

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. (Resolución de 21 de febrero de 2019, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 2<sup>er</sup> ejercicio

15 de julio de 2019

Traducir al español el siguiente texto:

With the need to get people and freight off the roads and on to more sustainable forms of transport, Europe's railways are becoming busier and more relied upon than ever.

It was exactly 10 years ago that the economic crisis hit the European rail freight sector head-on. Volumes dropped heavily, and some of the sector's main weaknesses were brought to light.

On the legislative front, EU Member States had just started deploying the European Rail Traffic Management System (ERTMS) – a safety system that enforces train compliance with speed restrictions and signalling statuses.

It was also around the same time that the Shift2Rail Joint Undertaking was initiated, with the objective of developing cutting-edge innovative solutions to create the 'railway systems of the future': automation, smart trains, low cost, sustainability, reliability, speed and optimum energy use were amongst the project's main targets.

In fact, seeing how defining 2008 was for the rail sector makes this year worthy of a birthday celebration of sorts. How much have Europe's trains changed over the past 10 years? Have yesterday's initiatives lived up to the hype? What do we still need to accomplish to strengthen the position of railways as a viable alternative to other transport modes, as the European Commission has wanted it to be for over 25 years?

The latest EU report on the development of the rail market dates back to December 2016. In this report, the Commission emphasised how EU legislation on rail had led to a 'more efficient and customer-responsive industry'. Safety had improved considerably, the network had grown, and passenger revenue had increased substantially.

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. (Resolución de 21 de febrero de 2019, de la Subsecretaría).

FASE DE OPOSICIÓN 2<sup>er</sup> ejercicio

15 de julio de 2019

Traducir al inglés el siguiente texto:

Durante más de un siglo, el desarrollo de los ferrocarriles se ha gestionado a escala nacional basándose en requisitos nacionales más que en un enfoque europeo común. El resultado es que el transporte ferroviario internacional en Europa es todavía complejo y su explotación, onerosa. Esta segmentación constituye aún un obstáculo a la creación de una zona ferroviaria europea aunque se han invertido recursos financieros, políticos y humanos considerables en la integración de los sistemas ferroviarios.

La vida útil de los activos ferroviarios es larga, situándose entre 30 y 40 años para el material rodante y un siglo para la infraestructura. Así pues, para que la armonización técnica sea viable, la migración a un sistema ferroviario interoperable consiste principalmente en aplicar los requisitos de interoperabilidad a los subsistemas nuevos, renovados y modernizados; cosa que requiere tiempo, por lo cual se prevé que los avances se den sólo a medio o largo plazo. En algunos casos, como el del ERTMS, sólo se puede sacar partido a la interoperabilidad cuando el sistema se despliega de manera coordinada a lo largo de todo un corredor. En estos casos, hay que modernizar los tramos de las líneas existentes antes del final de la vida útil del subsistema.

Otro obstáculo a la interoperabilidad es el mantenimiento de distintas prácticas nacionales donde ya se ha iniciado la armonización europea. Este problema puede deberse a un marco jurídico europeo incompleto o a lagunas que permiten diferentes interpretaciones.