



PARLAMENTO EUROPEO

2014 - 2019

Documento de sesión

A8-0246/2015

29.7.2015

INFORME

sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible
(2015/2005(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Wim van de Camp

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	29
RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN.....	34

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible (2015/2005(INI))

El Parlamento Europeo,

- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vista la audiencia pública titulada «El Libro Blanco sobre el transporte – Hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible», organizada por su Comisión de Transportes y Turismo el 17 de marzo de 2015,
- Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 22 de abril de 2015, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte – Progresos y desafíos»,
- Vista su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible¹,
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2010, sobre un futuro sostenible para los transportes²,
- Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, sobre una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente³,
- Vista su Resolución, de 12 de febrero de 2003, sobre el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁴,
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» (COM(2001)0370),
- Vista la próxima Conferencia de París sobre el clima (COP21), que se celebrará en diciembre de 2015,
- Vistos el paquete sobre la Unión de la Energía y la Comunicación correspondiente titulada «Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente con una política climática prospectiva» (COM(2015)0080),
- Vistas las conclusiones del Consejo Europeo, de 23 y 24 de octubre de 2014, sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030;

¹ DO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

² DO C 351 E de 2.12.2011, p. 13.

³ DO C 175 E de 10.7.2008, pp. 556-561.

⁴ DO C 43 E de 19.2.2004, pp. 250-259.

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una Estrategia para el Mercado Único Digital de Europa» (COM(2015)0192),
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos» (COM(2013)0913),
 - Vista su Resolución, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011-2020¹,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0246/2015),
- A. Considerando que el Libro Blanco sobre el transporte estableció un programa ambicioso con miras a la transformación del sistema europeo de transportes y la creación de un auténtico espacio único europeo de transporte;
- B. Considerando que el sector de los transportes es uno de los motores de la economía de la UE, que emplea a unos diez millones de personas y representa alrededor del 5 % del PIB, y que debe mantener su liderazgo a la hora de seguir propiciando el crecimiento económico y la creación de empleo, así como de promover la competitividad, el desarrollo sostenible y la cohesión territorial;
- C. Considerando que el transporte es un sector en el que Europa ejerce un liderazgo a escala mundial, tanto en las operaciones de fabricación como de transportes, y que es fundamental que el transporte europeo siga siendo objeto de desarrollo e inversiones a fin de mantener su posición competitiva en todos los modos de transporte, en el contexto de una economía global cada vez más caracterizada por la aparición de nuevos e importantes operadores y nuevos modelos de negocio;
- D. Considerando que las premisas de nuestra sociedad están cambiando como resultado de la digitalización, la urbanización, la globalización y el cambio demográfico, y que se requiere un cambio de los paradigmas actuales en la política de transportes que pueda dar respuesta a los desafíos del futuro;
- E. considerando que el transporte es fundamental para la libre circulación de las personas, los bienes y los servicios en los que se basa el mercado único, y que la libre circulación es, al mismo tiempo, un potente vector de integración de la Unión y un factor clave para el rendimiento de la industria y el comercio europeos;
- F. Considerando que los transportes siguen siendo casi enteramente dependientes de los combustibles fósiles; que constituyen el único sector en el que las emisiones de gases de efecto invernadero han aumentado en los últimos 25 años, y que, de no haber sido por la reciente recesión económica, el aumento de las emisiones podría haber sido aún mayor;
- G. Considerando que existe una imperiosa necesidad de mejorar la eficiencia energética y la sostenibilidad del sistema de transportes y de reducir de forma eficiente su

¹ Textos Aprobados, P7_TA(2011)0408.

dependencia del petróleo y las energías fósiles, sin sacrificar por ello su competitividad ni restringir la movilidad, en consonancia con los objetivos establecidos en el Libro Blanco;

- H. Considerando que los biocombustibles avanzados —en particular aquellos obtenidos a partir de la transformación de desechos y residuos aplicando la jerarquía de gestión de residuos¹— tienen un potencial sin explotar para reducir la dependencia del petróleo del sistema de transportes europeo y restringir las emisiones de gases de efecto invernadero causadas por el sector de los transportes;
- I. Considerando que es necesario asegurar el éxito de la ampliación de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) en el marco temporal acordado, interconectar eficazmente las redes de transporte de todas las regiones de la UE, conectando las regiones geográficamente periféricas al centro de la Unión, y suprimir las diferencias en los niveles de desarrollo de las infraestructuras y su mantenimiento, en particular entre las regiones orientales y occidentales de la Unión;
- J. Considerando que las inversiones en infraestructuras de transporte tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, en la creación de empleo y en el desarrollo de los flujos comerciales, y que, por consiguiente, es necesario suprimir los obstáculos que impiden las inversiones privadas en las infraestructuras de transporte;
- K. Considerando que las infraestructuras de transporte suelen requerir financiación a largo plazo y que el nivel de inversión ha caído recientemente debido a la falta de confianza entre los legisladores, los promotores y el sector financiero;
- L. Considerando que durante muchos años se ha producido una grave subinversión en las infraestructuras de transporte público en toda la UE, y que la mejora de las infraestructuras destinadas a los peatones, las personas de más edad y los pasajeros con movilidad reducida forma parte de los objetivos de la Unión y requiere una mayor financiación;
- M. Considerando que unos de los objetivos principales del Libro Blanco se propone situar a las personas y sus derechos como pasajeros en el corazón de la política de transportes;
- N. Considerando que la innovación y los sistemas de transporte inteligentes deberían desempeñar un papel importante en el desarrollo de un sistema de transportes europeo moderno, eficiente, sostenible e interoperable;
- O. Considerando que las redes multimodales y la integración de los diferentes servicios y modos de transporte pueden redundar en una mejora de las conexiones y de la eficiencia en el transporte de pasajeros y mercancías, contribuyendo así a reducir las emisiones de carbono y otras emisiones perjudiciales;
- P. Considerando que la creación de un auténtico espacio único europeo de transporte solo será posible si los Estados miembros aplican efectivamente la legislación de la UE y si

¹ De acuerdo con la definición del artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas.

se simplifica, en su caso, el marco normativo vigente para garantizar la claridad jurídica y la mejora de la aplicación;

- Q. Considerando que es necesario suprimir todos los obstáculos residuales, incompatibilidades técnicas y procedimientos administrativos onerosos que entorpecen la plena realización de un sistema de transportes totalmente integrado, así como oponerse a todas las eventuales nuevas medidas de los Estados miembros que creen obstáculos a la libre circulación de las mercancías y los servicios;
- R. Considerando que una mayor apertura del mercado debe ir acompañada de la creación de empleos de calidad y unas condiciones de trabajo dignas, un alto nivel de los servicios y una competencia leal en todos los Estados miembros;
- S. Considerando que el último informe de la Comisión Europea sobre seguridad vial en la Unión Europea¹ revela que el número de fallecidos en accidentes de carretera descendió un 1 □% en 2014, lo que constituye un porcentaje muy inferior a la caída del 8 □% registrada en 2012 y de nuevo en 2013;

Aplicación y revisión intermedia del Libro Blanco

1. Acoge con satisfacción el propósito de la Comisión de llevar a cabo una revisión intermedia del Libro Blanco con el fin de evaluar los progresos realizados y proponer nuevas acciones para alcanzar sus objetivos; considera que, si bien es muy pronto para evaluar plenamente el impacto de una serie de medidas políticas adoptadas a raíz de la aprobación del Libro Blanco, resulta necesario realizar un ejercicio de evaluación para obtener una perspectiva global de la situación en lo que se refiere a la aplicación de las 40 iniciativas y 131 puntos de acción enumerados en su anexo;
2. Reitera su apoyo a las metas enunciadas en el Libro Blanco y a los «diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de GEI»; destaca que la revisión intermedia debería mantener, como mínimo, el nivel de ambición de los objetivos establecidos en 2011 y proponer medidas e iniciativas concretas, realistas y fundamentadas en pruebas con el fin de reforzar, acelerar y agilizar los esfuerzos en este sentido; pide a la Comisión que evalúe en qué medida la lista de acciones enumeradas en el Libro Blanco es suficiente para alcanzar sus objetivos generales y proponga medidas legislativas adicionales;
3. Pide a la Comisión que actualice los objetivos sobre emisiones del Libro Blanco en consonancia con la Resolución del Parlamento, de 5 de febrero de 2014, sobre un marco para las políticas del clima y la energía en 2030, así como con las conclusiones del Consejo Europeo, de 23 y 24 de octubre de 2014, sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, y que proponga un paquete de medidas dirigidas a reducir las emisiones procedentes del transporte con el fin de ayudar a los Estados miembros a alcanzar el objetivo global vinculante de la UE, consistente en una reducción nacional del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en comparación con los niveles correspondientes a 1990 (con

¹ «Road safety in the European Union», Comisión Europea, marzo de 2015.

reducciones en los sectores incluidos y no incluidos en el RCDE del 43 % y del 30 %, respectivamente, para 2030 en comparación con los niveles correspondientes a 2005);

4. Destaca que el objetivo de reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte hasta 2030 debería fijarse a un nivel que permita alcanzar el objetivo a largo plazo del Libro Blanco de reducir en un 60 % como mínimo las emisiones de GEI procedentes del transporte para 2050; pide a la Comisión que proponga, en este mismo contexto, una estrategia global para reducir la emisiones de carbono del transporte;

Principios generales: transferencia entre modos de transporte y comodidad

5. Destaca que una política de movilidad sostenible europea debe apoyarse en una amplia gama de instrumentos políticos que le permitan reorientarse hacia los modos de transporte menos contaminantes y con un mayor rendimiento energético, en una relación de eficiencia con respecto a los costes; señala que el reequilibrio entre los diferentes modos de transporte no constituye un fin en sí mismo, sino que es necesario para desvincular la movilidad de los efectos adversos del actual sistema de transportes, como la congestión, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y el cambio climático; constata que la política de transferencia entre los diferentes modos de transporte no ha tenido resultados satisfactorios hasta ahora; destaca, por tanto, la necesidad de optimizar todos los modos de transporte haciendo que sean más respetuosos con el medio ambiente, más seguros y más eficientes en el plano energético, con el fin de conseguir al mismo tiempo altos niveles de movilidad y de protección del medio ambiente;
6. Considera que el desarrollo del transporte de pasajeros y mercancías depende en gran medida del uso efectivo de los diferentes modos de transporte, por lo que conviene que la política de transportes europea se base en una comodidad eficiente que dé prioridad en la medida de lo posible al uso de los modos de transporte más sostenibles y eficientes en el plano energético; estima que este planteamiento conducirá a un reequilibrio óptimo entre los diferentes modos de transporte, garantizará la interoperabilidad interna y entre los diferentes modos de transporte, fomentará las cadenas logísticas y de transporte más sostenibles y mejorará la fluidez entre los modos y los nodos de conexión;

