

DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERNAS
DEPARTAMENTO TEMÁTICO **B**
POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE COHESIÓN

GUÍA PRÁCTICA



ES

***Europe Direct es un servicio que le ayudará a encontrar respuestas
a sus preguntas sobre la Unión Europea***

**Número de teléfono gratuito (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Algunos operadores de telefonía móvil no autorizan el acceso a los números 00 800
o cobran por ello.

Más información sobre la Unión Europea, en el servidor Europa de Internet (<http://europa.eu>).

Al final de la obra figura una ficha bibliográfica.

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2009

ISBN 978-92-823-2833-0

doi: 10.2861/68442

Printed in Belgium

IMPRESO EN PAPEL BLANQUEADO SIN CLORO



DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICAS INTERNAS
DEPARTAMENTO TEMÁTICO B
POLÍTICAS ESTRUCTURALES Y DE COHESIÓN

GUÍA PRÁCTICA

Transportes y turismo



AUTORES

Nils Danklefsen y Piero Soave, Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión, Parlamento Europeo

VERSIONES LINGÜÍSTICAS

Original: EN

Traducciones: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFÍAS

Shutterstock, iStockphoto, Parlamento Europeo

EDITOR

Puede ponerse en contacto con el Departamento Temático o suscribirse a su boletín mensual a través de la siguiente dirección de correo electrónico: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscrito concluido en abril de 2009.

Bruselas, © Parlamento Europeo, 2009.

AVISO LEGAL

Las opiniones expresadas en el presente documento son exclusiva responsabilidad del autor y no reflejan necesariamente la posición oficial del Parlamento Europeo.

Se autoriza la reproducción y la traducción con fines no comerciales, a condición de que se indique la fuente, se informe previamente al editor y se le transmita un ejemplar.

ÍNDICE

■ PREFACIO.....	7
■ ANTECEDENTES.....	9
■ ACTUACIONES FUTURAS.....	19
■ EL DEPARTAMENTO TEMÁTICO.....	31
■ DOCUMENTOS ADICIONALES.....	35
■ OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN.....	38





«La idea de la sostenibilidad tiene que ser la base y la medida de la política europea de transportes».

Resolución del Parlamento Europeo 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».





Estimada Diputada, Estimado Diputado:

Aprovecho esta oportunidad para desearle la bienvenida al Parlamento Europeo y facilitarle información sobre el asesoramiento de expertos a partir de recursos internos. La eficacia de la labor parlamentaria se basa en información especializada, objetiva, actualizada y de alta calidad. Para obtenerla, se han creado cinco unidades de investigación denominadas “departamentos temáticos”. Sus actividades abarcan todos los ámbitos de competencia del Parlamento Europeo. Desarrollan una investigación independiente de alta calidad, llevada a cabo por personal de la institución o por expertos externos.

El departamento temático B: “Políticas estructurales y de cohesión” se encarga concretamente de cinco ámbitos políticos (Agricultura y Desarrollo Rural, Cultura y Educación, Pesca, Desarrollo Regional y Transportes y Turismo) y proporciona una amplia gama de instrumentos, desde análisis profundos de cuestiones jurídicas complejas hasta breves notas explicativas o incluso talleres en los que los expertos exponen directamente sus aportaciones. Estos instrumentos contribuyen a la tarea de los órganos parlamentarios, haciendo aportaciones directas al trabajo legislativo de una comisión determinada o proporcionando información básica para las visitas de los diputados a las delegaciones. Excepto algunos documentos confidenciales, todos los textos producidos por el departamento temático B: “Políticas estructurales y de cohesión” se publican en el sitio web del Parlamento para ponerlos a disposición de todos los diputados y del público en general.

En la presente publicación encontrará información sumaria sobre los principales avances políticos en el ámbito de los transportes y el turismo durante la última legislatura, así como sobre los futuros retos a que se enfrentan dicho ámbito. Por último, se ofrece una síntesis de las opciones que brinda el departamento temático B en materia de experiencia interna y externa.

Espero que disfrute de la lectura.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ismael Olivares Martinez'.

