



- **La estrategia “Transporte 2050” del nuevo Libro Blanco de la Comisión Europea y la revisión de las Orientaciones RTE-T**

**Seminario “Cooperación internacional e innovación en logística”  
Parque Científico UVA. Proyecto ACTION.  
Valladolid, 22 de septiembre de 2011**

**Vicenç Pedret Cuscó  
Consejero económico  
DG MOVE-B**



# Índice

- Introducción
- Retos y desafíos
- Objetivos generales y específicos. 1 objetivo firme (-60% de emisiones GEI) y 10 objetivos indicativos para guiar la acción política
- Cómo llevarlo a cabo – 4 “i” y 40 acciones
- Casos particulares:
  - » Red Transeuropea de transporte y el instrumento “Conectar Europa”
  - » Tarifación
  - » Logística: “e-Freight” y “Corredores Verdes”

## Viejos y nuevos retos

Fuertes presiones competitivas en una **economía mundializada**



La **congestión** pone en peligro la accesibilidad. Insuficientes infraestructuras en los nuevos Estados miembros

**Precios del petróleo** crecientes y dependencia energética del exterior. Problemas de medio ambiente y **cambio climático**



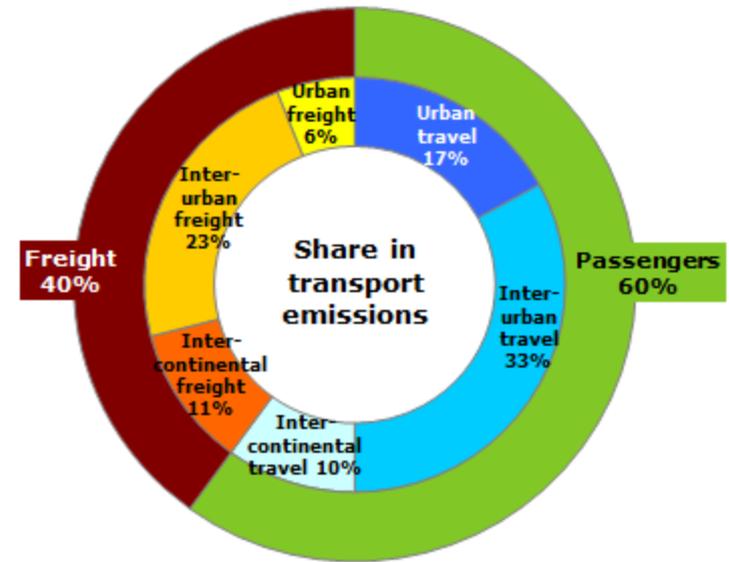
# ● Transporte para las empresas – Empresas para el transporte

- La economía de la UE es una de las más abiertas del mundo. La prosperidad futura de nuestro continente dependerá de nuestra capacidad para que todas las **regiones de Europa** continúen formando parte de una **economía mundial** totalmente integrada.
- El sector del transporte representa una parte importante de la economía de la Unión: emplea directamente a casi **10 millones de personas** y representa cerca de un **5% del PIB**
- Muchas **empresas europeas son líderes mundiales** en infraestructura, logística, fabricación de vehículos y equipos de transporte y en el desarrollo de sistemas inteligentes de transporte.