Infraestructura moderna y financiación inteligente

7. Pide a la Comisión que formule propuestas dirigidas a internalizar los costes externos de todos los modos de transporte de mercancías y pasajeros aplicando una metodología común, coherente y transparente de la UE y teniendo en cuenta las especificidades de cada uno de los modos de transporte, de forma que se incluya un análisis coherente de las externalidades que hayan sido ya internalizadas, con el fin de evitar la doble imposición; pide que se adopten medidas concretas que garanticen una aplicación más amplia de los principios del «usuario paga» y «quien contamina paga» e incluyan orientaciones y mejores prácticas, de forma que se asegure la igualdad de condiciones entre los diferentes modos de transporte y se supriman, en su caso, los subsidios fiscales nocivos para el medio ambiente, al tiempo que mantiene la competitividad de todas las regiones de la UE;

8. Pide a la Comisión que proponga un marco general para los sistemas nacionales de peaje de turismos y vehículos comerciales ligeros que no sea discriminatorio para los residentes de terceros países y priorice el peaje basado en la distancia recorrida; insta a los Estados miembros a que destinen los ingresos procedentes de los peajes sobre el uso de la red vial a la construcción y el mantenimiento de infraestructuras de transporte seguras y a la mitigación de los problemas ambientales relacionados con el transporte;
9. Destaca que la plena realización de la RTE-T sigue siendo una de las condiciones previas para lograr un sistema de transportes más sostenible, eficiente, fluido y multimodal y una distribución más equilibrada de las mercancías y los pasajeros entre los diferentes modos de transporte; subraya que la selección de proyectos que pueden optar a una financiación de la UE debe focalizarse en los nueve corredores principales europeos, en completar los enlaces que faltan —especialmente los tramos transfronterizos—, en la supresión de los cuellos de botella, la mejora de la infraestructura existente, la búsqueda de soluciones innovadoras para el transporte, la interoperabilidad y el desarrollo de terminales multimodales y nodos de conexión urbanos; considera, asimismo, que debería hacerse mayor hincapié en el valor añadido europeo, en el desarrollo de las infraestructuras que faciliten la conectividad de las regiones insulares, montañosas, periféricas y ultraperiféricas y en el apoyo a proyectos de conexión de la RTE-T con las redes de infraestructuras de los países vecinos y candidatos;
10. Considera que la financiación de la UE debe reflejar las necesidades reales de inversión para completar los corredores principales de la RTE-T en 2030, y que el Mecanismo «Conectar Europa» (CEF) y otros medios de financiación deberían estimular las inversiones en infraestructuras de transporte siguiendo los criterios establecidos en las directrices de la RTE-T y en el CEF, dando prioridad a los medios de transporte sostenibles, como el ferrocarril, las vías navegables y el transporte marítimo de corta distancia; destaca que los proyectos objeto de cofinanciación deberían reflejar la necesidad de infraestructuras que beneficien a la Unión en términos de competitividad, cohesión económica, social y territorial, que minimicen el impacto en el medio ambiente, que sean resistentes al posible impacto del cambio climático y que protejan la salud y garanticen la seguridad de los usuarios;
11. Reclama un incremento drástico de la dotación financiera del CEF y competencias europeas mucho más amplias para la preparación, aplicación y financiación de proyectos de transporte y de infraestructuras transnacionales;
12. Destaca que la calidad de la infraestructura viaria, que incide directamente en la seguridad vial, difiere significativamente en el conjunto de la UE, y que más del 90 % de las muertes en accidentes de tráfico en los Estados miembros se producen en vías urbanas y rurales; señala que es preciso seguir promoviendo la financiación eficiente de este tipo de infraestructuras mediante diferentes políticas e instrumentos de la UE, especialmente en los países de la cohesión; subraya, asimismo, la necesidad de asegurar un mantenimiento adecuado de las infraestructuras existentes, incluida la red vial secundaria;
13. Destaca que el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) propuesto por la

Comisión en el contexto del Plan Juncker de inversión para Europa debería dar prioridad al transporte sostenible y a los proyectos de infraestructuras de transporte de importancia crucial que ofrezcan un elevado valor social, económico y ambiental, y centrarse en aquellos proyectos que fomenten la creación de empleo de alta calidad, el crecimiento a largo plazo, la competitividad, la innovación y la cohesión territorial, incluidos los proyectos urbanos y ferroviarios sostenibles, de conformidad con los objetivos de la política y la legislación de transportes de la UE (directrices de la RTE-T y CEF); merecen más atención y una mayor aplicación, en este mismo contexto, las nuevas formas de financiación como la cooperación público-privada (CPP) y los sistemas de concesión; destaca que el proceso de selección de proyectos que se beneficiarán de la financiación del FEIE debe ser transparente e implicar a las partes interesadas pertinentes de los sectores público y privado;

14. Considera que el FEIE debería financiarse prioritariamente a partir de los recursos no asignados en el presupuesto de la UE y solo en última instancia a partir de los fondos no utilizados de los programas de la rúbrica 1A del marco financiero plurianual (MFP) 2014-2020; destaca que debería revisarse la financiación del fondo de garantía en el marco de la revisión intermedia del MFP en 2016 y que, sobre la base del análisis de las tasas de rendimiento y ejecución de los diferentes programas, deberían establecerse opciones de financiación alternativas que minimicen en la medida de lo posible la redistribución de los fondos de la partida 1A para el período 2016-2020; destaca que el Parlamento Europeo y el Consejo deberían estudiar también las formas de compensar en la medida de lo posible la redistribución de los fondos de los programas de la UE acordados en el marco del procedimiento presupuestario anual como una fuente de financiación del FEIE en los años precedentes a la revisión intermedia del MFP;
15. Reitera su apoyo a los instrumentos financieros innovadores que permiten optimizar el gasto público al facilitar la movilización de fondos privados, si bien recuerda que muchos proyectos del sector de los transportes no generan ingresos suficientes para que el recurso exclusivo a este tipo de instrumento sea suficiente, por lo que necesitan un apoyo en forma de subvenciones;
16. Destaca que es necesario un rápido despliegue y aplicación de sistemas de transportes inteligentes que permitan un uso más eficiente, sostenible y seguro de los vehículos y de las infraestructuras existentes y ofrezcan una capacidad adicional sin tener que contar con el tiempo, los costes y la ocupación del suelo que requiere la construcción de nuevas infraestructuras; subraya la importancia que reviste el uso efectivo de las frecuencias y la interoperabilidad entre sistemas de transporte inteligentes para establecer flujos de transporte fluidos entre los diferentes modos y nodos de conexión; pide que se proceda a su debido tiempo a la implantación y el despliegue de las diferentes fases de explotación de los programas de navegación por satélite de la UE, así como al desarrollo efectivo de las aplicaciones para el transporte en el marco de los sistemas Galileo y Egnos;

Transportes sostenibles y movilidad urbana

17. Destaca que el aumento de la eficiencia energética debería ser una de las principales prioridades de la política europea de transportes; constata una imperiosa necesidad de

- aumentar la eficiencia de los recursos del sistema de transporte en su conjunto, con el fin de utilizar de forma más eficiente las capacidades existentes, aumentar el índice de utilización de los vehículos y garantizar que la financiación pública se destina, tanto a escala nacional como de la UE, a las medidas que tienen un mayor impacto;
18. Destaca la importancia de fomentar la electromovilidad y los sistemas de transporte público eléctricos, junto con la introducción de fuentes de energía renovables en el sector de la electricidad, dando prioridad a la continuación de la electrificación de la red ferroviaria y a la promoción de tranvías, trolebuses, automóviles eléctricos, bicicletas eléctricas, vehículos eléctricos de dos, tres o cuatro ruedas y pequeñas embarcaciones eléctricas; subraya el potencial de los tranvías aéreos modernos (teleféricos), como un medio de transporte poco costoso y de fácil construcción, en los proyectos de ampliación de la capacidad de los sistemas de transportes públicos urbanos;
 19. Destaca la importancia de promover la introducción de combustibles y sistemas de propulsión alternativos, especialmente en los sectores en los que Europa tiene una gran ventaja tecnológica, con miras a reducir la dependencia del transporte con respecto a los combustibles fósiles, mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de GEI; lamenta que esas tecnologías no se hayan desplegado todavía de forma suficiente, especialmente en el transporte público;
 20. Constata que la utilización del transporte público en las zonas urbanas no figura claramente entre los diez objetivos del Libro Blanco; considera que debería establecerse un nuevo objetivo consistente en duplicar el uso del transporte público en las zonas urbanas hasta el año 2030; destaca, en este sentido, que deberían adoptarse medidas dirigidas a crear instalaciones e infraestructuras que faciliten la movilidad puerta a puerta de los usuarios del transporte público, de forma que se incluya a las personas de más edad o con discapacidad y a los ciclistas que utilizan el transporte público como parte de sus trayectos; subraya que la consecución de este objetivo requiere inversiones adecuadas, especialmente para garantizar el mantenimiento y la ampliación coherentes de la infraestructura de transporte público; insta, por tanto, a los Estados miembros a que faciliten una financiación suficiente y fiable a largo plazo para los proyectos de infraestructuras de transporte público;
 21. Pide a la Comisión que ayude a las autoridades locales, regionales y nacionales y a las partes interesadas a estudiar las posibilidades de financiación nuevas y existentes en la UE en el ámbito del transporte público y a desarrollar fórmulas innovadoras de colaboración público-privada (CPP); señala a la atención las lecciones que deben extraerse del Informe Especial (nº 1/2014) del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Eficacia de los proyectos de transporte urbano financiados por la UE», que evalúa la aplicación y la eficacia de los proyectos de transporte público urbano cofinanciados mediante fondos estructurales de la UE y el grado en que dichos proyectos satisfacen las necesidades de los usuarios y consiguen sus objetivos en términos de utilización;
 22. Destaca la importancia de los planes de movilidad urbana sostenible como un instrumento para ayudar a las ciudades a hacer un uso más eficiente de las infraestructuras y los servicios de transporte y mejorar la integración de los diferentes modos de movilidad en la zona urbana de una forma sostenible, contribuyendo así a

