



**Informe de viaje**  
**Comisión de Fomento**

**Reunión de Presidentes de Comisiones de Asuntos Económicos sobre Conexiones de Transporte en Europa. Presidencia estonia de la UE.**

**Tallin (Estonia)**  
**21 a 23 de septiembre de 2017**

**I. INTRODUCCIÓN**

Los días 21 a 23 de septiembre tuvo lugar en Tallín (Estonia) la reunión de Presidentes de Comisiones de Asuntos Económicos sobre Conexiones de Transporte en Europa en el marco de la presidencia estonia de la Unión Europea. La Mesa del Congreso de los Diputados acordó que, dada la materia de la que se ocupaba la mencionada reunión, la Delegación asistente a la misma estaría compuesta por los Presidentes de las Comisiones de Fomento de las Cámaras<sup>1</sup>.

**II. COMPOSICIÓN DE LA DELEGACIÓN ESPAÑOLA**

La Delegación española estaba encabezada por el Excmo. Sr. D. Celso Luis Delgado Arce, Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, del Grupo Parlamentario Popular en la Cámara. Asistía, en nombre del Senado, el Excmo. Sr. D. José Crespo Iglesias, Presidente de la Comisión de Fomento del Senado, del Grupo Parlamentario Popular. Les acompañaban las Letradas de las Cortes Generales, Ilmas. Sras. Dña. María José Fernández Ostolaza y Dña. Blanca Hernández Oliver, por el Senado y el Congreso de los Diputados, respectivamente, y las Sras. D<sup>a</sup> Cristina García Ohlrich y Dña. Diana Valero Vasseur, intérpretes.

En todo momento estuvieron asistidos por el personal de la Embajada de España en Estonia, en la persona de su Embajadora, la Excmo. Sra. D<sup>a</sup> Teresa Orjales Vidal, y del equipo diplomático y administrativo.

---

<sup>1</sup> Para más información se puede consultar la página web del Parlamento estonio y del Parlamento de la Unión Europea.



## *Congreso de los Diputados*

### **III. PLAN DE VIAJE**

El programa de viaje, remitido por el Parlamento estonio, era el que, a continuación, se transcribe:

#### **Jueves, 21 de septiembre de 2017**

- 14:00-19:00 Llegada de las delegaciones e inscripción en los hoteles  
19:00 Salida en autobús desde los hoteles hacia la cena  
19:00 Cena ofrecida por el Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu  
*Lugar: Restaurante Tuljak, Pirita tee 26e, Tallinn*  
23.00 Regreso a los hoteles en autobús

#### **Viernes, 22 de septiembre de 2017**

- 8:15 Salida en autobús desde los hoteles hacia la sede de la reunión  
*Lugar: Salón de Plenos del Riigikogu, Lossi plats 1<sup>a</sup>, Tallinn*  
9:00-9:15 Sesión de apertura  
Discurso de bienvenida a cargo del Sr. Eiki NESTOR, Presidente del Riigikogu  
Observaciones preliminares, Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu  
9:15-10:45 Sesión I: La política de transporte de la UE para conectar Europa  
Presidida por el Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu  
Ponentes:  
Sra. Violeta BULC, Comisaria Europea de Movilidad y Transporte  
Sra. Kadri SIMSON, Ministra de Asuntos Económicos e Infraestructura de la República de Estonia  
Sra. Karima DELLI, Presidenta de la Comisión de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo  
Debate moderado por el Sr. Henrik HOLOLEI, Director General de la DG Movilidad y Transporte, Comisión Europea  
10:45-11:30 *Foto de grupo y pausa café*  
11:30-13:00 Sesión II: Una estrategia de aviación para mejorar la conectividad dentro y para Europa  
Presidida por el Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu  
Ponentes:  
Sr. Henrik HOLOLEI, Director General de la DG Movilidad y Transporte, Comisión Europea