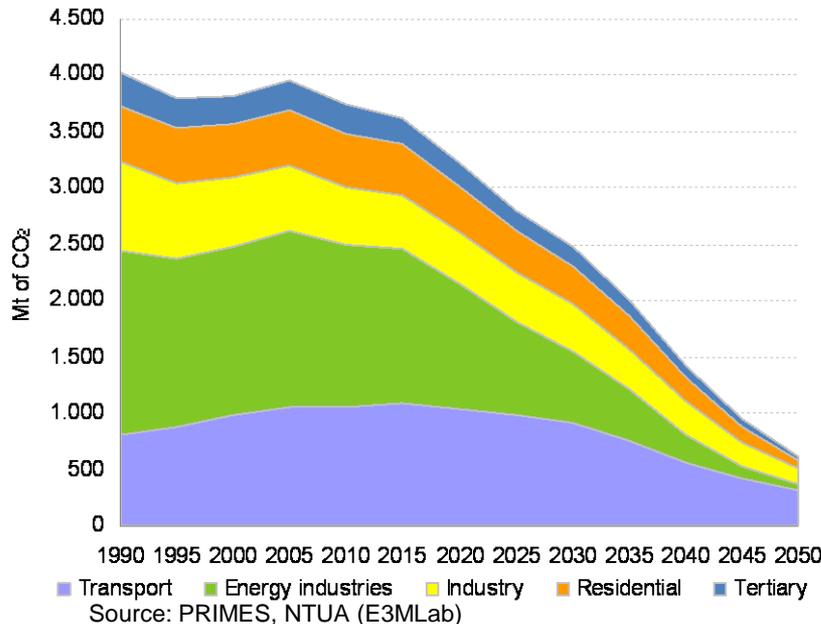
# El Libro Blanco Transporte 2050. Escaso margen para emitir CO<sub>2</sub> en el transporte

- En Octubre de 2009, el Consejo Europeo se mostró a favor de un objetivo de **reducción de los GEI en la UE de entre 80 y 95%** en el 2050 comparado con los niveles de 1990. Esto corresponde a **-60% para el transporte.**



Source: PRIMES-TREMOVE and TREMOVE

- El transporte representa cerca de un cuarto de las emisiones de GEI: un 60% producidas por el transporte de viajeros, un cuarto en el ámbito urbano, menos de un cuarto es intercontinental y más de la mitad de media distancia.



# El Libro Blanco Transporte 2050: Hoja de ruta hacia un Espacio Único Europeo de Transporte: hacia un sistema de transportes competitivo y eficiente en la utilización de recursos

- El reto es **romper la dependencia** de los sistemas de transportes respecto **del petróleo** sin sacrificar su eficiencia ni comprometer la movilidad.
- En línea con la iniciativa emblemática «Una Europa que utilice eficazmente los recursos» establecida en la **Estrategia Europa 2020** y con el nuevo Plan de Eficiencia Energética 2011.
- El objetivo principal de la política de transporte europea es contribuir a establecer un sistema que sustente el progreso económico europeo, mejore la **competitividad** y ofrezca servicios de **movilidad** de gran calidad, utilizando al mismo tiempo los recursos de forma más **eficiente**.
- En la práctica, el transporte ha de usar **menos energía y más limpia**, **explotar mejor una infraestructura** moderna y reducir su impacto negativo en el medio ambiente y en sus recursos naturales esenciales.
- La opción de **restringir la movilidad no se plantea**.

## El Libro Blanco Transporte 2050: 10 Objetivos específicos para lograr la reducción del 60 % de las emisiones GEI del transporte en 2050

- eliminar los automóviles de combustible convencional de las ciudades (**50%** en 2030);
- 40 %** del combustible de aviación de bajas emisiones de carbono y reducción del **40 %** de las emisiones del transporte marítimo;
- lograr una transferencia modal del **50 %** del transporte por carretera al ferroviario y por vía fluvial en distancias medias (> 300 Km), tanto para pasajeros como para mercancías (30% mercancías transferido en 2030);
- red de alta velocidad ferroviaria. **Triplicar** longitud red en 2030.

## El Libro Blanco Transporte 2050: 10 Objetivos específicos para lograr la reducción del 60 % de las emisiones GEI del transporte en 2050

- **Red básica** de corredores de transporte RTE-T garantizando la transferencia eficiente entre modos de transporte.
- Conectar a la red ferroviaria todos los aeropuertos (AV) y puertos principales.
- Implantar **sistemas inteligentes** de gestión del transporte, incluyendo ITS, ERTMS y Galileo.
- **Cero muertes** accidente carretera en 2050 (- 50% en 2020).
- Marco para un **sistema europeo de información**, gestión y pago de transportes multimodales de pasajeros y mercancías.
- Avanzar hacia la aplicación plena de **“quien contamina paga”** y **“quien utiliza paga”**.