- reducir la contaminación atmosférica y acústica, las emisiones de CO₂, la congestión y los accidentes del tráfico; pide a la Comisión que siga apoyando el desarrollo y el fomento de los planes de movilidad urbana sostenible; destaca que los fondos estructurales y de inversión europeos deberían utilizarse de forma más sistemática en aquellas ciudades que han desarrollado un plan de transporte local integrado, por ejemplo un plan de movilidad urbana sostenible, y definido las acciones apropiadas de acuerdo con los criterios establecidos en la legislación pertinente;
23. Pide a la Comisión que colabore con los operadores del transporte público y las autoridades con miras a brindar a los usuarios información sobre el transporte de viajeros a través de diferentes medios de comunicación, incluida información dirigida a satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad, y que desempeñe un papel más importante en la definición de las condiciones y las mejores prácticas en el ámbito de la UE para mejorar los sistemas de transporte público urbano; pide, asimismo, a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen la obligación de los sistemas de transporte urbano de conectar los centros de las ciudades con sus zonas periféricas;
 24. Destaca que las zonas urbanas requieren un cierto grado de flexibilidad para cumplir sus obligaciones con arreglo al Derecho de la UE, respetando plenamente el principio de subsidiariedad, así como para garantizar que las soluciones de movilidad se adapten a sus circunstancias específicas;
 25. Destaca que la conducta de los usuarios es un factor clave para el desarrollo de un sistema de transportes más sostenible; reclama que se emprendan iniciativas que motiven y alienten a los usuarios, especialmente a los más jóvenes, a utilizar medios de transportes más sostenibles (desplazándose a pie, en bicicleta —incluido el alquiler y el uso compartido—, transporte público o compartiendo el automóvil) en un entorno seguro, poniendo a su disposición la información pertinente en tiempo real que facilite la planificación de los trayectos y el uso intermodal de los diferentes modos de transporte mediante sistemas de transporte inteligentes; pide a la Comisión que defina aquellos ejemplos de mejores prácticas en la combinación de múltiples modos de transporte que tengan el potencial de implantarse en otras aglomeraciones urbanas;
 26. Destaca la necesidad de mejorar los datos nacionales y de la UE en el sector de los transportes en lo que se refiere al comportamiento de sus usuarios, en particular en lo que respecta a los desplazamientos a pie y en bicicleta y a los patrones de desplazamiento desglosados por sexos, con el objeto de que las autoridades locales puedan servirse de ellos en la definición de las políticas de movilidad urbana;
 27. Destaca la importancia de adoptar medidas a favor de planes regionales de ordenación y ampliación de las redes ciclistas en las grandes regiones europeas, con el fin de alentar a los ciudadanos a asumir una responsabilidad mayor en cuestiones ambientales, democratizar el uso de la bicicleta y reducir el ruido, la congestión y la contaminación urbanos;
 28. Destaca la importancia de analizar los efectos positivos para la sociedad de las nuevas formas de movilidad apoyadas por el modelo de economía compartida, en particular el uso compartido de los automóviles («ride sharing»); considera importante que los Estados miembros compartan sus mejores prácticas con el fin de adaptar las normativas

- para tener en cuenta esas plataformas de innovación de la movilidad puerta a puerta;
29. Pide a la Comisión que supervise la situación en los distintos Estados miembros en lo que respecta al funcionamiento de las empresas de redes de transporte compartido, que ponen en contacto la oferta y la demanda entre conductores y pasajeros (entre las cuales Uber constituye el ejemplo más destacado), y que lleve a cabo una evaluación de las repercusiones jurídicas, sociales, económicas y ambientales que se derivan del funcionamiento de estas empresas, acompañada en su caso de las medidas o recomendaciones oportunas para desarrollar nuevos servicios innovadores en Europa, teniendo en cuenta los actuales servicios de taxi;
 30. Pide a la Comisión que inste a los Estados miembros a establecer condiciones de competencia justas entre las empresas de transporte compartido y las empresas tradicionales de taxi y transporte interurbano en lo que se refiere al respeto de las normativas fiscales y de seguridad, a las obligaciones de servicio público y a las condiciones laborales;
 31. Destaca que los vehículos de motor de dos ruedas (motocicletas, scooters y bicicletas con motor) y, de forma creciente, los automóviles eléctricos de dos y tres ruedas, desempeñan un papel significativo en la movilidad sostenible, especialmente en las zonas urbanas en las que contribuyen a combatir los problemas de congestión y de aparcamiento y a ofrecer una solución a pequeños problemas de logística; insiste, por tanto, en que el diseño específico y los beneficios conexos de estos vehículos se tengan debidamente en cuenta y se reflejen en la legislación y en las directrices de la UE en el sector de los transportes;
 32. Pide que se optimice la cadena de suministro en las zonas urbanas; considera que los vehículos de suministro urbano contribuyen desproporcionadamente a la contaminación atmosférica y al ruido e inciden negativamente en la congestión; estima que la logística urbana debería fomentar la optimización del transporte y la introducción eficiente de nuevos tipos de operaciones, tecnologías y modelos de negocio; considera que una mejor selección de los modos y los vehículos puede asegurar que las soluciones de transporte se correspondan de forma óptima con las necesidades específicas del suministro y la ciudad abastecida;
 33. Destaca la importancia de los depósitos logísticos ubicados fuera de las zonas urbanas, que permiten el transporte de mercancías a su destino de forma coordinada utilizando los modos de transporte más eficientes en el plano energético;

Situar a las personas en el corazón de la política de transportes

34. Pide, por lo que se refiere a la seguridad vial:
 - que se adopte el objetivo de reducir en un 40 % hasta el año 2020 el número de heridos graves, junto con una estrategia global de la UE; pide a los Estados miembros que suministren sin demora todos los datos estadísticos pertinentes con el fin de que la Comisión pueda establecer el objetivo y la estrategia mencionados;
 - que se refuercen las acciones dirigidas a reducir el número de víctimas mortales y

de heridos en accidentes de tráfico, prestando una atención particular a sus principales causas (la conducción bajo los efectos del alcohol y los estupefacientes, el exceso de velocidad, no llevar puesto el cinturón, etc.);

- que se emprendan, a escala nacional y europea, actuaciones dirigidas a alcanzar para 2020 el objetivo de seguridad vial de menos de 15 000 víctimas mortales mediante la introducción y la aplicación de medidas de seguridad vial eficientes con respecto a los costes;
- que se emprendan actuaciones dirigidas a reducir los accidentes entre los usuarios más vulnerables, en particular los usuarios de vehículos de dos ruedas, los peatones en el medio urbano y los conductores de más edad;
- que se adopten las medidas oportunas en el marco del próximo paquete de medidas sobre el transporte por carretera («Road Package») y de la próxima revisión intermedia del programa de seguridad vial 2011-2020 de la Comisión;
- que se proceda a la revisión de la Directiva 2015/413 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico relacionadas con la seguridad y se haga lo posible para ampliar su aplicación a los países vecinos de la UE;
- que se procesa a ampliar, en el contexto de la revisión de la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, sus cuatro medidas principales a otros ámbitos de la red vial, incluidos todos los tramos de las autopistas y las carreteras comarcales y urbanas;
- que se definan las acciones a las que debe concederse prioridad con respecto a los usuarios vulnerables de la vía pública, tal como sugiere el plan de acción y establece la Directiva 2010/40/UE sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI);
- que se proceda a la revisión de la Directiva relativa a la formación y cualificación de los conductores profesionales, con el fin de precisar sus disposiciones, y se promuevan y desarrollen los programas de formación posteriores a la obtención del permiso para todos los usuarios de vehículos;
- que se presente en 2016 una propuesta de revisión del Reglamento (CE) nº 661/2009, sobre seguridad general, y del Reglamento (CE) nº 78/2009, sobre la protección de los peatones, a fin de establecer normas obligatorias sobre el diseño y la seguridad de las cabinas, la visión directa, el comportamiento en caso de accidentes y la protección de los peatones para los vehículos pesados, de forma que se dé prioridad a los usuarios más vulnerables de la infraestructura vial;
- que se consiga un mayor grado de aplicación en los nuevos vehículos, tanto de turismo como industriales, de sistemas de seguridad de asistencia al conductor, como los sistemas de frenado de emergencia automatizado («Automated Emergency Braking»), de advertencia del abandono del carril («LDW»), de indicación del desgaste de los neumáticos, de asistencia inteligente a la velocidad

(«ISA») y de llamada de emergencia desde el vehículo («eCall»);

- que se proceda a la revisión de la tercera Directiva sobre el permiso de conducción, con el fin de introducir:
 - una formación obligatoria en materia de conducción que inicie a los usuarios en las nuevas funciones de los vehículos (sistemas de asistencia al conductor),
 - una segunda fase para la obtención del permiso de conducir,
 - una educación vial permanente,
 - un test de aptitud física para los conductores, y
 - un reconocimiento médico/psicológico para quienes cometan infracciones de tráfico, por ejemplo, por consumo de alcohol o estupefacientes o por agresiones.
 - un límite máximo armonizado en toda la UE para la concentración de alcohol en sangre que establezca un límite de 0,0 % para los conductores noveles durante los primeros dos años y para los conductores profesionales;
35. Subraya que, si bien en los últimos años se han introducido importantes mejoras en materia de seguridad vial, persisten todavía diferencias entre los Estados miembros y son necesarias nuevas medidas para alcanzar el objetivo a largo plazo «Visión Cero»; señala que la seguridad vial no puede desvincularse de un comportamiento respetuoso de todos los usuarios de la carretera, y que la educación en las familias y las escuelas debería desempeñar un papel más importante en la consecución de ese objetivo;
36. Subraya la necesidad de completar el marco legislativo establecido sobre derechos de los pasajeros con medidas dirigidas a suprimir todas las posibles lagunas legislativas, de forma que se cubra a los pasajeros en viajes multimodales y se asegure una competencia intermodal equitativa, teniendo en cuenta las diferencias específicas entre los modos de transporte, la responsabilidad jurídica para cada uno de los tramos del viaje y la interacción entre los diferentes modos; reitera su llamamiento en favor de una Carta de los derechos de los pasajeros que establezca los derechos fundamentales de estos últimos para todos los modos de transporte, teniendo en cuenta las características propias de cada modo y con una sección separada sobre los viajes multimodales, de forma que se mejore la visibilidad de la normativa de la UE y se garantice una mejor aplicación; pide que se emprendan iniciativas dirigidas a promover y poner a disposición de los pasajeros servicios de información, planificación y expedición de billetes para viajes multimodales; pide, asimismo, que se adopten medidas dirigidas a mejorar la calidad del transporte y facilitar la accesibilidad sin barreras a las personas de más edad, los pasajeros con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad, y que se preste una mayor atención a los pasajeros con necesidades especiales, por ejemplo los ciclistas que transportan sus bicicletas por tren;
37. Pide, en relación con el derecho fundamental de todas las personas a la movilidad individual —en especial, de las personas con discapacidad y las personas de más edad—, que se realicen más inversiones en la investigación y el desarrollo de sistemas apropiados de asistencia al conductor;