## Congreso de los Diputados

- Sr. Pavel TELIČKA, Vicepresidente del Parlamento Europeo, miembro de la Comisión de Transporte y Turismo, ponente de “Una estrategia de aviación para Europa”
- Sr. Thomas REYNAERT, Director Ejecutivo, *Airlines for Europe (A4E)*
- Sr. Anrijs MATISS, Miembro de la Comisión de Economía, Agricultura, Medio ambiente y Política regional del Saeima de la República de Letonia
- Debate moderado por el Sr. Jan PALMER, Vicepresidente, *European Regions Airline Association (ERA)*; *Nordica* / Presidente del Consejo, *Regional Jet*
- 13:00-14:30 Almuerzo  
*Lugar: Salón Blanco del Riigikogu*
- 14:30-16:00 Sesión III: Transporte sostenible e innovación. ¿Cuál es el futuro del transporte?  
Presidida por el Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu  
Ponentes:  
Sra. Maja BAKRAN MARCICH, Subdirectora General de la DG Movilidad y Transporte, Comisión Europea  
Sr. Sauli ELORANTA, Vicepresidente Ejecutivo, E&T; *Rolls-Royce Marine*; Director Gerente de *Rolls-Royce OY*, Dir. Ger, *Rolls-Royce AB* (barcos autónomos)  
Sr. Nicolas ERB, Alstom, Director de Asuntos Europeos (trenes de hidrógeno)  
Sr. Alan JAMES, Vicepresidente de *Worldwide Business Development*-Sistemas de pasajeros (Hyperloop One)  
Debate
- 16:00-16:15 Observaciones finales a cargo del Sr. Sven SESTER, Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Riigikogu
- 16:15 Regreso a los hoteles en autobús

#### IV. ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LA REUNIÓN

En la **cena ofrecida por el Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos del Parlamento de Estonia** la noche previa al inicio de la Reunión se expuso, entre otras cosas, el proyecto de la empresa estonia STARSHIP para el diseño y comercialización de robots inteligentes a bajo precio destinados al transporte y reparto de bienes y mercancías con un peso máximo de diez kilogramos.

El día 22 de septiembre, viernes, comienza el desarrollo del programa oficial de la Reunión, con sucesivas ponencias e intervenciones. La **apertura solemne** la lleva a cabo el Sr. NESTOR, Presidente del Parlamento estonio, acompañado por el Sr. SESTER,



## Congreso de los Diputados

Presidente de la Comisión de Asuntos Económicos. Ambos muestran su interés en las políticas de transportes y su vinculación con el desarrollo económico, apelando a la historia de la Liga Hanseática como motor de desarrollo en Estonia. Consideran que debería ser siempre una política prioritaria en el marco de la Unión Europea, con la reflexión puesta en la innovación, la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente que son aspectos cada vez más tenidos en cuenta por las empresas. La conectividad es un motor esencial para la ampliación y la profundización en el entendimiento mutuo entre los países comunitarios.

Tras la inauguración oficial se suceden las distintas mesas redondas, relativas a los siguientes temas: "Política europea de transporte para conectar Europa", "Estrategia europea de aviación para mejorar la conectividad dentro y hacia Europa" y "Transporte sostenible e innovación, el futuro del transporte". En todas ellas toman la palabra representantes públicos del Parlamento y el Gobierno de Estonia, del Parlamento y la Comisión Europea y algunos ponentes de empresas pioneras del sector, tal y como consta en el programa transcrito anteriormente.

Los aspectos más relevantes que se tratan en las sucesivas ponencias son los siguientes.

En la primera sesión, relativa a "La política de transporte de la UE para conectar Europa", se reflexiona acerca de que las conexiones de transporte son la piedra angular de la integración de la Unión Europea y su desarrollo está estrechamente relacionado con la consecución de las cuatro libertades básicas y con los objetivos del Mercado Único, con el crecimiento económico, del empleo, del comercio y del incremento de la competitividad de la Unión Europea. Por este motivo, durante más de treinta años, la política común de transportes ha sido una prioridad de la política de la UE.

La Comisaria BULC insiste en la colaboración en este ámbito para lograr un desarrollo próspero, sobre la base de lograr la eficiencia del transporte y la máxima conectividad, siempre teniendo en cuenta la descarbonización, la digitalización, la innovación y la inversión financiera.

La Unión Europea está armonizando sus reglamentos para el sector del transporte y desarrollando infraestructuras, a la vez que fomenta la innovación y la protección medioambiental. Además, está empleando los fondos estructurales y de inversión para cofinanciar proyectos de infraestructuras que pretenden reducir las disparidades regionales de desarrollo. Además, se ha creado el mecanismo Conectar Europa (CEF) para financiar proyectos que garanticen la interconexión en Europa de la energía, el transporte y el sector digital, que, a juicio de la Comisaria, ha sido una herramienta financiera de éxito.



