



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 04.07.2005
COM(2005) 298 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

sobre el despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS

(SEC(2005) 903)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre el despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS

(Texto pertinente a efectos delEEE)

1. INTRODUCCION

Los obstáculos técnicos a los intercambios y a la interoperabilidad de los trenes, es decir, a su capacidad de circular indistintamente por cualquier tramo de la red ferroviaria, siguen siendo un factor que perjudica la competitividad del sector ferroviario.

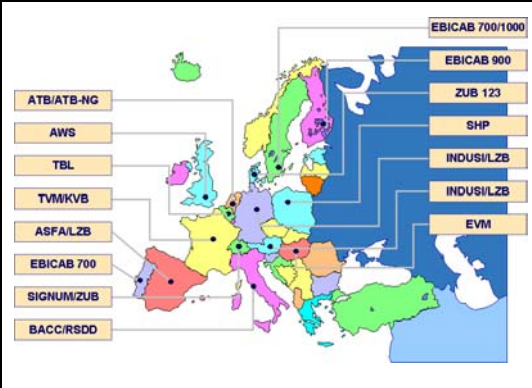
En Europa coexisten actualmente más de veinte sistemas de señalización y de control de la velocidad. El tren Thalys, que enlaza en particular París y Bruselas, debe disponer de siete sistemas de señalización y control de la velocidad diferentes, lo que supone sobrecostes y mayores riesgos de avería y complica el trabajo de los maquinistas, que deben conocer todos los sistemas. Estos obstáculos técnicos frenan el desarrollo del transporte ferroviario a escala europea, mientras que el transporte por carretera aprovecha la ausencia de esos obstáculos para expandirse.

La supresión de tales obstáculos se inscribe perfectamente en el marco de la estrategia de Lisboa, ya que permitirá aumentar la competitividad y el dinamismo del sector ferroviario, fomentar la integración de los contratos de servicios de transporte de mercancías y viajeros por tren y estimular el mercado europeo de equipos en este ámbito. Asimismo, la disminución de los costes y el aumento de la calidad del transporte ferroviario son factores que favorecen el crecimiento del conjunto de la economía y mantienen la dinámica del mercado interior.

La presente Comunicación incluye los principales desafíos que plantea la armonización de la señalización ferroviaria, así como sus costes y beneficios para los diferentes agentes, y presenta la estrategia de la Comisión a este respecto. Muestra, en particular, cómo el despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario, el ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), constituye un importante proyecto industrial europeo, como Galileo en el ámbito de la navegación por satélite. El ERTMS es también un componente esencial de los proyectos ferroviarios prioritarios de la Comunidad, y las inversiones en equipos de ERTMS, que suponen el 20 % aproximadamente de la red transeuropea y del material rodante, podrían ascender a 5 000 millones de euros durante el período 2007-2016.

2. LA SEÑALIZACION: UN OBSTACULO A LA INTEGRACION DEL ESPACIO FERROVIARIO

2.1. La importancia de un sistema de señalización armonizado en Europa

	Actualmente coexisten en Europa más de una veintena de sistemas de señalización diferentes. Esos sistemas, desarrollados en general a escala nacional, son muy heterogéneos en lo que se refiere a las prestaciones —optimización de la distancia entre los trenes y, por tanto, de la capacidad de las líneas— y al nivel de seguridad. Los costes elevados de los sistemas existentes contribuyen a explicar que una parte de la red siga sin disponer de sistemas de control de la velocidad.
---	---

Accidentes mortales relacionados con la señalización

Un choque de trenes debido a la niebla causó diez y siete víctimas cerca de Bolonia (Italia) el 7 de enero de 2005. Este accidente es el último de una serie de choques producidos a lo largo de los últimos años en Europa, concretamente cerca de Albacete - España (diez y nueve personas muertas en junio de 2003), en Pérot - Bélgica (ocho víctimas mortales en marzo de 2001) y en Londres - Reino Unido (31 personas muertas en octubre de 1999). Aunque todavía no se han cerrado todas las investigaciones, parece que la existencia de un sistema de señalización adecuado, con un control automático de la velocidad de los trenes, hubiera podido contribuir a evitar tales accidentes y a mejorar por tanto el nivel de seguridad del ferrocarril, muy superior, por otra parte, al del transporte por carretera.