Ismael Olivares Martinez
Director

Dirección B: Política Estructural y de Cohesión
Dirección General de Políticas Internas de la Unión



TRANSPORTES: FUNDAMENTO JURÍDICO Y EVOLUCIÓN

El tema de la política de transportes figura en el Tratado CE, artículo 3, apartado 1, letra f) y Título V, y en el Tratado de Lisboa, que todavía no ha entrado en vigor, artículo 4, apartado 2, letra g) y Título VI sobre el Funcionamiento de la Unión Europea.

En los Tratados de Roma, los Estados miembros ya habían destacado la importancia de la política común de transportes al concederle su propio título. Por consiguiente, los transportes constituyeron una de las primeras políticas comunes de la Comunidad, aunque su avance fue muy lento hasta la segunda mitad de la década de 1980.

- **1985:** la legislación comunitaria sólo pudo ponerse en marcha cuando el Parlamento Europeo presentó un recurso contra el Consejo ante el Tribunal de Justicia por incumplimiento. En su sentencia en el Asunto **13/83** de 22 de mayo de 1985, el Tribunal de Justicia Europeo instaba al Consejo a ejecutar la política de transportes.
- **1985:** El **Libro Blanco sobre la realización del mercado interior** de 1985, además de formular recomendaciones destinadas a garantizar la libre prestación de servicios, recuerda las orientaciones que deberían fundamentar la política común de transportes con el fin de liberalizar y armonizar las políticas de transportes en el ámbito comunitario.
- **1992:** la Comisión Europea aprobó el **Libro Blanco sobre el curso futuro de la política común de transportes**. Su principal objetivo era la apertura de los mercados del transporte. Al mismo tiempo, este documento constituyó una etapa fundamental en el paso a una concepción integrada de los diferentes medios de transporte sobre la base de la “movilidad sostenible”.
- **1996:** aprobación de una decisión relativa a las Orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
- **2001:** en el **Libro Blanco “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”** (COM (2001)370), la Comisión analizaba en primer lugar los problemas y desafíos planteados por la política europea de transportes, sobre todo frente a la próxima ampliación de la UE hacia el Este. Preveía un aumento masivo del tráfico, acompañado

de embotellamientos y sobrecarga, especialmente en el transporte por carreteras y en el transporte aéreo, y un incremento de los costes sanitarios y medioambientales, que constituirían una seria amenaza para la competitividad comunitaria y sus objetivos de protección climática. Para contrarrestar estos efectos adversos y contribuir a crear un sistema de transportes económicamente eficiente y a la vez responsable desde el punto de vista social y medioambiental, la Comisión presentó un paquete de 60 medidas, cuyo objetivo era romper la relación directa entre crecimiento económico y volumen de tráfico y un crecimiento desigual entre los diferentes medios de transporte.

- **2004:** revisión de las orientaciones de la RTE-T teniendo en cuenta la ampliación de la UE.
- **2006:** la Comisión publicó una evaluación intermedia del Libro Blanco de 2001 sobre los transportes: “Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente” (COM(2006) 314).

TRANSPORTES: OBJETIVOS Y LOGROS

La movilidad es un elemento central de la Unión Europea. En la política europea de transportes confluyen una larga serie de políticas clave. Se sustenta en muchos e importante pilares, como la política industrial, económica, ambiental y social. Los transportes constituyen una pieza clave de la estrategia de Lisboa y contribuyen de manera significativa a la cohesión territorial y social de la Unión Europea.

La culminación de la realización del mercado interior europeo, la desaparición de las fronteras internas y la bajada de los precios del transporte debida a la apertura y liberalización de los mercados del transporte y a los cambios en los sistemas de producción



y almacenamiento han provocado un crecimiento constante del transporte. Sin embargo, pese a sus grandes logros y a su dinamismo desde el punto de vista económico, las crecientes implicaciones sociales y ecológicas de este sector ponen de manifiesto la importancia cada vez mayor del **modelo de “movilidad sostenible”**. Sin embargo, dicho modelo **se debate entre dos grupos de objetivos diferentes**. Por una parte, la política europea de transportes se orientaba claramente a velar por la movilidad equitativa y eficiente de personas y mercancías como fundamento de un mercado interior europeo competitivo y de la libre circulación de personas. Por otro lado, es necesario gestionar adecuadamente el aumento del tráfico minimizando las consecuencias negativas, tales como accidentes, enfermedades respiratorias, ruido, daño ambiental y embotellamientos. La dimensión social relativa al empleo y a las condiciones de trabajo, por un lado, y a los derechos de los pasajeros y a la seguridad y la protección en el transporte por otro constituyen el tercer pilar principal de la política europea de transportes.