## Congreso de los Diputados

La Unión Europea ha elaborado un **plan para las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T)**, en el que participarán todos los Estados miembros y que será cofinanciado. Se han establecido una serie de prioridades para financiar la creación de la red TEN-T: proyectos transfronterizos de la red principal, eliminación de los llamados “cuellos de botella” y consecución de los objetivos horizontales; desarrollo de sistemas de transporte innovadores para reducir el impacto medioambiental de la infraestructura existente; fomentar la eficiencia energética a la vez que se mejora la seguridad. El objetivo consiste en completar la red central TEN-T en 2030 y la red general en 2050. De conformidad con la evaluación de la Comisión Europea, la red central TEN-T necesitará una inversión de unos **750 millones de euros en 2030**, por lo que es importante que se empiece a preparar el periodo financiero multianual de la UE que comienza en 2021 y a evaluar y priorizar las necesidades y las oportunidades de inversión. Se espera que las negociaciones oficiales sobre el nuevo periodo financiero comiencen a mediados de 2018, cuando la Comisión Europea presente una propuesta sobre el próximo marco presupuestario de la UE.

Interviene, en el debate, el **Presidente de la Delegación española, Excelentísimo Sr. Delgado** para hacer una semblanza de la situación desde el punto de vista de nuestro país y apuntar los aspectos más importantes del tema que se debate, entre ellos, fundamentalmente: que la energía y el transporte constituyen la base de la Unión Europea por su impacto económico y medioambiental lo que exige una financiación suficiente, la utilidad del sistema de corredores y la necesidad de ejecutar completamente la Red Básica Europea de Transportes siempre con atención a las fuentes de energía más respetuosas con el medio ambiente. A continuación, tras su reflexión, se tratan varios aspectos: la seguridad, la protección de datos, la alta velocidad, los vehículos autónomos, las infraestructuras, las fuentes de energía mixtas, la seguridad vial, el uso de las bicicletas, los vehículos pesados, el desarrollo de la multimodalidad... entre otros.

La segunda mesa, relativa a **“Una Estrategia de Aviación para mejorar la conectividad en el seno de y para Europa”** parte del entendimiento de que el sector de la aviación de la UE se ha convertido en un auténtico motor para el empleo, el comercio y la movilidad.

Los datos son impactantes: da trabajo a 1,9 millones de personas de forma directa y 2,8 millones indirectamente, el transporte de pasajeros se ha incrementado en casi un 50% durante este siglo, y el sector de la aviación contribuye con 110 mil millones de euros al PIB de la Unión Europea. Las razones tras este aumento tienen que ver con los cambios realizados durante los últimos 20 años. La liberalización del mercado de la aviación interna a finales de los años 90 reforzó su competitividad, se desarrollaron



## *Congreso de los Diputados*

nuevos servicios, una nueva organización de los servicios de aviación, mayor accesibilidad al transporte aéreo y precios más bajos. Sin embargo, a pesar de este desarrollo, el sector se enfrenta a toda una serie de desafíos nuevos que se expondrán más adelante.

Desde el punto de vista del marco político y normativo, con el fin de reforzar la competitividad y la sostenibilidad en el sector de la aviación en la UE, la Comisión Europea publicó su **Estrategia de Aviación para Europa el 7 de diciembre de 2015**. Las tres prioridades de la Estrategia de Aviación para Europa son: aprovechar el potencial de los mercados en crecimiento, abordando los límites al crecimiento y manteniendo el alto nivel de la normativa europea en relación con la seguridad. Al mismo tiempo, la estrategia subraya la necesidad de que se adopten medidas comunitarias a fin de garantizar el desarrollo sostenible de la aviación en otros cuatro ámbitos que tienen que ver con el aspecto social de la aviación: los derechos de los pasajeros, el entorno, la innovación y las tecnologías digitales. Además de su comunicación, la Comisión presentó una propuesta para revisar el **Reglamento Básico EASA** que también incluye disposiciones sobre drones. La Comisión recibió el mandato del Consejo de la UE en marzo, junio y diciembre de 2016 en el sentido de iniciar las negociaciones de cara a establecer acuerdos bilaterales de seguridad en la aviación con terceros países (China, Japón, etc), y acuerdos en materia de aviación en el seno de la UE (ASEAN, Turquía, Qatar, Emiratos Árabes Unidos y Armenia).