Las locomotoras que pueden atravesar las fronteras deben disponer, aún hoy, de múltiples sistemas embarcados para poder procesar la información enviada por los diferentes sistemas terrestres. Además, una vez diseñada la locomotora, resulta sumamente caro, y a veces imposible, añadir nuevos sistemas a bordo. Por este motivo, la mayoría de los trenes todavía tienen que pararse en la primera estación fronteriza para cambiar de locomotora.

En este contexto, el despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico, el ERTMS, desarrollado a principios de la década de los noventa gracias a los programas marco comunitarios de investigación y financiado después con arreglo a los fondos disponibles para las redes transeuropeas, representa un avance considerable para el fomento de la interoperabilidad y de la seguridad de las redes.

La importancia del despliegue del ERTMS como prioridad de las redes transeuropeas se ha subrayado en numerosas ocasiones, sobre todo en la propuesta de Reglamento por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas¹.

La Directiva 96/48/CE, derivada de las disposiciones del Tratado relativas a las redes transeuropeas (título XV, artículos 154, 155 y 156), establece un marco jurídico que

¹ COM(2004) 475 final.

exige, en concreto desde noviembre de 2002, la utilización del ERTMS en todas las nuevas líneas de alta velocidad de la red transeuropea o cuando se renueve la señalización. Por lo que respecta al ferrocarril convencional, se aplicarán requisitos similares seis meses después de la entrada en vigor de una Decisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad², adoptada en el marco de la Directiva 2001/16/CE. En concreto, será obligatorio utilizar el ERTMS³ en toda nueva instalación o en toda renovación de la señalización correspondiente a los proyectos prioritarios a que se refiere la Decisión 884/2004/CE.

Esas especificaciones técnicas de interoperabilidad han sido objeto de diferentes consultas entre los usuarios y los interlocutores sociales, que son favorables al desarrollo y el despliegue del sistema ERTMS.

2.2. El ERTMS: sistema europeo de gestión de tráfico

Este sistema presenta actualmente dos componentes básicos:

- el GSM-R, basado en la norma GSM, pero que utiliza frecuencias diferentes propias del ferrocarril y algunas funciones avanzadas; se trata del sistema de radio utilizado para intercambiar información (voz y datos) entre los equipos terrestres y los embarcados;
- el ETCS⁴, sistema europeo de control de trenes, que permite no sólo transmitir al maquinista los datos sobre la velocidad autorizada, sino también controlar de forma permanente si cumple esas indicaciones.

² Se ha llegado a un acuerdo sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad mediante el procedimiento de comitología y se prevé que la Comisión las adopte en un futuro no muy lejano.

³ No obstante, puede haber excepciones, sobre todo en el caso de proyectos que estén en una fase de desarrollo avanzada cuando se publiquen las especificaciones técnicas de interoperabilidad.

⁴ ETCS: *European Train Control System*.

Los tres «niveles» del sistema ETCS

Con el ETCS, la transmisión de información de tierra a tren permite calcular de forma permanente la velocidad máxima autorizada. En las líneas donde existe señalización lateral (luces y señales que permiten al maquinista conocer la velocidad autorizada), esos datos pueden transmitirse mediante balizas estándar (Eurobalizas), situadas a lo largo de la vía. En ese caso se habla de ETCS nivel 1.

Los datos pueden transmitirse también por radio (GSM-R), en ese caso se habla de ETCS nivel 2, y ya no resulta necesario mantener las señales laterales, lo que permite realizar un ahorro considerable en inversiones y mantenimiento. La detección de la posición de los trenes sigue efectuándose en tierra. Un tren ETCS, si dispone de radio GSM-R, puede circular indistintamente en las líneas de nivel 1 y 2.

Por último, en el nivel 3, los trenes deben poder enviar su posición exacta, lo que permite, en particular, optimizar la capacidad de las líneas y reducir los equipos terrestres.

En todos los niveles, un ordenador a bordo del tren, el Eurocab, compara la velocidad del tren con la velocidad máxima autorizada y frena automáticamente el tren en caso de que la supere.