38. Señala que una mayor disponibilidad de banda ancha, redes móviles, Wi-Fi y otros servicios digitales gratuitos o de bajo coste en el transporte público y en las estaciones mejoraría la movilidad personal;
39. Reclama una hoja de ruta de la UE dirigida a establecer el marco de un sistema europeo de transporte multimodal de pasajeros que opere con máxima fluidez; dicha hoja de ruta debería identificar los principales corredores multimodales europeos de pasajeros en el marco de la red RTE-T actual, aunar los recursos públicos y privados, alinear las iniciativas existentes y concentrar el apoyo financiero de la UE;
40. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden la cuestión de la calidad del empleo en todos los modos de transporte, sobre todo en relación con la formación, la certificación, las condiciones laborales y la programación de las carreras, con miras a crear empleo de calidad, desarrollar las capacidades necesarias y reforzar la competitividad y la movilidad de los operadores de transporte de la UE; destaca la importancia de resolver el problema del envejecimiento y la renovación del personal en el sector de los transportes, así como la urgente necesidad de hacer atractivo para las nuevas generaciones el empleo en dicho sector;
41. Destaca la importancia crucial de asegurar a los trabajadores del transporte un tratamiento equitativo y justo, unas condiciones de trabajo dignas y un entorno laboral seguro; pide, por tanto, a la Comisión que presente medidas y emprenda iniciativas concretas e inmediatas para abordar los aspectos sociales en los diferentes modos de transporte con miras a promover el empleo de calidad y unas condiciones laborales dignas para los trabajadores del sector, garantizando una competencia leal y no falseada entre los operadores; insta a la Comisión a que supervise estrechamente la aplicación y la ejecución de la legislación social por los Estados miembros en todos los modos de transporte;
42. Destaca, asimismo, la necesidad de adoptar medidas que promuevan la participación de las mujeres en el mercado laboral del transporte, eliminen las posibles barreras existentes y garanticen la igualdad de trato entre hombres y mujeres, de forma que se aborden las actuales brechas en la remuneración y el ascenso;
43. Insta a la Comisión a que garantice que las propuestas relativas a la apertura de los servicios en todos los mercados del transporte vayan acompañadas de una aplicación adecuada de la normativa social vigente de la UE y, en su caso, de medidas de apoyo que impidan las disparidades en las condiciones sociales entre los Estados miembros; destaca que la apertura de los mercados del transporte no debería conducir a situaciones de dumping social, prestación de servicios de poca calidad, reducción de los servicios públicos, imposición de cargas administrativas adicionales innecesarias, prácticas empresariales irregulares y distorsión de la competencia leal; señala, asimismo, que dicha apertura debería poner fin a la fragmentación del mercado interior e impedir la aparición de monopolios o una competencia a la baja en la protección social de los trabajadores del transporte;

Un sistema de transportes competitivo, eficiente, seguro, integrado e interoperable

44. Destaca que la digitalización es fundamental para mejorar la eficiencia y la

productividad del sector de los transportes; subraya la necesidad de hacer un mejor uso de las oportunidades que ofrecen las tecnologías digitales y de promover nuevos servicios de transporte, así como nuevos modelos de negocio y distribución, con el fin de fomentar el crecimiento, la competitividad y el empleo; destaca, asimismo, la necesidad de ofrecer un marco regulador favorable a los proyectos piloto dirigidos a desplegar el transporte automatizado inteligente en Europa; señala, a este respecto, el papel fundamental que incumbe a las pymes y a las empresas de nueva creación en el fomento de la innovación en el sector de los transportes;

45. Pide a la Comisión que sitúe el enfoque integrado (interoperabilidad, interconectividad e intermodalidad), incluidos los sistemas TIC, como un elemento central del procedimiento de revisión del Libro Blanco; recuerda, asimismo, a la Comisión la necesidad de combinar los avances tecnológicos con un cambio en los comportamientos con miras a conseguir una transferencia ambiciosa entre modos de transporte y evitar determinados medios aplicando una logística ecológica, herramientas adecuadas de gestión de la movilidad y sistemas digitalizados;
46. Destaca que una política de movilidad sostenible europea debe buscar sinergias entre todos los modos, corredores y redes de transporte y focalizar su interés en las necesidades de los nodos de conexión claves, las zonas urbanas, los puntos de interconexión, las plataformas de transbordo y los puertos; señala que la movilidad debería planificarse como un sistema más que como un conjunto de modos individuales;
47. Pide la estandarización de las unidades de carga intermodales, teniendo en cuenta las unidades de carga utilizadas en el transporte mundial y las dimensiones de los vehículos de transporte, así como las disposiciones uniformes relativas a la seguridad de la carga, a fin de optimizar el transporte multimodal e incrementar la seguridad;
48. Insiste en que se reduzcan los obstáculos burocráticos en todos los modos de transporte; reclama una mayor simplificación y armonización de los documentos y de los procedimientos administrativos y arancelarios, que deberían ser prácticos, eficientes y viables para todos los integrantes de la cadena logística; pide a la Comisión que presente una propuesta por la que se establezca un marco electrónico para el transporte multimodal de mercancías («e-Freight»), logrando unos flujos de información fluidos y sin papel en toda la cadena de logística del transporte, teniendo en cuenta las actuales herramientas y sinergias que han dado prueba de su eficacia y la evolución y las mejores prácticas mundiales;
49. Pide que se introduzca un nuevo objetivo, acompañado de las medidas necesarias, para trasladar hasta 2030 el 50 % del transporte actual de mercancías peligrosas dentro de la UE hacia modos de transporte más sostenibles como el ferrocarril y las vías navegables interiores, respetando plenamente las disposiciones de la Directiva 2008/68/CE sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas;
50. Pide a la Comisión que racionalice las normas relativas al transporte intermodal de mercancías peligrosas a fin de garantizar la interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte;
51. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que exploren el potencial y apoyen el

- despliegue del transporte de mercancías por tubería y de la logística cíclica como conceptos prometedores para un sistema de transporte sostenible;
52. Destaca el papel fundamental que desempeña el sector de los transportes en el desarrollo del turismo, especialmente en las regiones más remotas de la Unión cuyo acceso es muy difícil en la actualidad;
 53. Subraya que los nodos de transporte europeos conectan Europa con el resto del mundo y que Europa necesita mantener su conectividad directa con todas las regiones del mundo, facilitando vuelos directos a cargo de transportistas europeos desde sus nodos a los destinos en el exterior y manteniendo los puestos de trabajo y el crecimiento en el sector europeo de la aviación; destaca que los vuelos interiores de la UE no solo ofrecen movilidad al mercado interior, sino que desempeñan también un papel fundamental como vuelos de enlace para mantener la conectividad en los nodos de transporte de la Unión; señala que la política de la UE debe garantizar una red interior eficiente y competitiva para reforzar los nodos de transporte europeos, reducir los costes a niveles competitivos a escala global y asegurar la competencia leal con los transportistas de terceros países; señala, asimismo, que los Estados miembros de la UE necesitan una política común y coherente a fin de no seguir perdiendo conectividad entre Europa, Asia y África a favor de nodos de transporte ubicados en el golfo Pérsico y Turquía; pide, por tanto, a la Comisión que aplique estos objetivos en toda la legislación de la UE en el sector del transporte aéreo y en sus negociaciones con terceros países;
 54. Reclama que se refuerce la política de investigación y desarrollo con miras a promover la innovación en el sector de los transportes; considera que esta política, que debe acompañarse de la financiación adecuada, debería definirse en cooperación con todas las partes interesadas pertinentes, incluidos los ciudadanos y representantes de los usuarios, con el fin de comprender las necesidades del sector y mejorar en consecuencia la asignación de recursos financieros de la Unión, en particular mediante el programa Horizonte 2020; opina que debería concederse prioridad a los proyectos con un claro valor añadido europeo dirigidos a reducir las emisiones de carbono del sector, a promover los modos de transporte más eficientes en el plano energético (incluido el desplazamiento a pie y en bicicleta), a aumentar la eficiencia y la transparencia de la cadena de suministro, a reforzar la accesibilidad, la seguridad y la protección del transporte y a mejorar la gestión del tráfico al tiempo que se reducen las cargas administrativas; considera, asimismo, que debe prestarse especial atención a las tecnologías innovadoras en el sector del transporte, por ejemplo los vehículos automatizados o controlados a distancia, como los drones o los vehículos sin conductor;
 55. Solicita el mismo esfuerzo en el ámbito de la educación para propiciar la aparición de nuevos estudios y procesos de formación especialmente en el ámbito profesional y superior, dedicados a las nuevas competencias y profesiones que surgirán a raíz de una movilidad inteligente;
 56. Destaca la importancia de apoyar los programas marco de la UE en el sector de la investigación, el desarrollo y la innovación, con el fin de obtener combustibles más limpios y un elevado nivel de progreso tecnológico, por ejemplo en el ámbito de los biocombustibles refinados;

57. Pide, en el marco del programa REFIT y de las evaluaciones de impacto de la legislación europea, una revisión general de los requisitos europeos relativos al permiso de conducción y en materia de seguridad y de las obligaciones de información pertinentes para el sector del transporte, con el objetivo de lograr una reducción sustancial de la carga burocrática;
58. Reconoce la importancia de unas radiofrecuencias sin interferencias, en particular por lo que se refiere al cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso para los trabajadores del sector del transporte por carretera y el despliegue de sistemas de transporte inteligentes; pide a la Comisión que, cuando resulte necesario, cree el marco reglamentario pertinente;