## 4. El Libro Blanco Transporte 2050: Cómo llevar a cabo los objetivos – 4 “i” y 40 acciones

**I**  
**ntegración:** Crear un auténtico Espacio Único Europeo de transportes eliminando todas las barreras aún existentes entre modos y entre sistemas nacionales.

**I**  
**nnovación:** La investigación europea debe comprender el ciclo entero de investigación, innovación y despliegue de manera integrada. Hoja de ruta tecnológica.

**I**  
**nfraestructura:** La infraestructura de transportes de la Unión necesita una visión común y suficientes recursos. Los costes del transporte deben reflejarse en sus precios.

**I**  
**nternacional:** La apertura de los mercados de países terceros a los servicios y productos de transportes de la UE y a las inversiones en el sector sigue siendo una prioridad básica.

## I ntegración en el mercado interior:

- **Área única ferroviaria europea:** apertura de los servicios interiores del ferrocarril de pasajeros a la competencia; concursos para los servicios públicos de transporte; separación estructural entre gestión de las infraestructuras y suministro de los servicios.
- Iniciativas **e-Freight** y **e-Maritime** para un transporte inteligente y con documentación electrónica.
- **Código social** para los trabajadores móviles del transporte por carretera y menos restricciones al **cabotaje**.
- Acceso a **información en tiempo real** para permitir la planificación de viajes y la reserva de billetes electrónica y multimodal.
- Consolidación de la legislación sobre **derechos de los pasajeros**.



## Innovación:

- **Plan estratégico de la UE para la Tecnología del Transporte (2011)** que tratará conjuntamente sobre los aspectos reglamentarios y de infraestructuras, la coordinación de múltiples actores y acciones de investigación y desarrollo.
- **Una estrategia sobre sistemas limpios de transporte (2012)**, con medidas específicas para facilitar la introducción de vehículos limpios con reglas sobre interoperabilidad, directrices y normas sobre la infraestructura de recarga de combustible.
- Procedimientos y asistencia financiera para los **planes de movilidad urbanos** sobre una base voluntaria.



## Internacional:

- Completar un **Área Común Europea para la Aviación** con 58 países y mil millones de habitantes hacia 2020.
- **Extender las reglas del mercado interior** a través de organizaciones internacionales (ICAO, IMO, etc.) y donde proceda alcanzar participación plena de la UE como miembro.
- **Extender nuestras políticas de transporte y de infraestructuras** a nuestros vecinos inmediatos incluyendo los planes de movilidad en caso de emergencias.
- Promover nuestra orientación a nivel mundial: **abrir los mercados mundiales del transporte** a una competencia libre y no distorsionada y a la adopción de soluciones sostenibles.



## Infraestructura:

- **Revisión de la red transeuropea** (2011) basada en la creación de una **red de base** y en un enfoque por **corredores**. Más de € 1.5 billones en inversiones entre 2010-2030. RTE-T: € 550 millardos hasta 2020.
- Un **marco presupuestario único** para la utilización coherente de los recursos de los créditos RTE-T, del Fondo de Cohesión y de los fondos estructurales. La condicionalidad en la concesión de fondos ayudará a concentrar éstos en las prioridades de la Unión y en la adopción de nuevas tecnologías (2011).
- **Estructuras únicas de gestión** para los **corredores ferroviarios de mercancías**.
- Nuevo planteamiento para las tarifas de transporte: **tarificación y fiscalidad inteligentes**.