3. DESPLIEGUE DEL GSM-R

Los Estados miembros están sustituyendo por el sistema GSM-R sus sistemas de radio, hoy obsoletos debido a la aparición de tecnologías digitales como el GSM. Este cambio se está produciendo rápidamente en casi toda Europa. En efecto, basado en las normas del GSM público, ese sistema presenta una calidad y un coste que no pueden alcanzarse con los antiguos sistemas desarrollados en general a escala nacional.

No obstante, el despliegue del GSM-R debe realizarse a nivel comunitario a fin de garantizar la coherencia entre las estrategias de despliegue nacionales y la continuidad de servicios, y evitar la existencia de «brechas» en la red transeuropea. El despliegue del GSM-R sigue siendo una prioridad estratégica en la mayoría de los nuevos Estados miembros.

Desde un punto de vista técnico, es preciso asimismo seguir velando por la interoperabilidad de las aplicaciones desarrolladas por diferentes fabricantes para garantizar, en particular, que el paso de los trenes en las fronteras no se vea alterado por el cambio de operadores de telecomunicaciones móviles.

4. DESPLIEGUE DEL ETCS

El despliegue del ETCS es más lento que el del GSM-R. En efecto, se trata de un sistema elaborado de forma específica para el sector ferroviario y, por tanto, no ha podido beneficiarse en la misma medida que el GSM-R de normas desarrolladas para otros ámbitos.

Así, la fase de desarrollo, apoyada primero, a mediados de la década de los noventa, por los fondos comunitarios de los programas marco de investigación y, a continuación, por los fondos de las redes transeuropeas en las fases de ensayo y previa a la fabricación en serie, tardó bastante en producir especificaciones estables.

Ahora que las especificaciones son estables y que los productos han sido ensayados, el ETCS parece ineludible a la hora de renovar los equipos de señalización. El carácter obsoleto de los sistemas de señalización tradicionales, sus costes elevados, sobre todo por lo que respecta al mantenimiento, y su incompatibilidad hacen que todos los agentes del sector consideren que el ETCS constituye la única solución de futuro para la señalización ferroviaria de las redes transeuropeas.

El coste de la multiplicación de sistemas embarcados: el caso del Thalys

Las ramas Thalys de tipo PBKA, que conectan París-Bruselas-Colonia y Ámsterdam, disponen de siete sistemas de señalización. Varios factores, entre los que figuran las dificultades relacionadas con la presencia de diferentes sistemas y el carácter «no normalizado» de las ramas fabricadas en serie limitada para una conexión específica, representan un sobre coste del 60 % del precio de cada rama. Además, la cabina de conducción debe disponer de una pantalla para cada sistema de señalización.

4.1. Obstáculos al despliegue del ETCS

El despliegue del ETCS requiere la instalación de un «módulo» ETCS a bordo de las locomotoras y que los equipos de tierra utilicen también el «formato ETCS» para enviar al tren los datos que le permitan calcular de forma permanente la velocidad máxima autorizada. Como es imposible instalar al mismo tiempo el sistema ETCS a bordo de todos los trenes y como el conjunto de la red tampoco puede pasar de manera instantánea del antiguo sistema de señalización al nuevo, resulta a menudo inevitable la coexistencia de al menos un sistema antiguo y el ETCS a bordo y/o en tierra.

En caso de proyectos de renovación o prolongación de una línea, un número importante de máquinas tendrá que circular por dicha línea. Limitar el acceso de la línea a los trenes que disponen del sistema ETCS se considera a menudo restrictivo y económicamente inaceptable, mientras el número de trenes con ese sistema siga siendo reducido. Además, para llegar a la parte de la línea prolongada o renovada, las máquinas deben disponer hoy por hoy del antiguo sistema.

Así pues, en caso de renovación de una línea existente, si se realiza un análisis aislado, y sin tener en cuenta las ventajas derivadas de la interoperabilidad ni los efectos sobre el conjunto de la red, dicho análisis podría ser desfavorable a la utilización del sistema ETCS puesto que, de todas maneras, será preciso mantener el antiguo sistema en tierra durante un período transitorio más o menos prolongado.