Para hacer frente a los desafíos planteados por la movilidad sostenible, la política europea de transportes ha realizado grandes progresos desde el Libro Blanco sobre la política de transportes de 2001 y su evaluación intermedia de 2006¹. El marco jurídico para los transportes europeos ha quedado claramente conformado. Se han aprobado numerosas normativas esenciales y a veces muy controvertidas, como por ejemplo:

¹ COM(2001) 370; COM(2006) 314.

- La revitalización del sector ferroviario a través del primer, segundo y tercer paquetes ferroviarios, que se ocupan sobre todo de la apertura del mercado, aunque también de cuestiones relativas a la seguridad, la interoperabilidad y los derechos de los pasajeros.
- Nuevas orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T), concediendo prioridad a las vías férreas, las vías navegables y el transporte marítimo.
- Programas de transferencia del tráfico tales como, en un primer momento, "Marco Polo" y el actual "Marco Polo II".
- La nueva Directiva sobre la "Euroviñeta"², relativa a la armonización de las tarifas en todos los Estados miembros y a la aplicación de métodos uniformes para calcular los costes de infraestructura. La nueva directiva permite una mayor diferenciación entre las tasas, teniendo en cuenta aspectos medioambientales y la congestión, proporcionando a los Estados miembros un instrumento para la gestión del tráfico.
- Tres paquetes de seguridad marítima.
- La iniciativa del Cielo Único Europeo.
- Un nuevo marco jurídico para el transporte público.
- Inclusión de la aviación en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión.
- El establecimiento de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), la Agencia Ferroviaria Europea (AFE), la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y la

Agencia ejecutiva de la red transeuropea de transporte (AE RTE-T).

- La ejecución de tres ambiciosos proyectos tecnológicos: el sistema de navegación por satélite Galileo, el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) y el programa SESAR para mejorar la infraestructura del control del tráfico aéreo. Estos grandes proyectos europeos tienen por objeto contribuir a una gestión del tráfico más segura y eficiente en el futuro.
- Ampliación de los derechos de los pasajeros en la aviación civil y el transporte ferroviario.

La Comisión TRAN ha sido una de las más activas respecto de los procedimientos de codecisión, en los que el Parlamento ha demostrado con frecuencia sus competencias como colegislador. Un ejemplo notable es el doble rechazo del denominado "Paquete portuario", pero ha habido otras muchas en las que el Parlamento ha modificado con éxito una amplia variedad de propuestas de la Comisión. Además, el Parlamento solicitó iniciativas políticas y formuló propuestas detalladas de elaboración de una política europea de transportes. La Comisión tomó nota de muchas de estas solicitudes y de las subsiguientes propuestas legislativas.

En las **Fichas técnicas** del Parlamento Europeo, que se actualizan periódicamente, se ofrece una síntesis general de la política europea de transportes, mientras que en el **stocktaking report**³ de la Secretaría de la Comisión TRAN figura un resumen detallado de las actividades de esta última. Asimismo, pueden encontrarse una serie de elementos destacados de la política de transportes en el folleto **Mejoras introducidas por el Parlamento**.

2 Directiva 2006/38/CE de 17 de mayo de 2006.

3 Parlamento Europeo, *Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action, Bruselas 2009*.

POLÍTICA DE TRANSPORTES: ALGUNAS CIFRAS

Los datos y cifras que a continuación se presentan ofrecen una visión general de la dimensión económica, social y medioambiental de la política de transportes. Se trata de una recopilación sucinta, no exhaustiva, que debe tomarse como un punto de partida. A menos que se indique lo contrario, las fuentes empleadas son el Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures, documentos oficiales de la Comisión, informes de la Agencia Europea de Medio Ambiente y el informe elaborado en tres grupos especializados para el actual debate sobre el futuro de los transportes.