La dimensión mundial de los transportes

59. Subraya que la creación de un espacio europeo del transporte constituye una prioridad importante y que, especialmente en el tráfico aéreo y marítimo, sigue dependiendo de la aceptación internacional en el marco de acuerdos negociados a escala mundial con nuestros socios comerciales para todas las modalidades de transporte, debiendo la UE desempeñar un papel cada vez más decisivo en los órganos internacionales correspondientes;
60. Opina que la UE debe mantener su liderazgo en los esfuerzos mundiales orientados a la reducción de las emisiones de los transportes en el marco de la Conferencia de París sobre el Clima de 2015 (COP21), mediante el fomento a escala mundial de la descarbonización del transporte y el desarrollo de modos de transporte sostenibles, contribuyendo así a la consecución del objetivo acordado a nivel internacional de mantener el calentamiento global por debajo de 2° C;
61. Pide un enfoque más integrado entre los Estados miembros sobre la posibilidad de aplicar el principio de reciprocidad en nuestras relaciones comerciales con terceros países y de examinar en la política de financiación de la UE para el transporte si resulta apropiado recibir financiación adicional de terceros países;
62. Destaca que la explotación de los recursos internacionales para el desarrollo de nuestro sistema de transporte (petróleo, litio, metales preciosos, biocombustibles) debe respetar los intereses legítimos de las personas que residen en las zonas desde las que se comercia con estos recursos y desde las que se importan;

Integración de todas las modalidades de transporte en una visión de un sistema de transportes más eficaz, sostenible, competitivo, accesible y adaptado a los usuarios y los ciudadanos

63. Pide, por lo que se refiere al transporte aéreo:
 - abordar los grandes retos para la competitividad del sector aéreo en Europa, planteados por la reducción de la conexión directa entre Europa y las demás partes del mundo, la limitada capacidad aeroportuaria a la luz del próximo aumento del tráfico aéreo y la ampliación de la oferta de servicios aéreos prestados por empresas de terceros países,

- la revisión del Reglamento 868/2004 para salvaguardar la competencia leal en las relaciones exteriores de la UE en el ámbito de la aviación y reforzar la posición competitiva de la industria de la aviación de la UE, garantizar la reciprocidad y eliminar prácticas desleales, entre ellas las subvenciones que distorsionan el mercado,
- un diálogo en materia de aviación con los Estados del Golfo y Turquía con miras a mejorar la transparencia financiera y salvaguardar la competencia leal; la inclusión de «cláusulas de competencia leal» en los acuerdos sobre transporte aéreo, disposiciones detalladas sobre subvenciones, prácticas desleales y competencia, y medios eficaces de acción en caso de incumplimiento de dichas disposiciones,
- la aceleración del proceso para la conclusión, en caso necesario, de nuevos acuerdos de aviación con los principales socios comerciales de la UE, como los países de su vecindad, los países BRIC y ASEAN y México, incluyendo disposiciones para un mejor acceso al mercado para los servicios de transporte aéreo,
- una revisión de las políticas reglamentarias y fiscales de la UE y de los Estados miembros para reforzar la competitividad de la industria europea de la aviación y garantizar una competencia leal con las compañías aéreas de terceros países; pide a la Comisión, por tanto, que revise y suprima las disposiciones unilaterales de la UE que distorsionen la competencia y que inste a los Estados miembros a que actúen de la misma manera en relación con disposiciones nacionales similares,
- la finalización del mercado interior de la aviación, eliminando las barreras introducidas por los Estados miembros para transportistas de la UE que deseen operar desde el Estado miembro en el que están registrados hacia un tercer país a través de otro Estado miembro,
- la ordenación coherente y eficaz de la red aeroportuaria de la UE, que debe contar, por un lado, con los aeropuertos principales (nodos centrales) y, por otro, con una red de aeropuertos provinciales, regionales y locales bien comunicada, viable y constante, que son esenciales para el crecimiento y la ordenación de los territorios afectados, en particular las zonas periféricas y regiones ultraperiféricas, a las que con frecuencia solo puede accederse mediante transporte aéreo; la elaboración de un marco legislativo para el desarrollo y la utilización al máximo del potencial no aprovechado de los aeropuertos regionales y de nuevas infraestructuras en los aeropuertos congestionados,
- la aprobación prioritaria de los proyectos financiados con fondos europeos incluidos en la red principal RTE-T,
- una preparación exhaustiva y una adopción rápida de un paquete integral de aviación, incluido un nuevo marco regulador sobre aeronaves civiles no tripuladas que garantice la protección, la seguridad y los derechos fundamentales y que

fomente el potencial económico que ofrecen las aeronaves civiles no tripuladas para las empresas europeas, especialmente para las pymes y las empresas emergentes; la revisión del Reglamento de la AESA para aclarar su papel en lo relativo a las autoridades nacionales de aviación y reforzar su capacidad para supervisar la seguridad aérea en todos los Estados miembros, incluidas sus regiones remotas, y promover las normas de la UE a escala mundial,

- todas las medidas necesarias por parte de los Estados miembros para agilizar la aplicación del Cielo Único Europeo, mediante la adopción del paquete SES2+, la plena aplicación y el pleno funcionamiento de unos bloques de espacio aéreo operativos (FAB) y el despliegue del futuro sistema de gestión del tráfico aéreo (SESAR), para desfragmentar el espacio aéreo de la UE con el fin de reducir los retrasos en los vuelos, mejorar la seguridad y mitigar el impacto medioambiental del transporte aéreo,
- la rápida adopción por el Consejo de su posición sobre la revisión del Reglamento nº 261/2004 y el Reglamento nº 2027/97 sobre los derechos de los pasajeros aéreos, y del Reglamento nº 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias,
- un examen por parte del Consejo de las opciones existentes para resolver la controversia entre España y el Reino Unido sobre Gibraltar, que bloquea hoy numerosos expedientes legislativos en materia de transporte aéreo,
- la intensificación de las negociaciones en el seno de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el desarrollo de un mecanismo mundial basado en el mercado aplicable a las emisiones de la aviación internacional,
- la introducción de criterios internacionales de sostenibilidad para un combustible de aviación renovable,
- el apoyo a la investigación y el desarrollo aeronáuticos a través de los programas Horizonte 2020 y Clean Sky, a fin de desarrollar unas tecnologías nuevas y más limpias que den lugar a unos aviones menos ruidosos y más eficientes en el consumo de combustible, promover nuevos tipos de aeronaves, como las aeronaves civiles no tripuladas, y generar crecimiento y empleo en la industria de la aviación europea,
- una revisión detallada, por la Comisión Europea y los Estados miembros, de su estrategia y sus políticas en materia de seguridad de la aviación con vistas a avanzar gradualmente hacia un enfoque basado en los riesgos en beneficio de los pasajeros,
- el fomento de la seguridad de la aviación en toda la UE en materia de fabricación de aeronaves, formación y autorización de la tripulación, operaciones de vuelo, gestión del tráfico aéreo y servicios de navegación aérea,

- una evaluación de las posibles medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes aéreos como el del vuelo 9525 de Germanwings en los Alpes, en marzo de 2015,
 - una propuesta de la Comisión que incluya medidas para fomentar las normas sociales y de seguridad, especialmente los tiempos de vuelo y de descanso, para evitar el cansancio y mejorar la calidad del aire de la cabina,
 - el desarrollo de un conjunto armonizado de normas que regulen las escuelas de vuelo y el registro de las horas de vuelo de los pilotos activos en la UE, garantizando un control y una evaluación más efectivos de las condiciones de empleo de la industria de las compañías aéreas,
 - la comunicación a Eurostat por los Estados miembros de los datos relativos a la aviación general, en particular sobre el número de aviones, pilotos y horas de vuelo, a fin de mejorar las normas correspondientes, prestando especial atención a la seguridad aérea,
 - un diálogo social constructivo entre las partes interesadas de la aviación con el fin de hacer frente a los nuevos retos generados por la introducción de nuevas tecnologías, que requerirán una adaptación acorde de los empleos del sector de la aviación,
 - medidas contra el aumento de las prácticas empresariales socialmente problemáticas, como los «pabellones de conveniencia», y distintas formas de empleo atípico y externalización; la revisión del Reglamento nº 1008/2008 para garantizar una aplicación y un cumplimiento correctos de la legislación social nacional y de los acuerdos colectivos para compañías aéreas que tienen bases de operaciones en territorio de la UE; una definición revisada de «establecimiento principal» de una empresa que requiera a las compañías aéreas demostrar un nivel significativo de actividades de aviación en el país de que se trate; recomendaciones de la AESA que requieran que al menos el 50 % de los técnicos de mantenimiento estén empleados directamente y que abarquen todas las categorías de personal terrestre, pilotos y personal de cabina;
64. Pide, por lo que se refiere al transporte por carretera:
- marcos políticos nacionales efectivos orientados al desarrollo del mercado en lo que respecta al uso de vehículos eléctricos y combustibles alternativos {electricidad, hidrógeno, gas natural [gas natural comprimido (GNC) y gas natural licuado (GNL)], gas licuado de petróleo [GLP], combustibles sintéticos y parafínicos y biocombustibles sostenibles, especialmente los producidos a partir de la transformación de desechos y residuos, incluido el etanol a base de melazas} y al rápido desarrollo de las infraestructuras necesarias de repostaje o recarga; el intercambio de mejores prácticas entre los proyectos actuales de los diferentes Estados miembros en lo relativo al mercado de combustibles alternativos y ordenamiento urbano; un Plan de Acción de la UE para la aplicación de la estrategia establecida en la Comunicación de la Comisión titulada «Energía limpia

para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos», para lograr el uso más amplio posible de combustibles alternativos en el transporte y fomentar la movilidad eléctrica sostenible en toda la Unión,