## Libro Blanco – RTE-T : la red básica (“core network”) o Red Europea de Movilidad

- **Red global de alta densidad y accesibilidad y Red básica.** Red básica de corredores con alta eficiencia y bajas emisiones para **grandes volúmenes** de mercancías y de pasajeros. Utiliza los modos o combinaciones de ellos más eficientes y dispone de tecnologías avanzadas y de infraestructura para energías alternativas.
- La red básica garantiza **conexiones multimodales** eficientes entre los **“nodos”**: capitales y ciudades importantes de la UE, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave.
- Centrada en **completar los enlaces** que faltan (transfronterizos y cuellos de botella), en la mejora de la infraestructura existente y en el desarrollo de **terminales multimodales** en puertos y centros logísticos urbanos. Uso eficiente de la infraestructura existente (ITS).
- Ofrecerá mejores conexiones **ferrocarril/aeropuerto** para el tráfico de viajeros de larga distancia.
- Las **autopistas del mar** serán la dimensión marítima de la red básica.

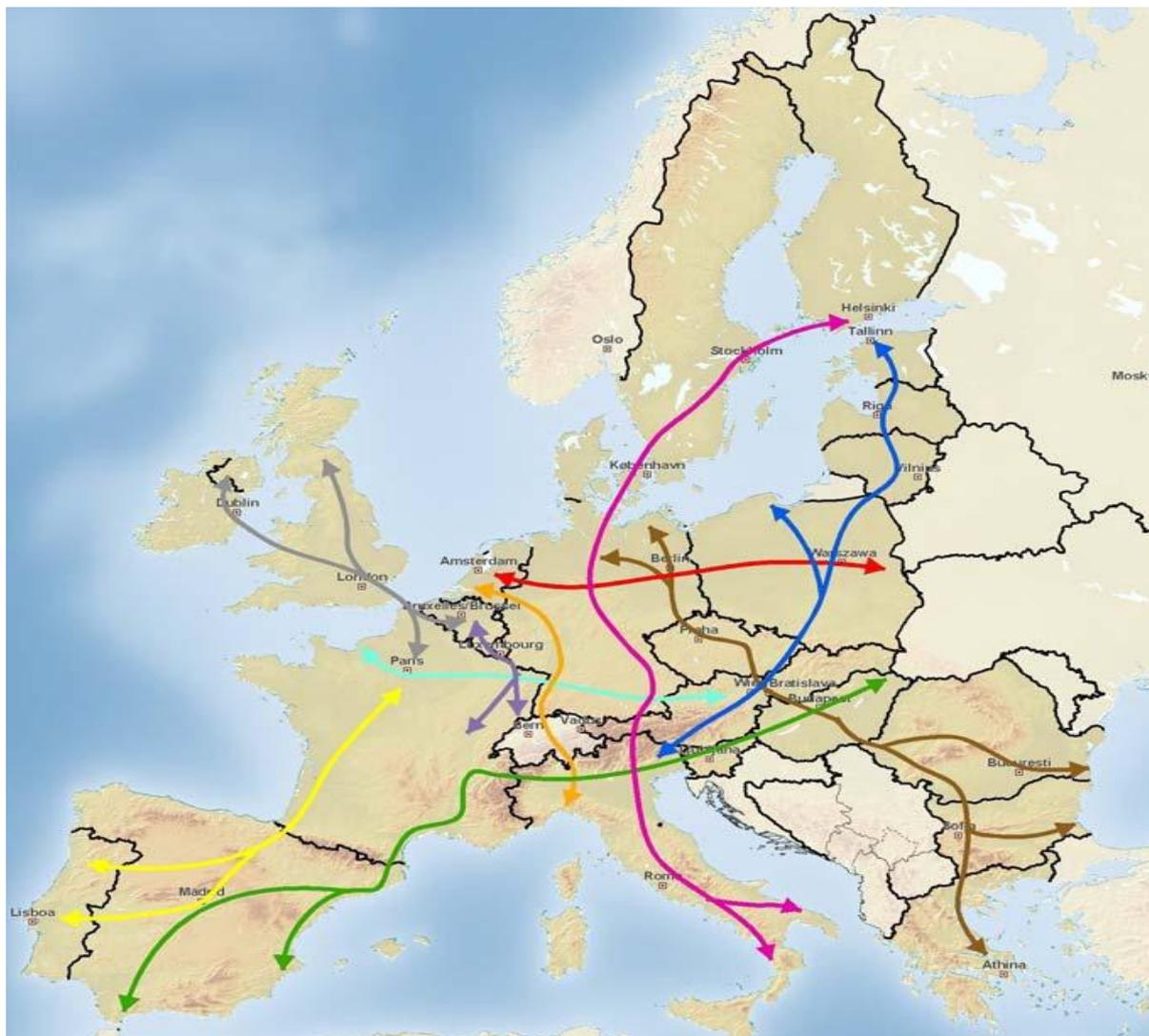
# El instrumento “Conectar Europa”