No obstante, si la instalación de la nueva señalización europea no se integra a la hora de construir la línea o de efectuar importantes obras de renovación, la instalación posterior de esa nueva señalización europea resultará mucho más problemática puesto que deberá realizarse en una línea en servicio, lo que supone un sobre coste que depende de cada caso, pero que podría ascender al 80 %.

Asimismo, hasta que una parte sustancial de la red no disponga del sistema ETCS, las empresas ferroviarias lo consideran un sistema suplementario, en absoluto necesario de inmediato, ya que la mayor parte de las líneas deberá seguir contando, durante un período transitorio, con uno o más sistemas tradicionales.

No obstante, si la instalación del ETCS no se integra desde el diseño de la máquina, el coste de una instalación posterior a bordo será muy superior (cerca del triple).

Los equipos de señalización de larga vida útil: un obstáculo al despliegue rápido del ETCS

Incluso aunque el ETCS se utilizara ya de forma sistemática en las líneas y materiales rodantes nuevos, la larga vida útil de los equipos de señalización en tierra y de las máquinas, superior en general a veinte años, haría que la mayor parte de la red transeuropea siguiera sin disponer del ETCS de aquí a diez años. En el supuesto de una tasa anual de renovación del 2,5 %, se requerirían veinte años para que la mitad de la red estuviera equipada. Por consiguiente, la mayor parte de las locomotoras construidas en 2025 todavía deberían incluir sistemas nacionales, a menudo considerados ya hoy obsoletos.

El marco legislativo que exige el ETCS en los nuevos equipos de señalización de líneas y materiales rodantes de la red de alta velocidad y que fijará obligaciones similares a los proyectos prioritarios de la red convencional no puede por sí solo garantizar de aquí a diez o doce años la creación de una auténtica red en la que circulen trenes equipados sólo con el sistema ETCS.

En efecto, si el despliegue se efectuara únicamente cuando la legislación lo exigiera, es evidente que los costes serían menos importantes, porque se realizarían con las obras de renovación, pero sólo se conseguiría una auténtica red a largo plazo. Las primeras empresas y las primeras redes que contaran con ese sistema resultarían especialmente perjudicadas, ya que tendrían que asumir los costes del doble equipo durante un periodo más largo.

4.2. Principales ventajas del despliegue del ETCS

El sistema ETCS se inscribe en una estrategia destinada a revitalizar el sector ferroviario. El ETCS facilitará, en particular, la expansión del tráfico ferroviario internacional, tanto de mercancías como de viajeros, y contribuirá al mismo tiempo a que las locomotoras puedan atravesar más fácilmente las fronteras. Los desafíos, sobre todo en términos de reducción de costes externos, como contaminación, ruido, seguridad o congestión, son enormes, y cualquier elemento que contribuya a reequilibrar los porcentajes correspondientes a los diferentes modos de transporte permitirá reducir esos costes.

Aunque es difícil hacer un análisis global, dado que existen diferentes estrategias de establecimiento del ETCS en tierra y que cada sistema existente presenta un coste y un comportamiento propios, es de todos sabido que los costes del ETCS, utilizado solo, son mucho menores que los de los sistemas convencionales. Además, como estos son a menudo antiguos y obsoletos, sus costes de mantenimiento aumentan rápidamente.

A bordo de los trenes, el coste del ETCS equivale al de los sistemas existentes, pero, en la actualidad, debe instalarse al menos un sistema de señalización a bordo de las locomotoras por cada país que deba atravesar un tren. El maquinista, si no cambia en la frontera, debe conocer cada uno de los sistemas. Disponer de un único sistema reducirá, por tanto, la complejidad de las máquinas y simplificará al mismo tiempo las operaciones y el mantenimiento. El factor humano, en general, y las repercusiones del nuevo sistema para los maquinistas, en particular, se han tenido en cuenta desde la fase de elaboración de las especificaciones del sistema, lo que ha facilitado su aceptación.

Además, el hecho de disponer de una norma europea que se extenderá con bastante rapidez a escala europea, en un contexto de libre competencia entre los industriales del sector ferroviario, proporcionará a estos últimos una ventaja competitiva en las exportaciones de sus productos fuera de la Unión. Esto contribuirá a abaratar los precios dentro de la Unión Europea.