- que para 2020 se incremente globalmente en un 40 %, con respecto a los niveles de 2010, el número de plazas de aparcamiento seguras para los vehículos pesados de transporte en la red transeuropea de transporte, y que se proceda a mejorar la calidad y las normas de higiene de las mismas,
- iniciativas para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras,
- una evaluación por parte de la Comisión de los diferentes sistemas de peaje y su compatibilidad con los Tratados de la UE, en particular, el principio de no discriminación en virtud de la residencia,
- la aprobación prioritaria de los proyectos de infraestructura financiados con fondos europeos que completan la red vial incluida en la red principal RTE-T,
- que el próximo programa de trabajo de la Comisión para 2016 incluya una hoja de ruta de la UE sobre el uso de la bicicleta,
- una propuesta legislativa por la que se establezcan unos límites obligatorios para las emisiones medias de CO₂ para los nuevos turismos y furgonetas para el período posterior a 2020, para mantener una trayectoria clara a largo plazo de reducción de las emisiones,
- la finalización a tiempo de un instrumento de simulación que mida de manera precisa, fiable y rentable el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados (camiones, autobuses y autocares), seguido, en su caso, de una propuesta legislativa por la que se establezcan unos límites obligatorios para las emisiones medias de CO₂ procedentes de los vehículos pesados de nueva matriculación, como ya se ha hecho para los turismos y las furgonetas; medidas adicionales para incentivar la aceptación en el mercado de los vehículos más eficientes y para promover las mejores prácticas para reducir el consumo de combustible,
- medidas para aumentar la eficiencia de los combustibles y para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, incluido un mayor empleo de la formación en ecoconducción, una logística de transporte mejorada, una infraestructura inteligente y un mayor uso de los combustibles alternativos,
- un ciclo de ensayos revisado, con requisitos de verificación de la conformidad más sólidos, para medir las emisiones de CO₂ y emisiones contaminantes de los vehículos, sustituyendo el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo utilizado actualmente, para garantizar que las emisiones y el consumo de combustible de los vehículos se miden por medio de un procedimiento de ensayo que refleje unas condiciones de conducción reales,

- que la Comisión empiece a trabajar lo antes posible en la revisión de la Directiva 2015/719 sobre los pesos y dimensiones máximos autorizados, de modo que, a más tardar en 2020, pueda presentarse un informe al Parlamento Europeo y el Consejo que tenga en cuenta las características específicas de determinados segmentos del mercado, como los transportadores de coches especializados empleados en el sector de la logística de los vehículos terminados,
- la adopción de un código social para los trabajadores móviles del sector del transporte por carretera, que aborde asimismo el problema del trabajo autónomo falso, para tener mejor en cuenta las características específicas de los trabajadores del transporte internacional por carretera y garantizar la competencia leal,
- una mejor aplicación, evaluación y, en su caso, clarificación o revisión de las normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Reglamento 1072/2009),
- medidas para garantizar que las disposiciones nacionales respetan el Derecho de la UE en materia de transporte transfronterizo,
- estudiar la posibilidad de crear una Agencia Europea de Transporte por Carretera para garantizar una aplicación adecuada de la legislación de la UE y promover la normalización en todos los Estados miembros,
- medidas para garantizar una mayor claridad jurídica y una mejor aplicación de las normas relativas a las condiciones laborales, los derechos sociales, los salarios y la responsabilidad social, con el fin de garantizar unas elevadas normas sociales en el transporte de mercancías por carretera en toda la UE; pide a la Comisión que adopte medidas contra las prácticas ilegales que conducen a una competencia desleal y favorecen el dumping social; el sector del transporte de mercancías por carretera debe considerarse como un sector específico, habida cuenta de la gran movilidad de sus trabajadores y la necesidad de los conductores de disfrutar de períodos de descanso semanales en su localidad de origen,
- llevar a cabo un reajuste en la aplicación de los principios del mercado interior que permita diferenciar efectivamente entre la libre prestación de servicios y la libertad de establecimiento, con el objetivo de que las actividades de una empresa en un Estado miembro en el que no esté establecida sean de carácter estrictamente temporal;

65. Pide, por lo que se refiere al transporte ferroviario:

- la finalización de un espacio único europeo ferroviario mediante la rápida adopción del cuarto paquete ferroviario, garantizando una apertura equilibrada del mercado nacional del transporte de pasajeros por ferrocarril, la independencia de los gestores de infraestructuras, unos procedimientos de licitación competitivos para los contratos de servicio público, el nivel más elevado posible de seguridad e interoperabilidad ferroviaria y recursos humanos y financieros suficientes para la

Agencia Ferroviaria Europea, a fin de garantizar que sea plenamente operativa y capaz de desempeñar su misión como ventanilla única en materia de certificación de la seguridad y autorización de vehículos; el cuarto paquete ferroviario debe garantizar un nivel elevado de calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios, salvaguardar el equilibrio económico de las obligaciones de servicio público y promover unas normas elevadas por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y la cohesión territorial; tras su adopción, los Estados miembros deben transponerlo y aplicarlo rápidamente,

- que la Comisión adopte una estrategia ferroviaria en la que proponga nuevas medidas para lograr los objetivos de transferencia entre modos de transporte para 2030 y 2050 establecidos en los diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y eficiente en el uso de los recursos del Libro Blanco,
- una financiación sólida, suficiente, transparente y previsible a largo plazo, con normas y procedimientos simplificados para acceder a los fondos de la UE, para mejorar la calidad y capacidad de las infraestructuras ferroviarias nacionales y transfronterizas, concediendo prioridad al mantenimiento y la mejora de la infraestructura ya existente, y permitiendo la prestación de unos servicios fiables, seguros, accesibles y sostenibles por parte de los operadores de mercancías y viajeros por ferrocarril,
- un análisis detallado de los motivos por los que el espacio ferroviario europeo sigue caracterizándose por un elevado número de enlaces inexistentes a lo largo de las fronteras de los Estados miembros; pide medidas e incentivos de la Comisión para revitalizar con la máxima urgencia las conexiones ferroviarias transfronterizas locales, regionales y nacionales desmanteladas o abandonadas durante la Segunda Guerra Mundial y la posguerra a pesar de su interés económico o utilidad pública, así como la construcción urgente de las previstas y no finalizadas, a fin de poner remedio a los cuellos de botella existentes y la falta de enlaces en las regiones transfronterizas; la revitalización y el mantenimiento de líneas ferroviarias secundarias conducentes a redes principales nacionales y corredores europeos; iniciativas para hallar nuevas finalidades para las redes en desuso, como el transporte de mercancías o la prestación de nuevos servicios con fines turísticos,
- la aprobación prioritaria de los proyectos de infraestructura financiados con fondos europeos que completan la red ferroviaria incluida en la red principal RTE-T y los proyectos aprobados en el marco del CEF,
- el fortalecimiento del papel de la Comisión para lograr una conclusión rápida y efectiva de los corredores ferroviarios prioritarios europeos (RTE-T), programados pero aplazados por los Estados miembros a pesar de su utilidad social y económica,
- un estudio de investigación sobre los beneficios sociales, económicos y medioambientales que tendría el mantenimiento del apoyo a servicios ferroviarios nocturnos nacionales e internacionales y, en su caso, la revitalización de tales

servicios, así como de las conexiones transfronterizas entre ciudades, por ejemplo en el marco de las obligaciones de servicio público y los procedimientos de licitación,

- que los Estados miembros, la Comisión y las partes interesadas del sector ferroviario tomen todas las medidas necesarias para la aplicación de la Empresa Común Shift2Rail, con el fin de acelerar la integración de tecnologías avanzadas en soluciones de productos ferroviarios innovadores, aumentar el atractivo del transporte ferroviario y respaldar la posición de la industria ferroviaria europea,
- acciones encaminadas a hacer que la red ferroviaria europea sea realmente interoperable reduciendo las barreras técnicas persistentes, promoviendo soluciones técnicas que permitan la circulación de trenes por vías de diferente gálibo y garantizando que las diferentes restricciones de altura en la UE no supongan un impedimento añadido,
- el despliegue del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) en todos los corredores de la red principal RTE-T con carácter prioritario, incluido el equipo a bordo de las locomotoras correspondiente,
- la rápida aplicación del Reglamento (UE) n° 913/2010 por lo que respecta a la creación de corredores ferroviarios internacionales para desarrollar una red competitiva de transporte de mercancías, y el desarrollo o mejora de las ventanillas únicas para la coordinación de esos corredores,
- la reducción del ruido del transporte de mercancías por ferrocarril mediante la retroadaptación de los vagones de carga y la mejora de la infraestructura ferroviaria a través de financiación pública específica; la presentación por la Comisión de una propuesta para prohibir los vagones de carga excesivamente ruidosos en toda la UE para 2020,
- la elaboración y puesta en práctica de sistemas integrados de emisión de billetes para el transporte ferroviario nacional e internacional y la supresión de los costes adicionales aplicables a los pasajeros de la red ferroviaria que realicen desplazamientos transfronterizos,
- la eliminación de los obstáculos que impiden a la industria ferroviaria europea (fabricantes de material rodante, infraestructura ferroviaria y sistemas de señalización) el acceso al mercado de licitaciones públicas de los países no pertenecientes a la UE;

66. Pide, por lo que se refiere al transporte marítimo:

- medidas destinadas a facilitar los trámites para los buques que operan entre los puertos de la UE con miras al establecimiento de un auténtico espacio europeo de transporte marítimo sin barreras («cinturón azul»),
- una mejor coordinación entre las autoridades marítimas y las aduaneras a todos

los niveles para racionalizar el flujo de información y limitar las cargas administrativas y los trámites aduaneros,