- Estrategia Europa 2020 => Para su futuro económico Europa necesita redes de **transporte, energía y comunicaciones digitales** que sean inteligentes, sostenibles y estén interconectadas.
- Sin una intervención pública a nivel de la UE, no será posible realizar las grandes inversiones en infraestructuras necesarias para disponer de redes de infraestructuras paneuropeas.
  - » Corredores prioritarios para la energía: cuatro para la electricidad, tres para el gas.
  - » Corredores básicos de transporte con 10 Corredores para los transportes.
  - » Redes de banda ancha rápidas y super-rápidas para los hogares.
- Por lo tanto, el objetivo es el de dar soporte a las infraestructuras con una dimensión europea y de mercado interior, dirigiendo las financiaciones de la Unión a las **redes prioritarias que han de llevarse a cabo antes del 2020** y en las que la **acción europea es más merecida**.
- Construyendo para ello un **entorno que favorezca la inversión privada** y desarrollando instrumentos que constituyan vehículos atractivos para los inversores especializados en infraestructuras.

## Contenido del instrumento “Conectar Europa”

- Presupuesto: **€50 millones** + (incluyendo € 10 millones transferidos del Fondo de Cohesión para las infraestructuras de transportes):
  - » **€31.7 millones transporte** (incluyendo €10 Millardos del Fondo de Cohesión)
  - » **€9.2 millones banda ancha**
  - » **€9.1 millones energía**
- **Gestión centralizada** a través de una Agencia Ejecutiva (TEN-T EA).
- Realización técnica por los promotores de proyectos.
- **Tasas de cofinanciación variables** dependiendo de los sectores, tipo y localización de proyectos, grado de desarrollo de los Estados miembros, con flexibilidad para facilitar la atracción de fondos privados y acelerar la ejecución de los proyectos.
- Combinación de **instrumentos financieros innovadores** (como los bonos de proyecto) y de financiación directa de la Unión para optimizar el impacto de los recursos disponibles.