El ETCS: un mercado de exportación

En la primavera de 2004, un fabricante obtuvo un contrato de 32 millones de euros aproximadamente para la instalación del ETCS en 414 trenes y 760 kilómetros de líneas en Corea. Este contrato fue precedido por otro con Taiwán, que se refería a 756 trenes y 1 200 kilómetros. Asimismo, India y China acaban de hacer pedidos importantes.

El ETCS permitirá que las líneas secundarias dispongan de un sistema de señalización con un nivel de seguridad equivalente, como mínimo, al de los sistemas utilizados actualmente en las líneas de alta velocidad.

Según la UNIFE⁵, el ETCS será equivalente, en términos de utilización de infraestructuras (número de trenes por hora), a los sistemas actuales más eficaces y, por tanto, permitirá un aumento de la capacidad de entre un 2 % y un 15 % e incluso del 20 % respecto a los sistemas actuales menos rentables. En caso de que el aumento de la capacidad sea significativo, deberán adoptarse las medidas adecuadas para evitar los efectos negativos, sobre todo en el medio ambiente.

4.3. Una estrategia de migración rápida y coordinada

Por consiguiente, si en un proyecto de renovación de una línea férrea existente o de construcción de una nueva línea no se instala el sistema europeo ETCS, la interoperabilidad en la línea resultará más difícil durante toda la vida útil de los equipos. Se plantea el mismo problema respecto a los equipos embarcados.

Mientras no se instaure una auténtica red ETCS y un número significativo de máquinas no disponga de tal sistema, tanto los equipos de tierra como los de a bordo deberán mantener los sistemas antiguos, lo que representa un sobre coste ilustrado con el ejemplo del Thalys. Además, en tierra, el ETCS no permitirá generar un ahorro en relación con la supresión de algunas instalaciones fijas, como la señalización lateral, hasta que gran parte del material rodante no disponga del ETCS.

⁵

Unión de Industrias Ferroviarias Europeas.

Acortar el periodo de migración para constituir la red ETCS y equipar un número suficiente de máquinas en un plazo de diez o doce años, junto con la realización de grandes corredores internacionales interoperables, permitiría una reducción sustancial de los costes asociados a la coexistencia de varios sistemas. Asimismo, esta estrategia permitiría lograr más rápidamente los beneficios antes mencionados.

La estrategia de migración «rápida» y coordinada responde al deseo del conjunto del sector ferroviario, que se adhirió a un Memorándum de Acuerdo que establece los principios básicos de dicha estrategia. Ese Memorándum fue firmado el 17 de mayo de 2005 por el Vicepresidente Barrot en nombre de la Comisión.

5. EL ETCS: HACIA UNA MIGRACION RAPIDA Y COORDINADA

El anexo técnico de la presente Comunicación muestra cómo esta estrategia de migración «rápida» tiene por objeto alcanzar una masa crítica, es decir, una situación en la que el número de líneas y trenes con ETCS sea tal que resulte inevitable instalarlo en el resto de trenes y líneas.

Por consiguiente, esta estrategia de despliegue de una nueva norma europea permitirá que el sector ferroviario vaya superando obstáculos técnicos que no afectan a sus competidores. Básicamente, los beneficios sólo se apreciarán cuando se alcance una masa crítica y se pueda, en tierra, retirar los equipos «viejos» y, a bordo, proveer los trenes de un sistema único. Esto tendrá, sin embargo, un coste inmediato para los diferentes agentes.

En concreto, el anexo técnico muestra cómo, según las primeras estimaciones, unas inversiones de 5 000 millones de euros aproximadamente permitirán alcanzar esta masa crítica de aquí a finales de 2016. La Comisión propone financiar hasta el 50 % de las inversiones, incluidas las relativas a la adaptación del material rodante, para apoyar este proyecto cuya dimensión comunitaria es indiscutible. El apoyo comunitario podría ir decreciendo paulatinamente a fin de acelerar la migración.

6. GARANTIZAR LA INTEROPERABILIDAD

Por consiguiente, la Comisión propone la realización de un esfuerzo financiero importante a fin de promover la interoperabilidad, en general, y el despliegue del ETCS, en particular. En este contexto, conviene garantizar asimismo que las ayudas comunitarias asignadas al sector con cargo a otros fondos y, en particular, a proyectos de infraestructuras, no sean contrarias a la realización de una red transeuropea interoperable.

Cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad

En general, la Comisión recibe un gran número de buenos proyectos de alto valor añadido comunitario y no es posible financiarlos todos. Deben definirse las prioridades a este respecto. El incumplimiento de las especificaciones técnicas de interoperabilidad, en general, y la utilización de sistemas de señalización distintos del ETCS, en particular, incluso aunque se justifique jurídicamente, se considerará, en principio, un factor negativo en la evaluación de los diferentes proyectos.

Concretamente, en los proyectos de ETCS o GSM-R, conviene garantizar que los trenes que cuentan con un módulo ETCS y GSM-R de un fabricante puedan circular efectivamente en una red equipada por otro fabricante. Conviene garantizar asimismo que se consideran todos los aspectos para que el cruce de fronteras pueda realizarse de la mejor manera posible, incluido el paso rápido de una red GSM-R a otra.

Los industriales trabajan con arreglo a especificaciones comunes, referenciadas en particular en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI)⁶, que fueron adoptadas por la Comisión en 2002 para la red de alta velocidad y que actualmente están estabilizadas. La ETI correspondiente al ferrocarril convencional fue aprobada por el Comité competente el 23 de noviembre de 2004 y será adoptada próximamente por la Comisión.

Es evidente que esas especificaciones tendrán que ser objeto de ajustes a fin de tener en cuenta en particular la evolución de las tecnologías o eventuales imprecisiones que pudieran detectarse.

Tales imprecisiones podrían dar lugar asimismo al desarrollo de programas incompatibles en determinados aspectos. Para garantizar la interoperabilidad, la Agencia Ferroviaria Europea se encargará de modificar las especificaciones. En este sentido, y de conformidad con su programa de trabajo, la Agencia Ferroviaria empezará a desempeñar, a partir del segundo semestre de 2005, su función de autoridad tanto respecto al ETCS como al GSM-R.

La Agencia Ferroviaria Europea: garante de las especificaciones técnicas

La Agencia Ferroviaria, instalada en Lille/Valenciennes (Francia), empieza a ser operativa de manera progresiva. Es responsable, en particular, de la actualización de las especificaciones técnicas de interoperabilidad.

Además de las especificaciones, conviene garantizar asimismo que los prototipos sean objeto de ensayo antes de su puesta en servicio a fin de comprobar que se ajustan plenamente a las especificaciones de interoperabilidad. En la práctica, para evaluar la conformidad de los equipos embarcados, resulta indispensable recurrir a simuladores de entorno reconocidos por el conjunto del sector.

⁶ 2002/731/CE.

Validación del cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad

En lo que se refiere a los proyectos apoyados por fondos comunitarios que impliquen la aplicación del sistema ETCS o del GSM-R, el pago final estará subordinado a la demostración del cumplimiento de las especificaciones de interoperabilidad. En concreto, esa demostración deberá consistir, respecto a los equipos embarcados, en ensayos mediante simuladores de entorno en laboratorios e *in situ*. En lo que se refiere a los sistemas de tierra, se analizará con el sector la manera de garantizar que se detecta lo antes posible cualquier problema de interoperabilidad. En las decisiones individuales de financiación se incluirá una cláusula estándar a fin de subordinar el pago final a la presentación de un certificado que acredite que se han superado con éxito los ensayos de interoperabilidad.

Cuando se acondiciona una línea con el ETCS, todos los fabricantes de módulo ETCS embarcado, aunque sus locomotoras no tengan que circular inmediatamente en esa línea, deben tener la posibilidad de probar si existe un problema de interoperabilidad entre su módulo embarcado y la solución técnica adoptada para esa línea.

7. GARANTIZAR UN DESPLIEGUE COHERENTE DEL SISTEMA ETCS

Para un administrador de infraestructuras, la decisión de instalar el ETCS en una línea o en parte de su red depende a menudo de la estrategia de su vecino o vecinos. Al mismo tiempo, una empresa ferroviaria no emprenderá una estrategia de migración sin tener ciertas garantías respecto a la estrategia de los administradores de las infraestructuras que utiliza. Asimismo, la estrategia de migración de las empresas ferroviarias tendrá una influencia significativa sobre la estrategia de los administradores de infraestructuras. La necesidad de coordinación resulta, por tanto, evidente.