- medidas para desarrollar el potencial de las autopistas del mar como parte de la red transeuropea de transporte,
- medidas adicionales para mantener y seguir desarrollando un transporte de calidad atractivo, seguro y sostenible y para garantizar mercados marítimos abiertos y el acceso a fletes sin limitaciones,
- medidas para apoyar y coordinar la adaptación de las entradas a los puertos y de los sistemas de logística para los buques de mayor tamaño y promover mejores conexiones portuarias, especialmente con el ferrocarril y con las vías navegables interiores; la facilitación de las inversiones en los puertos mediante la movilización de varias fuentes de financiación de la UE, para aumentar la capacidad de los puertos de la Unión, mejorar la infraestructura existente, desarrollar terminales multimodales y promover la creación de puertos inteligentes que empleen sistemas de transporte inteligentes, y de ciudades portuarias inteligentes; medidas para mejorar la infraestructura portuaria marítima, en particular en el Mediterráneo y el Mar Negro, a fin de pasar en esas zonas de la carretera al mar,
- la garantía de que los puertos marítimos de la red principal estarán conectados con las infraestructuras de transporte por ferrocarril y carretera y, en la medida de lo posible, con las de transporte por vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte para 2030, salvo que haya limitaciones físicas que impidan dicha conexión,
- una mayor claridad y coherencia sobre la aplicación de las normas sobre ayudas estatales para puertos con el fin de crear un entorno pragmático, predecible y estable que permita estrategias de inversión en puertos a largo plazo, reduzca la carga administrativa y minimice los plazos procesales,
- el avance respecto de la propuesta de la Comisión de un reglamento por el que se establezca un marco para el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos, a fin de modernizar y mejorar la eficacia y la calidad de los servicios portuarios, reforzar la competitividad y crear condiciones marco para atraer la inversión en los puertos,
- la fijación de un objetivo vinculante mundial en la Organización Marítima Internacional (OMI) para alcanzar el objetivo del Libro Blanco de reducir de aquí a 2050 un 40 %, como mínimo, las emisiones de CO₂ procedentes del combustible para uso marítimo, que deberá respaldarse con un objetivo intermedio de la UE para 2030; la intensificación de las negociaciones en el seno de la OMI sobre el desarrollo de un mecanismo mundial basado en el mercado aplicable a las emisiones marítimas internacionales, como un mecanismo de fijación de precios para las emisiones; en caso de que se alcance un acuerdo internacional sobre un sistema mundial de seguimiento, notificación y verificación (SNV) de emisiones

de gases de efecto invernadero o sobre medidas de alcance mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, que la Comisión revise el Reglamento (UE) n° 2015/757 y, si procede, proponga modificaciones del Reglamento para garantizar que está en consonancia con dicho acuerdo internacional,

- el examen de la ampliación de los límites de azufre de los combustibles para uso marítimo aplicables a las zonas de control de las emisiones de SOx (SECA), y de las normas correspondientes de la OMI, a toda la zona marítima europea,
 - el fomento de las tecnologías de reducción de emisiones y medidas de eficiencia energética a través de incentivos financieros y medidas de apoyo específicas, prestando especial atención a la utilización de combustibles alternativos, así como la promoción de medidas de navegación lenta, que, según la información disponible, tienen un enorme potencial de reducción del consumo de combustibles y de las emisiones de gases de efecto invernadero,
 - medidas de apoyo a la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos marítimos e interiores, incluida la facilitación de instalaciones de almacenamiento de GNL y de la red eléctrica en tierra,
 - una propuesta legislativa destinada a modernizar la legislación en materia de seguridad de los buques de pasajeros; una mejor aplicación y, en su caso, la revisión del tercer paquete legislativo en materia de seguridad marítima, a fin de reforzar la prevención de accidentes en el mar y la gestión de sus consecuencias,
 - una propuesta legislativa tendente a aclarar el régimen de responsabilidad e indemnización ante el fenómeno creciente de los contenedores perdidos en el mar, sobre la base de un sistema que permita identificar a los propietarios de dichos contenedores;
67. Pide, por lo que se refiere al transporte por vías navegables interiores:
- el establecimiento de un marco adecuado para optimizar el mercado interior del transporte por vías navegables interiores y la supresión de los obstáculos que impiden una mayor utilización,
 - la plena aplicación del programa de acción Naiades II, con especial atención a las infraestructuras, el despliegue de los servicios de información fluvial y la innovación; una evaluación del programa antes de 2017 y, en caso necesario, la adaptación de las medidas propuestas para garantizar la consecución de los objetivos del programa,
 - la aprobación de los proyectos relativos a las vías navegables interiores financiados con fondos europeos incluidos en la red principal RTE-T,
 - la correcta mejora, el mantenimiento durante todo el año y la supresión de los cuellos de botella de las vías navegables interiores que forman parte de los

corredores de la red principal RTE-T para 2025, de conformidad con la legislación de la UE en materia de medio ambiente, con el fin de garantizar unos niveles de servicio adecuados,

- un mayor apoyo de la Comisión y los Estados miembros a la promoción de la innovación en el transporte por vías navegables interiores en el marco de Horizonte 2020 y del Mecanismo «Conectar Europa», el uso de combustibles alternativos y una adaptación técnica y medioambiental de la flota para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero,
- la integración del transporte por vías navegables interiores en la logística y el transporte de tipo multimodal y en los planes y las políticas de movilidad urbana sostenible en las ciudades europeas atravesadas por vías navegables y el fomento del papel de los puertos interiores en la distribución del transporte de mercancías urbano,
- la rápida revisión de la Directiva 2005/44/CE relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados, que garantice el pleno despliegue de los SIF antes de 2020 y la conexión con otros sistemas de transporte inteligentes cooperativos,
- la convergencia, en su caso, de los sistemas de gobernanza y normativo del Rin y del Danubio, para permitir el desarrollo de un sistema de transporte eficiente, multimodal y sostenible en las principales vías navegables de Europa,
- la implicación de la Comisión en la asignación de fondos europeos y en la coordinación de la ejecución de los proyectos incluidos en la Estrategia de la UE para la región del Danubio,
- una propuesta legislativa sobre el reconocimiento y la modernización de las cualificaciones profesionales en la navegación interior y una reflexión sobre las medidas para atraer a más jóvenes a este sector;

o

o o

68. Pide a la Comisión que, en la revisión intermedia del Libro Blanco y en las futuras iniciativas en el ámbito de los transportes, tenga en cuenta las propuestas incluidas en la presente Resolución;
69. Insta a la Comisión a que examine los progresos hacia la consecución de los objetivos del Libro Blanco e informe cada cinco años de su aplicación;
70. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión así como a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En su Libro Blanco sobre el transporte de 2011¹, la Comisión Europea presentó una ambiciosa estrategia futura para un sistema competitivo de transportes con el fin de aumentar la movilidad, eliminar las barreras principales en ámbitos clave y promover el crecimiento y el empleo. Al mismo tiempo, las propuestas tienen por objeto reducir de forma dramática la dependencia de Europa de las importaciones de petróleo y las emisiones de carbono procedentes de los transportes en un 60 % de aquí a 2050.

El ponente reitera el apoyo del Parlamento Europeo a la aplicación efectiva del Libro Blanco sobre el transporte. La mera lectura de los diez objetivos fijados en Libro Blanco, en apoyo de la visión global de la realización de un sistema de transporte competitivo y eficiente desde el punto de vista de los recursos (valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)), demuestra que, aunque se ha comenzado a trabajar, aún queda mucho por hacer para transformar el sistema de transporte de la UE.

Solventar los principales problemas señalados en el Libro Blanco significa alcanzar metas muy difíciles para 2050 y vencer otros desafíos para 2020/2030. Transformar el transporte y hacerlo más eficiente, limpio, seguro y fiable no se podrá hacer solo a través de un pequeño número de intervenciones seleccionadas. El transporte es un sistema complejo que se basa en la interacción de infraestructuras, vehículos, tecnologías de la información, normas y comportamientos. Todos estos elementos deben formar parte de una visión común de cambio. Pese a que la Unión Europea tiene competencia (y debería utilizarla) para plasmar nuestras futuras políticas de transporte, en muchas regiones la intervención europea no será suficiente. Se necesitará una acción complementaria a nivel de gobierno nacional, regional y local, así como a nivel de los ciudadanos y de la industria.

Antes de mirar al futuro, es útil dar un vistazo a la situación de los últimos años. Aunque es muy pronto para hacer una evaluación exhaustiva de las distintas medidas políticas desde la adopción del Libro Blanco, es necesario un ejercicio de evaluación para obtener una visión general de la situación actual en la aplicación de las 40 iniciativas y los 131 puntos de acción que figuran en su anexo.

Lo más importante, es necesario evaluar la medida en que la lista de acciones enumeradas en el Libro Blanco resulta suficiente para alcanzar sus objetivos generales. En general, parece haber una gran distancia entre los objetivos y los medios para conseguirlos y financiarlos. Los objetivos, muy ambiciosos, parecen difíciles de conseguir, ya que no están respaldados por un plan de proyecto más detallado y sólido, vinculado a objetivos a medio plazo más realistas y realizables, en el camino hacia los objetivos a largo plazo (2050).

1. NECESIDAD DE UN SISTEMA DE TRANSPORTES SÓLIDO Y COMPETITIVO EN UN CONTEXTO MUNDIAL

¹ Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),

La economía mundial se caracteriza cada vez más por la emergencia de nuevos y potentes agentes. Los agentes económicos europeos se enfrentan a un número mayor de competidores mundiales. El mundo avanza en todos los ámbitos, y los profundos cambios propuestos en el Libro Blanco no deben considerarse solo una oportunidad de aumentar la eficiencia, sino también una condición necesaria para mantener la competitividad del sector europeo del transporte y la logística, que tiene que ser uno de los motores del crecimiento de Europa.

Muchas empresas europeas son líderes mundiales en infraestructuras, logística, sistemas de gestión del tráfico y fabricación de equipos de transporte. Pero, dado que otras regiones del mundo están poniendo en marcha importantes y ambiciosos programas de modernización del transporte y de inversiones en infraestructuras, es fundamental que el transporte europeo siga desarrollándose e invirtiendo para conservar su posición competitiva.

Las empresas de la UE se enfrentan a numerosas restricciones cuando intentan ampliar su actividad a mercados de terceros países. En este contexto, la ampliación del acceso a los mercados para el sector del transporte de la UE tiene que ir de la mano de medidas destinadas a eliminar los obstáculos comerciales. Se deben promover normas sociales y medioambientales compartidas para permitir que el sector del transporte de la UE se convierta realmente en mundial y para evitar la competencia desleal, al tiempo que se deben adoptar normas técnicas comunes a escala mundial (que podrían basarse en las de la UE) para potenciar la competitividad y la sostenibilidad del sector del transporte en su conjunto. La UE debe continuar persiguiendo un mayor acceso a los mercados en todas las negociaciones internacionales pertinentes.

2. COMPETENCIA CRECIENTE EN LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

La situación geográfica de Europa permite al sistema de transporte aéreo europeo no solo conectar a los ciudadanos y las empresas de Europa con el resto del mundo, sino ser un centro del transporte aéreo internacional. No obstante, la posición competitiva de las compañías aéreas de la UE se enfrenta a numerosos retos y amenazas, tanto en los mercados interiores como en los exteriores. Entre estos retos, que no tienen necesariamente relación con la actual crisis económica, figuran la creciente competencia de transportistas de fuera de la UE en regiones en rápido crecimiento, como la región Asia-Pacífico, y los retos de la gestión eficaz de la capacidad disponible. Un reto concreto lo constituye la gestión del aspecto social de la transformación del sector y, en particular, los cambiantes modelos empresariales (principalmente el modelo de bajo coste), que suscitan cuestiones sobre el estatuto y la protección social de los trabajadores móviles transnacionales.