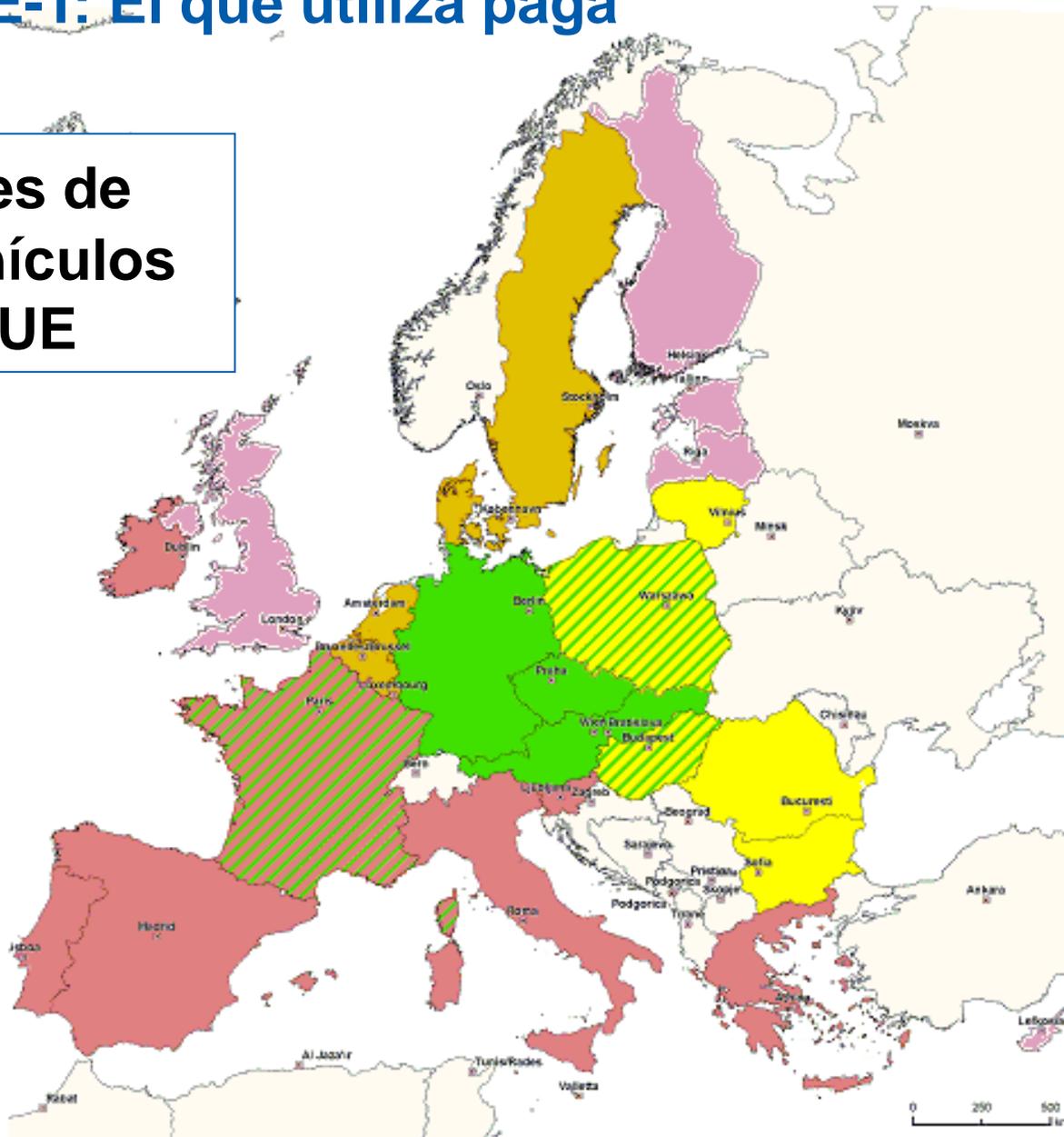
# Mapa de la lista preliminar indicativa de corredores RTE-T de: « Un presupuesto para Europa 2020 » COM (2011)500 de 29.6.2011



# Financiación RTE-T: El que utiliza paga

## Sistemas actuales de tarificación de vehículos pesados en la UE

-  Integrated electronic network-wide toll collection
-  Eurovignette
-  National vignettes
-  Toll collection with physical barriers on the main motorways
-  Neither vignettes nor tolls
-  Integrated electronic network-wide toll collection under preparation



# El Libro Blanco Transporte 2050: nuevo planteamiento sobre las tarifas y la fiscalidad del transporte

## • La Directiva Euroviñeta

- Actualmente: peajes (o viñetas) autorizados si no exceden los **costes de las infraestructuras** (o las tasas topes): “el que utiliza paga”.
- Nueva Directiva: permite aplicar tasas a la **contaminación convencional (no al CO2) y al ruido**, así como una mayor diferenciación de los peajes según la congestión durante las horas punta: “el que contamina paga”.

