, que son importantísimas para el sistema de transportes. El nuevo Libro Blanco debería detenerse en esta necesidad, así como en la necesidad de fomentar el uso del transporte público, a nivel regional, suburbano y urbano.

En ese sentido, se destacó el papel de la UITP (Asociación Internacional de Transporte Público) y el del Comité "Unión Europea" de la UITP, que representa a los operadores de transporte público en Europa, a la hora de concienciar a los políticos y ciudadanos sobre la importancia de fomentar el uso del transporte público, en detrimento del privado.

Para fomentar el uso del transporte público, habría que tener en cuenta algunas consideraciones:

- Por un lado, sería necesaria una buena gestión del espacio urbano, así como nuevos planes de uso del territorio y del transporte sostenible.
- Por otro lado, se deberían financiar métodos para poder evaluar el uso del transporte público. Por ejemplo, en la

actualidad se usa mucho el coche de empresa, por lo que se podría evaluar el uso de otros transportes públicos en comparación con el uso del coche de empresa.

- También habría que fomentar el intercambio de buenas prácticas. Por ejemplo en París, el transporte público está congestionado por el éxito que tiene, por lo que la experiencia de esa ciudad podría compartirse y trasladarse a otras.
- Por último, las acciones TICs que se han puesto en marcha en relación a los vehículos de uso privado (por ejemplo, el GPS), se deberían aprovechar y aplicar en los transportes públicos.

Posteriormente, en relación a las muertes por accidentes en medios de transporte, se puso de relieve el hecho increíble de que la conducción en coche, en Europa, a unos 20 o 30 Km/h fuera menos segura que un vuelo de avión. Es muy llamativo el hecho de que, en la actualidad, haya tantos fallecimientos por accidentes de tráfico en carretera. El avión es un medio de transporte muy seguro, ya que en el transporte aéreo se cuenta con infraestructuras y sistemas de seguridad muy seguros así como con una muy eficiente gestión del tráfico aéreo.

En este punto, se comentó la importancia que las nuevas tecnologías han de jugar en la seguridad de los medios de transporte. Por ejemplo, el uso de la navegación por satélite puede ser muy positivo. Por ello, este tema se ha de ver reflejado en el nuevo Libro Blanco de la Comisión, en el que se han de tener en cuenta también otros temas como el aumento de la inversión en I+D+i, la reglamentación, la eliminación de las barreras técnicas, la necesidad de que el coste de las emisiones recaiga en los "consumidores" del transporte, etc.

En cuanto a la navegación fluvial, es un medio de transporte poco comentado, pero del que se puede aprender mucho. En ese sentido, se están usando sistemas de información fluvial y se están utilizando nuevas tecnologías para gestionar el tráfico fluvial. Aún así, se comentó que el Libro Blanco debería considerar una serie de cuestiones en relación al tráfico fluvial:

- Por un lado, el libro debería pretender actuar y no sólo decidir, es decir, el

Libro Blanco debería aportar una estrategia clara y concisa para conseguir un sistema de transporte moderno.

- Por otro lado, debería prestar más atención a la explotación de las vías fluviales para el transporte, ya que el transporte fluvial es un medio de transporte muy ecoeficiente. En este punto, se solicitó incluso a la Comisión, la inclusión de una Política de Transporte Fluvial dentro de la Política de Transporte Público Europeo.
- Por último, el libro debería hacer hincapié en el desarrollo de nuevos sistemas de información (TICs) para las vías fluviales. Por ejemplo, para el Danubio.

En relación al transporte de mercancías, en la actualidad la burocracia y los trámites administrativos retrasan considerablemente el mismo. Por ello, se destacó en el taller la necesidad de:

- Normativa y documentación estándar a escala europea.
- Ventanillas únicas a escala nacional, con independencia del medio de transporte que se vaya a usar para transportar la mercancía.
- Procedimientos sencillos.
- Infraestructura necesaria para establecer corredores entre América y Asia.

Por tanto, a la Comisión Europea se le pide en este tema, por un lado, divulgación de las ventajas de reducir los trámites para el transporte de mercancías, y por otro lado, una Recomendación a los Estados miembros para que integren sus sistemas y apliquen la ventanilla única.

En cuanto al transporte por ferrocarril, se comentó que las TICs podían facilitar el funcionamiento de la red ferroviaria, mejorando la infraestructura, los servicios a los clientes, etc. Para estos últimos (pasajeros y empresas de transporte de mercancías, entre otros.) la aplicación de las nuevas tecnologías puede suponer:

Para concluir el taller, se reiteró el papel importante que juegan las TICs a la hora de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, de reducir los tiempos de espera, de reducir el consumo de combustibles, etc. Sin embargo, para aplicar

las nuevas tecnologías y descubrir otras, se ha de invertir más en Programas de I+D+i centrados en las TICs y el transporte (por ejemplo, el VII PM). Además, se ha de tener una legislación firme y clara (por ejemplo, una ley para el transporte sin carbono en Europa).

Para poder eliminar la brecha entre una Política de Transporte Coherente y la solución actual, se necesitaría, en el Libro Blanco:

- Un Plan de Acción TICs que cubriera todos los medios de transporte.
- Un modelo empresarial que permitiera utilizar y aprovechar la infraestructura existente.
- Modelos de transporte enfocados en el usuario