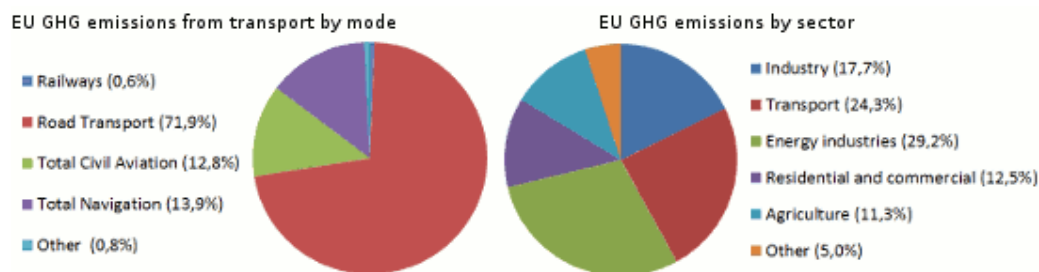
Esta situación se ve agravada por compañías aéreas de la región del Golfo que amplían su capacidad en numerosas rutas cubiertas antiguamente por compañías europeas. Muchas de estas compañías son (parcialmente) propiedad del Estado, reciben subvenciones del Estado y se benefician del acceso a estructuras (aeroportuarias), a carburante y a capital a bajo precio. Además, no están sujetas a prohibiciones nocturnas totales (restricciones de ruido), impuestos sobre los billetes y tasas medioambientales como sus competidores europeos, lo que supone una distorsión aún mayor de la competencia. La UE tiene que utilizar todos los instrumentos de que dispone para defenderse más eficazmente de las prácticas desleales. Asimismo, la UE tiene que mostrar su liderazgo para dirigir el cambio a regímenes de propiedad y de control internacionales que asegurarán el mantenimiento, en los próximos años, de la posición de los transportistas basados en la UE.

3. HACIA UN SISTEMA DE TRANSPORTES HIPOCARBÓNICO

El transporte es responsable de cerca del 25 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, lo que hace que sea el sector con más emisiones después del sector de la energía. Mientras que las emisiones de otros sectores están descendiendo en general, las del transporte siguieron aumentando hasta 2008, año en que las emisiones comenzaron a descender debido a la mayor eficiencia de los automóviles de pasajeros y al crecimiento, más lento, de la movilidad por culpa de la recesión económica. Sin embargo, si dejamos las cosas como están, para el año 2050 las emisiones de CO₂ procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990.

Más de un 70 % de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte proceden del transporte por carretera. El transporte por carretera contribuye por sí solo con casi una quinta parte de las emisiones de CO₂. Sin embargo, también provocan emisiones importantes el sector marítimo y el de la aviación, que están experimentando un rápido aumento de las emisiones, lo que significa que son necesarias políticas para una serie de modos de transporte.

Emisiones de gases de efecto invernadero en la UE de los 28, por sector y por modo de transporte, 2012 (Fuente: Comisión Europea)



Solo se podrá preservar la movilidad haciéndola sostenible. El reto consiste en romper la dependencia del petróleo que tiene el sistema de transportes (95 %), sin por ello sacrificar su eficacia ni comprometer la movilidad ni el crecimiento económico. La inversión en nuevas tecnologías limpias tiene un gran potencial para impulsar el crecimiento económico y la creación de empleo. Los cambios estructurales del transporte pueden mejorar la calidad de la vida y del medio ambiente, preservando al mismo tiempo la libertad de circulación de las personas y la competitividad de la industria de la UE.

4. REEQUILIBRIO ENTRE LOS MODOS DE TRANSPORTE

En Europa hay un creciente desequilibrio entre los modos de transporte. El éxito cada vez mayor del transporte por carretera y del transporte aéreo tiene como consecuencia una agravación de la congestión de sus redes, al tiempo que la mala explotación de las posibilidades que ofrecen el transporte ferroviario, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores frena el desarrollo de alternativas reales al transporte de

mercancías por camión. El crecimiento desigual de los distintos modos de transporte, que pone de manifiesto una mayor adaptación de alguno de estos modos, indica asimismo que no se reflejan adecuadamente en el precio del transporte todos los costes externos, ni se cumplen todas las normas sociales.

Una política de movilidad sostenible europea debe apoyarse en una amplia gama de instrumentos políticos que le permitan reorientarse hacia modalidades de transporte más ecológicas, especialmente en las grandes distancias, en las áreas urbanas y en los corredores congestionados. Al mismo tiempo, se deben optimizar todos los modos de transporte. Todos ellos deben hacerse más ecológicos, seguros y eficientes desde el punto de vista de la energía. La comodidad, o sea el uso eficiente de los diferentes modos de transporte, ya sean solos o combinados, resultará en un uso óptimo y sostenible de los recursos. Este enfoque ofrece las mejores garantías de alcanzar simultáneamente un elevado nivel de movilidad y la protección del medio ambiente.

5. UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE

Pese a la ampliación de la UE, sigue habiendo grandes diferencias entre la parte oriental y la occidental de la misma en cuanto a infraestructuras de transporte. La realización de la Red Transeuropea de Transporte sigue siendo una de las condiciones para reequilibrar los modos de transporte, interconectar las redes de transporte de todas las regiones de la UE y suprimir las diferencias en el nivel de desarrollo de las infraestructuras.

Aunque la UE lleva abriendo a la competencia la mayor parte de sus mercados de transporte desde la década de 1990, aún quedan obstáculos que inciden en el funcionamiento correcto y eficiente del mercado interior del transporte. El nivel de integración del mercado del transporte de la UE sigue siendo bajo en comparación con otros sectores de la economía. Solo en el sector del transporte aéreo existe un auténtico mercado interior a escala de la UE, mientras que otros modos de transporte sufren diferentes grados de fragmentación a lo largo de las fronteras nacionales; esto se refiere en primer lugar al ferrocarril y a las vías navegables interiores, pero también están afectados el transporte por carretera y el transporte marítimo a corta distancia.

La realización de un sistema de transportes plenamente integrado se ve retrasada por varios obstáculos normativos a la entrada en el mercado, incompatibilidades técnicas entre los modos, procedimientos administrativos onerosos o una legislación imperfecta u obsoleta. La apertura del mercado no ha ido acompañada de un proceso paralelo de armonización social en el empleo y las condiciones de trabajo. La Comisión debe abordar la cuestión de la calidad del empleo en todos los modos de transporte, sobre todo en relación con la formación, la certificación, las condiciones de trabajo y el desarrollo de las carreras, con miras a crear unos puestos de trabajo de calidad, desarrollar las capacidades necesarias y reforzar la competitividad de los operadores de transporte de la UE.

6. CONVERTIR A LAS PERSONAS EN EL OBJETIVO CENTRAL DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES

La seguridad vial es una cuestión de gran importancia social y constituye una gran preocupación para los ciudadanos de toda Europa. El transporte por carretera es el medio de viaje más utilizado y la primera causa de accidentes. Aunque se han logrado avances

significativos, todavía queda mucho por hacer para conseguir una «visión cero». Esto debería lograrse mediante: medidas de seguridad mejoradas para los camiones y los automóviles; la construcción de carreteras más seguras; el desarrollo de vehículos inteligentes; el refuerzo de la concesión de licencias y formación; la mejora de la aplicación; una respuesta a las lesiones y un nuevo énfasis en los peatones, los ciclistas, los motociclistas y otros usuarios vulnerables de las carreteras.

También es necesario completar el marco legislativo establecido mediante medidas que cubran a los pasajeros que efectúan viajes multimodales con billetes integrados en virtud de un único contrato de compra, así como los casos de insolvencia de los operadores de transporte. Asimismo, debemos mejorar la calidad del transporte de las personas mayores, los pasajeros con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad, incluida una mejor accesibilidad de las infraestructuras.

El contexto urbano supone los mayores desafíos para la sostenibilidad del transporte. Las ciudades son las que más sufren actualmente los problemas de congestión, una mala calidad del aire y la exposición al ruido. El transporte urbano es una importante fuente de emisiones procedentes del sector del transporte. La dimensión urbana se hará más importante, ya que se prevé que el porcentaje de europeos que viven en áreas urbanas aumente del 74 % actual a cerca del 85 % en 2050. Al mismo tiempo, el principio de subsidiariedad implica un enfoque prudente a nivel europeo.

Por suerte, el entorno urbano ofrece muchas opciones en términos de movilidad. En las áreas urbanas, los desplazamientos a pie y en bicicleta, junto con el transporte público, ofrecen a menudo mejores alternativas no solo en relación con las emisiones, sino también en cuanto a la rapidez: podrían fácilmente sustituir gran parte de los desplazamientos que cubren menos de 5 km. Las medidas destinadas a facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta deberían convertirse en una parte integrante de la movilidad urbana y el diseño de infraestructuras. El transporte público debe adjudicarse una cuota mayor que la actual en el transporte mixto, hacerse fácilmente accesible a todos y estar totalmente integrado en los modos de transporte no motorizados.

El transporte es un sistema complejo que depende de múltiples factores. Debido a su complejidad, toda intervención debe basarse en una visión a largo plazo para la movilidad sostenible de las personas y los bienes, también porque las políticas de carácter estructural necesitan mucho tiempo para ser aplicadas y deben planificarse con mucha antelación.

La próxima revisión intermedia del Libro Blanco sobre el transporte debe conservar esta visión a largo plazo (2050). No obstante, se debe complementar con objetivos intermedios para los próximos años. La lista de iniciativas y los puntos de acción del Libro Blanco deben adaptarse y complementarse periódicamente y ser evaluados sobre la base de su eficacia para lograr los objetivos globales a largo plazo. El objetivo de la revisión intermedia no es bajar el nivel de ambición de los objetivos establecidos en 2011, sino aumentar y agilizar los esfuerzos en este sentido.

RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN

Fecha de aprobación	14.7.2015
Resultado de la votación final	+ : 38 - : 3 0 : 5
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suplentes presentes en la votación final	Ivo Belet, Bas Eickhout, Theresa Griffin, Henna Virkkunen
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	James Carver, Ruža Tomašić