## • Libro Blanco

- **Directrices indicativas peajes vehículos de turismo** (2012).
- Introducción gradual **tarificación común obligatoria** mínima para los vehículos pesados: **mantenimiento, contaminación y ruido** (antes de 2016).
- A partir de **2016, elaborar normativa para peajes e internalización para todos los vehículos de carretera**: costes de mantenimiento y congestión, CO<sub>2</sub>, contaminación, ruido y accidentes.
- Avance en la internalización en otros modos de transporte.

# LOGÍSTICA. e-FREIGHT: para un transporte de mercancías y una logística basados sobre documentación electrónica

- Hoy:
  - » Necesidad de proporcionar información repetidamente.
  - » La falta de información sobre opciones multimodales disponibles dificulta transporte multimodal.
- Mañana: **interoperabilidad entre sistemas de información electrónicos** para el transporte de mercancías
  - » entre modos
  - » entre países
  - » a lo largo de la cadena de suministro: planificación, ejecución, seguimiento e información (AAPP)
- => No más documentos en papel, no más esperas en los hubs, con independencia de las tecnologías utilizadas.  
=> Reducción de costes y mayor uso del transporte multimodal.

# Aplicaciones de e-FREIGHT

- 3 aplicaciones principales para un marco de referencia común utilizando tecnologías de comunicación avanzadas (RFID, Galileo):
  - » Documento único digital de transporte entre los modos, permitiendo que los operadores proporcionen información una sola vez en forma electrónica para la contratación, la ejecución y el seguimiento (track and trace).
  - » “Ventanilla única” y conexiones entre ventanillas únicas a nivel europeo y entre modos.
  - » Planificación del transporte gracias a la información intermodal.

# Iniciativa e-Freight: financiación y próximas etapas

- Proyecto de investigación e-Freight (12 M€, 30 partners, 2010-2013)
- => Instrumento operacional para ser aplicado a 6 « business cases »
- Próximo paso: **Iniciativa e-Freight**
  - » **Comunicación** de la Comisión prevista para principios de 2013

## Corredores verdes: definición y desarrollo

El concepto de “corredores verdes” está siendo desarrollado para el **transporte de mercancías a larga distancia**, sobre la base de la **comodalidad**. En ellos se utilizarán tecnologías avanzadas y modelos de gestión innovativos para conseguir la **eficiencia energética y reducir el impacto medioambiental**.

- El proyecto ID “**Super-Green**” (2010-2012), que incluye la creación de redes (“networking”) de partes interesadas, está estudiando:
  - » La definición precisa de los mismos a partir de **indicadores** que cubrirán todos los aspectos relacionados con los servicios y las infraestructuras de transporte, incluyendo los costes internos y externos.
  - » Las **estructuras organizativas** para la puesta en práctica de los corredores verdes y la integración en los corredores de mercancías multimodales de la RTE-T.



## El Libro Blanco “Transporte 2050” y las RTE-T: Conclusiones

La Comisión ha presentado las **40** medidas individuales para la transformación del sistema de transporte hacia un **Espacio Único Europeo competitivo, integrado y con bajas emisiones de CO<sub>2</sub> (-60% en 2050)**. También serán necesarias iniciativas a otros niveles así como un cambio en las actitudes, hacia una movilidad libre, responsable e inteligente.

La política **RTE-T** continuará estando al servicio del objetivo de la **cohesión** y será la base para la consecución de los **objetivos del Libro Blanco**.

La capacidad de la UE para cumplir estos objetivos dependerá del futuro **Marco financiero plurianual** que discutirán los Estados miembros en 2012. La Comisión presentó su propuesta el 29.6.2011.

La gestión de las subvenciones para la RTE-T utilizará **criterios estrictos de evaluación**, concentrará los fondos donde tengan un mayor impacto europeo y atraerá inversiones públicas y privadas (APP).

El transporte deberá aumentar su capacidad de **autofinanciación** mediante la tarificación que proporcionará mejores «señales» a los usuarios y se acompañará de un mejor servicio.

● ¡Gracias por su atención!

[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm)  
[vicenc.pedret-cusco@ec.europa.eu](mailto:vicenc.pedret-cusco@ec.europa.eu)