En tanto que parte de la Estrategia de Aviación de 2015, el 8 de junio de 2017, la Comisión Europea lanzó un **paquete de iniciativas, conocidas como “Europa Abierta y Conectada”** y dentro del mismo marco, un proyecto de reglamento sobre la defensa de la competencia en el transporte aéreo. Por el momento, no hay un marco jurídico internacional para resolver las disputas resultantes de eventuales violaciones de las normas de competencia. Estas cuestiones recaen dentro del Reglamento relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios al sector del transporte aéreo, pero las medidas que contempla no son eficaces o aplicables en la práctica. La finalidad de la propuesta de reglamento sobre la defensa de la competencia es garantizar una competencia justa y las conexiones con terceros países en el ámbito de la aviación, así como simplificar las inversiones de las líneas aéreas europeas. El motivo es la necesidad de reforzar la competencia en la aviación europea, lo que a su vez contribuiría a crear empleo y fomentar el crecimiento económico y el comercio.

Además, se publicaron una serie de orientaciones en el marco del paquete de aviación sobre la propiedad y supervisión de las líneas aéreas de la UE, interpretando las normas existentes de obligación de servicio público (PSO) y garantizando la continuidad del servicio de transporte aéreo.



## Congreso de los Diputados

En su posición sobre la Estrategia de Aviación, el Comité de las Regiones subrayó que la Estrategia ha de tener en cuenta el desarrollo regional y las necesidades en materia de conectividad de todas las regiones de la UE, especialmente las de las periferias escasamente pobladas y las regiones ultraperiféricas, porque hay un riesgo evidente de que los mercados no respondan a estas necesidades. Muchos aeropuertos regionales son incapaces de lograr un equilibrio económico sostenido y a largo plazo sin ayuda estatal.

Se exponen, en las distintas intervenciones, aspectos importantes, relativos a la aviación y sus retos, entre los que destacan los siguientes:

- el centro de gravedad de la aviación se está moviendo hacia Oriente (Asia Pacífico dominará este mercado en los próximos años),
- se ha producido un incremento del tráfico entre Europa y Oriente medio,
- se están dando cambios en la seguridad (que en Europa tiene un nivel muy alto a pesar de ser objetivo de la amenaza terrorista ya desde los años setenta y ochenta),
- crece la presión de los aeropuertos y la correspondiente necesidad de gestionar bien el aumento de pasajeros,
- la congestión del aire es preocupante por lo que es fundamental reducir las emisiones de carbono y encontrar combustibles alternativos,
- es imprescindible mantener una normativa de alta calidad en el contexto de una competencia cada vez más fuerte por parte de terceros países así como prestar atención a las obligaciones de servicio público,
- las buenas prácticas en el ámbito de la aviación deben ser conocidas y observadas,
- los problemas derivados de la gestión de las huelgas han de afrontarse,
- finalmente, el tratamiento de las tasas aeroportuarias y
- el uso de los drones en el marco de la digitalización del transporte son también aspectos que aún no están resueltos.

Toda la cadena vinculada con la aviación se va a ver afectada por estos nuevos retos.

El Vicepresidente del Parlamento Europeo, Sr. Telicka pone de relieve la necesidad de que se hable más acerca del transporte en los discursos oficiales de la Unión Europea y de planificar y gestionar el sector estratégicamente. Y el Sr. Reynaert, representante de Airlines for Europe insiste en el tema de la reducción de los costes, poniendo de manifiesto que el descenso del precio en los últimos años se debe, en un 80%, a la disminución de las tasas y, en un 20%, a los billetes de la aerolínea. A su juicio,



## Congreso de los Diputados

esta diferencia tendría que confluír en algún momento y es imprescindible abordar el tema de las directivas de tasas y concesiones de los aeropuertos así como tratar conjuntamente los problemas derivados de las huelgas de controladores y de la llamada "autopista del cielo".

Durante el debate se plantean, entre otros, el tema de las líneas low cost, los salarios, la seguridad... **Interviene el Presidente de la Delegación española, Excmo. Sr. Delgado, para reflexionar acerca de los drones y su normativa en la Unión Europea.** Tras su intervención, contestan los ponentes diciendo que es un tema que plantea nuevas oportunidades en el marco de la digitalización. Debido a la rápida evolución de la tecnología, resulta esencial desarrollar un marco legal que regule la gestión de los aviones no tripulados basándose en factores de riesgo y rendimiento y teniendo en cuenta también nuevos modelos de negocio sin por ello dejar de respetar las normas relativas a la protección de datos y a la seguridad de los vuelos. El objetivo de la iniciativa de la Comisión Europea de revisar el reglamento sobre seguridad de la aviación es regular el marco legal de la seguridad de los vuelos de cara a los próximos 10 ó 15 años con el fin de garantizar la seguridad y la sostenibilidad medioambiental del transporte aéreo, mantener unas normas estrictas de seguridad y protección, al tiempo que se mantiene la competitividad del sector europeo de la aviación. Además, se va a desarrollar un marco jurídico común sobre la gestión de los aviones no tripulados y se crearán las condiciones para introducir nuevos modelos de negocio y tecnologías. En 2019 debería existir este marco normativo europeo al respecto. También el proyecto de reglamento de base de la Agencia de Seguridad Aérea, AESA, contemplará esta realidad.