7.1. Memorándum de Acuerdo entre la Comisión y el sector ferroviario

El 17 de marzo de 2005, la Comisión y el sector ferroviario en sentido amplio (es decir, las asociaciones europeas de industriales del sector, administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias) firmaron un Memorándum de Acuerdo a fin de promover el despliegue coherente y coordinado del ERTMS, en general, y del ETCS, en particular. Concretamente, el sector ferroviario se comprometió a asistir a los Estados miembros en la preparación de los planes nacionales de despliegue del ERTMS y a la Comisión en su labor de consolidación de esos planes nacionales en un plan europeo. La Comisión espera del sector ferroviario que colabore plenamente en la elaboración de estudios a fin de precisar, en particular, los costes relacionados con la migración al sistema ETCS en los grandes corredores de la red transeuropea.

7.2. El coordinador europeo

En este contexto, se consideró adecuado nombrar un coordinador europeo, personalidad reconocida del mundo ferroviario, con objeto de facilitar el despliegue coordinado del ERTMS, en general, y del sistema de señalización ETCS, en particular. Su función consistirá sobre todo en facilitar la elaboración de planes de despliegue nacionales coherentes y económicamente viables e identificar todos los

problemas que se planteen en su aplicación. Contribuirá asimismo a la aplicación del Memorándum de Acuerdo antes mencionado y realizará propuestas sobre la financiación de equipos ETCS a bordo de los trenes. Trabajará en estrecha colaboración con los demás coordinadores europeos responsables de los corredores en los que se hayan producido retrasos importantes o problemas de coordinación.

7.3. Formación y certificación de los maquinistas

En el marco del tercer paquete ferroviario, la Comisión presentó al Consejo y al Parlamento, el 3 de marzo de 2004, un proyecto de Directiva⁷ sobre la certificación de personal conductor de locomotoras. Elaborado en estrecha consulta con el sector y los interlocutores sociales, ese texto prevé, en particular, que el maquinista disponga de una licencia, de la que será titular, en la que se reconocerán sus competencias generales, y que será válida en todo el territorio de la Comunidad. Esa licencia debe ir acompañada de un certificado expedido por la empresa ferroviaria en el que se reconozca que su titular dispone de una formación específica para la línea recorrida, para el material utilizado y para los procedimientos operativos y de seguridad característicos de la empresa.

La normalización de los materiales y procedimientos facilitada por el ETCS permitirá, en su momento, reducir la formación específica. Además de ello, el ERTMS ya permite al maquinista visualizar la información pertinente en su propia lengua. El objetivo será normalizar la formación y tomar las medidas necesarias para garantizar una mayor movilidad y empleabilidad de los maquinistas. La Agencia ferroviaria favorecerá asimismo los intercambios de maquinistas y formadores entre las compañías ferroviarias situadas en diferentes Estados miembros.

8. CONCLUSIONES

La Comisión considera que el despliegue rápido y coordinado del ERTMS en una parte estratégica de la red ferroviaria transeuropea tendrá un efecto «bola de nieve», que permitirá llegar rápidamente a una situación en que la utilización del ERTMS será la norma en el conjunto de la red transeuropea. Este despliegue rápido se inscribe en la lógica de revitalización del sector ferroviario, que implica la interoperabilidad de la red.

Para acelerar y coordinar mejor ese despliegue, la presente Comunicación muestra la manera de movilizar los recursos financieros disponibles en el marco de los instrumentos financieros existentes, sobre todo para los primeros administradores de infraestructuras y las primeras empresas ferroviarias que se comprometan a adoptar el ERTMS. Al mismo tiempo, la Comisión velará por que las especificaciones de interoperabilidad se apliquen estrictamente en los proyectos que financie. La Comisión solicita al Parlamento Europeo y al Consejo que apoyen las orientaciones que figuran en la presente Comunicación.

⁷

COM(2004) 142 final de 3 de marzo de 2004.