Dimensión económica de los transportes

- La prestación de servicios de transporte representa el 4,3 % del total del valor añadido de la UE, con exclusión de los transportes por cuenta propia, la construcción o el mantenimiento de infraestructuras para el transporte y los medios de transporte.
- Se calcula que su participación en la industria logística europea asciende aproximadamente al 14 % del PIB.

Reparto modal

- En el transporte de mercancías, los cuatro modos de transporte terrestre (carretera, ferrocarril, vías fluviales y gasoductos) en la UE-27 sumaban un total de 2,65 billones de t/km en 2007. A las carreteras correspondía el 72,7 % de este total, al ferrocarril el 17,1 %, a las vías fluviales el 5,3 % y a los oleoductos el 4,9 %. Con inclusión del transporte marítimo intracomunitario (unos 1 575 000 millones de t/km) y el transporte aéreo intracomunitarios (en torno a los



3 100 millones de t/km), el porcentaje de la carretera disminuye hasta el 45,6 %, el ferrocarril supone el 10,7 %; las vías fluviales, el 3,3 %; los oleoductos, el 3,0 %; el transporte marítimo, el 37,3 %, y el aéreo, el 0,1 % del total (todas las cifras corresponden a la UE-27 en 2007).

- El transporte terrestre de pasajeros ascendió en 2007 a 5,861 billones de pasajeros-kilómetro (11 826 km por persona). Los coches supusieron el 80,0 % de este total, los vehículos de motor de dos ruedas el 2,6 %, los autobuses y autocares el 9,2 %, el ferrocarril el 6,7 % y el tranvía y el metro el 1,5 %. Con inclusión del transporte aéreo intracomunitario (unos 571 000 millones de pasajeros-kilómetro en 2006) y el transporte marítimo intracomunitario (unos 41 000 millones de pasajeros-kilómetro) en el presente cálculo, el porcentaje de vehículos de uso privado queda reducido al 72,4 % y los vehículos de motor de dos ruedas al 2,4 %. Seguidamente, los autobuses y autocares supo-

nen el 8,3 %; el ferrocarril, el 6,1 %, y el tranvía y el metro, el 1,3 %. Los dos modos de transporte restantes, el marítimo y el aéreo, contribuyen con un 8,8 % y un 0,6 % al reparto modal (todas las cifras corresponden a la UE-27 en 2007).

- El transporte de mercancías creció aproximadamente un 2,7 % anual y el transporte de pasajeros un 1,7 % anual entre 1995 y 2007.
- En 2007, el transporte de mercancías por carretera (t/km) de la UE-27 era superior en un 27 % al del año 2000.
- Más del 90 % del comercio exterior comunitario se realiza por vía marítima, y en los puertos de la Unión se cargan y descargan anualmente más de 3 700 millones de toneladas anuales. Según las previsiones, el transporte marítimo a través de puertos comunitarios crecerá en 1 600 millones de toneladas y alcanzará los 5 300 millones de toneladas en 2018.
- En 2007 funcionaban en la UE-27 4 300 aeronaves de transporte civil de pasajeros, y casi 500 de ellas tenían más de 250 asientos. En esta cifra no se incluyen las aeronaves privadas, que son más de 30 000.

Transportes y medio ambiente

- El transporte representa alrededor de una tercera parte del consumo final de energía en los 27 Estados miembros de la Unión Europea y actualmente es el mayor consumidor de energía final. El transporte por carretera supone el 74 % del total; la aviación, el 15 %; el transporte marítimo, el 7,8 %; el ferrocarril, el 2,2 %, y la navegación interior, el 1,0 %. El transporte es el sector de más rápido crecimiento desde 1990. A él corresponden casi la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de toda la UE-27.