Con vistas a una aplicación satisfactoria de la Estrategia de Aviación para Europa, la Comisión Europea está desarrollando un índice de conectividad, que se espera que contribuya a mejorar las conexiones entre los centros de atracción económica y las regiones periféricas. La Comisión Europea no considera que haya oportunidades para mejorar de forma directa las conexiones de vuelos; sin embargo, el índice permitirá aplicar criterios objetivos para evaluar el nivel de conexiones de vuelos en los Estados miembros y compararlos entre regiones. El índice podría actuar como una base a partir de la cual desarrollar medidas para mejorar las conexiones de vuelos en las regiones periféricas.

Hay medidas que se abordan en la Estrategia de Aviación y en los documentos publicados en su marco que se podrían aplicar de forma más eficiente en el plano nacional. Entre otras, las cuestiones que cabría resolver en el plano nacional incluyen una gobernanza inclusiva de los interlocutores y la industria del sector de la aviación, consultar con los usuarios del espacio aéreo, el ruido y las consideraciones medioambientales, integrar y financiar una red más amplia del espacio aéreo europeo, así como las inversiones basadas en análisis de rentabilidad. Por tanto, los interlocutores



## Congreso de los Diputados

del sector de la aviación han exhortado a los Estados miembros a crear sus propias estrategias nacionales sobre espacio aéreo para resolver estos temas.

En la última mesa, relativa al “Transporte sostenible y a la innovación”, se plantean distintos aspectos sobre la base de considerar la circulación de mercancías y las conexiones entre personas son la piedra angular de la sociedad de hoy. Entre ellos, los que se relacionan a continuación:

- la importancia de que se trasponga la Directiva de Vehículos limpios de 2016,
- la necesidad de reflexionar acerca de las nuevas formas de financiación en esta materia (por ejemplo el “blending” que combina el crédito y la subvención),
- la relación del transporte con la energía, la innovación y los transportes alternativos, la escasez de petróleo/dependencia de las importaciones,
- la congestión creciente y la correspondiente necesidad de reducir las emisiones de CO2 y otras emisiones contaminantes y de mejorar la calidad del aire o los combustibles alternativos.

El Libro Blanco sobre el Transporte de 2011 constituye la principal referencia para definir el marco de la política común europea en materia de transporte y su visión a largo plazo de aquí al 2050 y todos estos temas se atienden en los “Paquetes de movilidad” y en la “Estrategia de Transporte” que se aprueban sucesivamente, enmarcados en las ideas de mayor seguridad y menor burocracia, congestión y contaminación y cuyo fin fundamental y objeto central son las personas.

La **introducción de soluciones tecnológicamente innovadoras para respaldar un transporte sostenible** acarreará enormes beneficios. Muchas empresas en todo el mundo son cada vez más conscientes del peligro de la degradación medioambiental y la creciente importancia de las prácticas comerciales sostenibles. Desde 2010 la UE apoya proyectos de infraestructuras en transporte innovadores, y en ese periodo ha favorecido más de 100 proyectos, concediendo aproximadamente 390 millones de euros en ayudas e invirtiendo un total de 760 millones de euros.

En la presentación de los diferentes proyectos de innovación ante los representantes de los Parlamentos de la Unión toman la palabra oradores provenientes de **Rolls-Royce, Alstom e Hyperloop One**<sup>2</sup>. Cada uno de ellos expone una actuación pionera en su respectivo ámbito.

---

<sup>2</sup> Para más información se puede consultar: <https://rolls-royce.com/products-and-services/marine/ship-intelligence.aspx>; <https://www.alstom.com/products-services/product-catalogue/railsystems/tranins/products/coradia-ilint-regional-train-/>; <https://hyperloop-one.com>