- El total de las emisiones de gases de efecto invernadero de UE-27 disminuyó en un 7,9 % entre 1990 y 2005; sin embargo, la situación en el sector del transporte es diferente. Durante el mismo período, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte incluidas en el Protocolo de Kyoto aumentaron en un 27 %. Si se añaden a los incrementos significativos registrados en las emisiones derivadas del transporte marítimo (+58 %) y de la aviación internacional (+98 %), el incremento total estimado de las emisiones derivadas del transporte comunitario asciende al 36 % entre 1990 y 2006. La evolución del sector de los transportes está frustrando los esfuerzos de los restantes sectores. Si el sector de los transportes no mostrara esta tendencia inversa, las emisiones de gases invernadero de la UE-27 habrían descendido entre 1990 y 2005 en un 14 %, y no en un 7,9 %.
- En 2006, el transporte por carretera representaba el 71 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte. Le seguían el transporte marítimo y aéreo con el 15 % y el 12 %, respectivamente. Con inclusión de las emisiones de las centrales eléctricas que suministran la energía empleada en el transporte ferroviario, el porcentaje del ferrocarril asciende al 1,6 %.
- Según los estudios sobre desplazamientos, la distancia recorrida en la inmensa mayoría de los viajes (el 97,5 %) es inferior a 100 km. Sin embargo, el 2,5 % restante representa más de la mitad de todos los pasajeros-kilómetro.
- La mitad de los viajes efectuados por ciudadanos europeos presentan una distancia inferior a 5 km.
- En 2007 existían 229 millones de vehículos de uso privado en la UE-27.
- Los niveles de posesión de coches en la UE-27 aumentaron un 22 %, el equivalente a 52 millones de coches.



- Aproximadamente el 30 % de la población de la UE-15, es decir, cerca de 120 millones de personas, están expuestas a niveles de ruido del tráfico rodado superiores a los 55 dB(A).
- Aunque el transporte marítimo sigue siendo el modo de transporte más eficiente desde el punto de vista energético por unidad de tráfico realizada, los “costes externos” totales para los ciudadanos del mundo y los recursos medioambientales derivados del transporte marítimo ascienden aproximadamente a 300 000 millones de euros anuales (2006), de los cuales, el 21 % corresponde a la flota comunitaria (64 000 millones)⁴.
- El 40 % del total de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera y hasta el 70 % de otros contaminantes derivados del mismo corresponden a la movilidad urbana.
- En Dinamarca y en los Países Bajos, el porcentaje de ciclistas es más de diez veces superior al de Francia o el Reino Unido⁵.
- La extensión de las ciudades ha acompañado el crecimiento de las zonas urbanas en Europa en los últimos cincuenta años. Desde mediados de la década de 1950, las ciudades europeas se han expandido una media de un 78 %, mientras que la población sólo ha aumentado en un 33 %.
- Cinco aeropuertos de la UE⁶ registran más de 400 000 movimientos de aeronaves (despegue + aterrizaje por pasajero y carga) al año. Esto equivale a más de un movimiento por minuto durante 18 horas diarias. Alrededor de 37 aeropuertos comunitarios registran más de 100 000 movimientos de aeronaves al año.

4 Parlamento Europeo, *'The external costs of maritime transport'*, Bruselas 2007.

5 En Dinamarca 936 y en los Países Bajos 848 km/persona/año, frente a los 75 km de Francia y los Estados Unidos y a los 20 km de España (EEA 2008, p. 31).

6 París-Charles de Gaulle, Fráncfort (Main), Londres-Heathrow, Ámsterdam-Schiphol y Madrid-Barajas.

Dimensión social de los transportes

- La prestación de servicios de transporte supone el 4,3 % del empleo total de la UE, sin contar el los transportes por cuenta propia, la construcción o el mantenimiento de infraestructuras para el transporte y los medios de transporte.
- En 2005, trabajaban en el sector de los transportes alrededor de 8,8 millones de personas. De ellas, alrededor de un 10 % trabajaba en el sector del ferrocarril, un 2 % en el transporte marítimo, un 0,4 % en las vías fluviales internas, un 5 % en el transporte aéreo y un 30 % en actividades de transporte de apoyo y auxiliares (manipulación de la carga, agencias de viajes y de transportes y operadores de turismo). El transporte por carretera supone alrededor del 50 % de todo el empleo en el sector de los transportes, del cual, dos terceras partes corresponde al sector de las mercancías y una tercera parte al transporte de viajeros.
- Los hogares de la UE gastan alrededor del 13,7 % de sus ingresos, o sea, 949 000 millones de euros, en bienes y servicios relacionados con los transportes, de modo que los transportes constituían la segunda partida presupuestaria más importante después de los gastos relacionados con la vivienda. Alrededor de una tercera parte de este importe (310 000 millones de euros) se empleó en la compra de vehículos.
- Se calcula que la duración media del transporte por persona es de 1.1 horas diarias. Esta cifra ha permanecido relativamente estable durante los últimos 40 años. Sin embargo, ha aumentado la movilidad personal en los últimos veinte años debido a la introducción de modos y medios de transporte más rápidos.

- En Europa, 1,5 millones de personas trabajan en actividades relacionadas con el transporte marítimo. Alrededor del 70 % de los trabajos en actividades relacionadas con el transporte marítimo están en tierra, en construcción de buques, arquitectura naval, ciencia, ingeniería, electrónica, manipulación de la carga y logística.

Seguridad de los transportes

- En 2007 murieron 42 448 personas en accidentes de carretera (fallecimiento en un plazo de 30 días). Frente a 2000, el número de muertes disminuyó casi en una cuarta parte (24,8 %).

Infraestructuras de transporte

- La red transeuropea de transporte (RTE-T) será vasta y heterogénea. Abarcará 95 700 km de carreteras,





106 000 km de líneas ferroviarias (de las cuales, 32 000 km serán para trenes de alta velocidad) y 13 000 km de vías navegables interiores. Los nodos de la red los constituyen los 411 aeropuertos internacionales y los 404 grandes puertos marítimos. Según los datos facilitados por los Estados miembros, el coste de la finalización y modernización de la totalidad de la red ascenderá a 900 000 millones de euros durante el período 1996-2020, de los cuales, 500 000 millones de euros todavía han de invertirse entre 2007 y 2020 (de los cuales, 270 000 millones se asignarán al eje y los proyectos prioritarios).

- En 2005, se utilizaban 215 000 km de líneas ferroviarias en la UE-27, electrificadas casi en un 50 %.
- La UE cuenta con el litoral más largo (136 000 km) después de Canadá.

POLÍTICA TURÍSTICA

El turismo carece todavía de un fundamento jurídico propio en el Tratado de la Unión, pero esta situación cambiará cuando entre en vigor el Tratado de Lisboa, cuyo artículo 195 establece que la Unión tendrá competencia normativa en el ámbito turístico, aunque sea en el contexto de las competencias de apoyo (artículo 6).

Más del 90 % de las empresas turísticas son pequeñas y cuentan con un número de empleados que oscila entre uno y nueve. Este sector, dominado por las PYME, representa el 4 % del PIB de la Unión y consta de 2 millones de empresas en las que trabaja el 4 % del total de la mano de obra (casi 8 millones de empleados). Si se tienen también en cuenta los distintos modos en que el turismo participa en otros sectores de la economía, su contribución al PIB aumenta hasta alcanzar el 11 %, y el porcentaje de puestos de trabajo supera el 12 % (24 millones de puestos)⁷.

Debido a su importancia económica, el sector turístico es parte integrante de la economía europea, por lo que son necesarias medidas para contribuir a su organización y desarrollo. Desde el punto de vista europeo, la política turística constituye asimismo un modo de apoyar los objetivos políticos generales en el ámbito del empleo y del crecimiento. El turismo también forma parte de la política medioambiental global, dimensión que ha ido creciendo con el tiempo.

La política turística europea podría contribuir también de manera significativa a contrarrestar la actual crisis económica. En febrero de 2009, más de 27 000 residentes en la Unión Europea de edad igual o superior a 15 años participaron en una encuesta efectuada por la Comisión. Según sus resultados, al menos el 50 % de los ciudadanos se marchan de vacaciones todos los años, y el **48 % tienen la intención de pasar sus vacaciones en su propio país (frente al 43 % en 2008). Cuatro de cada diez ciudadanos que prevén irse de vacaciones en 2009 consideraban que contaban con fondos suficientes** (el 41 %), mientras que uno de cada diez (11 %) pensaba que tenían graves problemas financieros para llevar a cabo su proyecto de vacaciones. Sin embargo, sólo el 19 % estaban casi seguros de que no se iban a marchar de

⁷ Para más información puede consultarse el informe *Panorama del turismo internacional. Edición 2008* de la Organización Mundial del Turismo.