## Congreso de los Diputados

El primero se refiere a la digitalización en el ámbito de la marina mercante, con el fin de lograr alumbrar los llamados “buques autónomos/inteligentes”, el proyecto llamado “Unified Bridge”, con la consiguiente reducción de costes, ahorro de fuel, reducción de la contaminación y eliminación de posibles errores humanos, entre otros. Rolls-Royce es una empresa de ingeniería que se centra en sistemas de propulsión y alimentación eléctrica que se fundó en el Reino Unido en 1904 y se ha convertido en una marca respetada en todo el mundo. Con su innovador proyecto en este ámbito, la empresa aspira a mejorar los sistemas de buques inteligentes para incluir más automatización empleando su infraestructura de megadatos para incrementar las capacidades remotas de los buques. Recoge y analiza los datos captados por miles de sensores es posible predecir incidentes de mantenimiento y posibles fallos. Esto permitiría al operador del buque programar acciones preventivas, y así ahorrar dinero y tiempo. La idea básica es crear sistemas que reduzcan la interacción entre humanos y las máquinas. Esto dejaría más tiempo a la tripulación para tareas que requieren un pensamiento analítico y toma de decisiones. Rolls-Royce ha diseñado un plan de cuatro pasos en la creación de los buques autónomos. El primer paso es construir una embarcación con una tripulación reducida que reciba el apoyo de un equipo remoto. El segundo paso es el buque de cabotaje dirigido por control remoto; el tercero, un buque no tripulado controlado a distancia apto para navegación en océanos; el cuarto, un buque autónomo no tripulado, que estará finalizado en el año 2035.

Alstom, por su parte, es una empresa francesa dedicada al transporte ferroviario. La compañía se fundó en 1928 y ahora cuenta con 32.800 empleados, radicados en más de 60 países. Alstom, junto con varias empresas alemanas y canadienses con considerable experiencia, ha desarrollado un transporte por riel no electrificado y completamente libre de emisiones. La solución de Alstom es única en su género. El tren será impulsado por una célula de hidrógeno, un mecanismo que produce electricidad por la combinación de hidrógeno y oxígeno con agua. Esta nueva solución para trenes de pasajeros se llama Coradia iLint, y se basa en el tren propulsado por diésel Coradia Lint. El tren igualaría en velocidad y capacidad a muchos de los trenes comerciales hoy en circulación, pero les aventajaría en términos de sostenibilidad. Este año Alstom ha realizado con éxito la primera prueba del Coradia iLint, que ha alcanzado una velocidad de 80 km/h en Baja Sajonia (Alemania). En los próximos meses realizará amplia campaña de pruebas en Alemania y en la República Checa, antes de iniciar una serie de ensayos con pasajeros en la ruta Buxtehude-Bremervörde-Bremerhaven-Cuxhaven (Alemania) a comienzos del 2018. Con este proyecto se contribuye a descarbonizar y a sustituir progresivamente las redes ferroviarias de locomotoras de diésel. Los obstáculos para esta nueva tecnología son, fundamentalmente, de tipo impositivo - el hidrógeno está muy gravado y también de los costes extra en infraestructuras que acabarán



## Congreso de los Diputados

repercutiendo en el cliente. Además, hace referencia a la intensa intervención pública en el sector del ferrocarril.

Por último, se hace mención a Hyperloop One, empresa americana que está trabajando en una nueva forma de transporte que habrá de resultar más rápido y más seguro que los sistemas que actualmente se utilizan. La empresa se fundó en 2014 y cuenta con cerca de 270 empleados. Su tecnología emplea propulsión eléctrica y levitación para trasladar pasajeros y mercancías a velocidades mayores que las aéreas a través de un tubo despresurizado y con una eficiencia energética sin parangón. Hyperloop operará con una velocidad de diseño de 300 metros por segundo (1.080 km/h). Uno de los beneficios de este sistema es su independencia del factor humano, lo que reduce significativamente el riesgo de error humano. La empresa ha construido una planta de pruebas en el desierto de Nevada. A principios de este año ha completado con éxito su primer ensayo del sistema completo. Su objetivo es que Hyperloop esté disponible en el año 2021. Hyperloop One está preparando un concurso en el que equipos de cualquier parte del mundo puedan presentar ofertas comerciales, económicas, de transporte o de otro criterio para que su ciudad, región o país albergue la primera red Hyperloop. Actualmente hay nueve rutas europeas compitiendo en la semifinal, entre las que están la ruta Londres-Edimburgo, el Loop alemán, y la ruta Tallinn-Helsinki. Hyperloop One ha firmado un acuerdo con la Agencia Vial y de Transportes de Dubai (RTA en inglés) para realizar estudios de viabilidad sobre posibles rutas de pasajeros y transporte de mercancías en los Emiratos Árabes Unidos.

Blanca Hernández Oliver  
Madrid, a 5 de febrero de 2018