vacaciones en 2009, porcentaje considerablemente inferior al de 2008 (32 %). De los que se van de vacaciones, el 28 % todavía no habían debido la duración ni el destino. Se produjo un gran aumento en el número de personas que las organizaban personalmente (un 56 %), los cuales en general se servían de Internet para ello. La mayoría (el 54 %) prefieren los destinos turísticos tradicionales, y sólo un 28 % eligen destinos “emergentes”. La rentabilidad (33 %) es más importante que el bajo coste (16 %). la mitad de los europeos se van de vacaciones en julio y agosto. Las escapadas invernales han disminuido por motivos financieros (el 42 % decide no irse de vacaciones en invierno). Otros (un 23 %) prefieren viajar en temporada baja. (Para más información, consúltese el Barómetro OMT del Turismo Mundial de enero de 2009).

Según el documento 13/2009 de Eurostat, el número de pernoctaciones en hoteles de la Unión disminuyó en un 0,5 % en 2008 respecto de 2007. Este descenso se debió principalmente a los no residentes (-1,1 %). En términos de pernoctaciones, cinco países concentran el 70 % del turismo: España (270 millones), Italia (247 millones), Alemania (219 millones), Francia (204 millones) y el Reino Unido (173 millones). El mayor descenso lo registraron Chipre (-4,8 %), Grecia (-4,6 %) y los Países Bajos (-4,1 %); mientras que otros países evolucionaron muy favorablemente: Eslovaquia (+7,7 %), Polonia (+4,7 %) y Lituania (+4,6 %).

Si bien se produjo un ligero descenso de las pernoctaciones turísticas, el número de viajes de placer emprendidos por ciudadanos comunitarios aumentó en un 7,1 % en 2008 (sobre todo en el primer semestre), aunque en general de duración más corta. Se registró la misma tendencia (+1,6 %) en el sector del transporte aéreo de pasajeros, con un ligero descenso en el último cuatrimestre.

Al final de 2007, el Parlamento pidió a la Comisión que elaborara una política turística basada en la asociación que



hiciera de Europa un destino turístico privilegiado con un turismo mejor etiquetado y más ecológico. En un informe elaborado a iniciativa propia sobre una nueva política turística europea pedía, entre otras cosas, la concesión más rápida y barata de visados, la producción de estadísticas fiables, normalizadas y actualizadas, la armonización de las normas de calidad para el alojamiento turístico, y la mejora de la protección de los consumidores y de los derechos de los pasajeros. Ya que el Reglamento nº 261/2004 sólo se ocupaba del transporte aéreo, el Parlamento pedía que se ampliasen esos derechos también a los usuarios del transporte ferroviario y marítimo. En este sentido, las últimas iniciativas del Parlamento, el Consejo y la Comisión pueden colmar las lagunas restantes (Reglamentos 1371/2007, COM (2008) 816 y COM (2008) 817).

Además de crear una etiqueta “Europa” que abarque todos los destinos turísticos comunitarios cubiertos por operadores de turismo, el Parlamento también invitó a la Comisión a emprender una amplia serie de iniciativas nuevas que van desde el desarrollo del turismo sanitario, instalaciones para turistas con movilidad reducida, y un “abono juvenil de transporte” para europeos con becas Erasmus, hasta un programa “Ulysses” para el turismo de temporada baja para jubilados y una pista conmemorativa para bicicletas a lo largo del antiguo Telón de Acero.



ENTRE LA CRISIS ECONÓMICA Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

Aunque muchos expedientes clave ya fueron aprobados antes de las elecciones de 2009, son muchos los desafíos que aguardan a la Comisión TRAN en esta nueva legislatura comprendida entre 2009 y 2014.

Dos acontecimientos desempeñarán un papel decisivo y probablemente monopolizarán los debates de la Comisión TRAN: en primer lugar, **la recesión económica**: la actual crisis financiera y económica mundial reviste de imprevisibilidad el futuro de la economía mundial. El sector europeo de los transportes ya ha quedado seriamente afectado por esta crisis y seguirá sufriendo en caso de que persista. Una disminución del comercio equivale a una disminución de los transportes. Esta sencilla fórmula ha quedado confirmada por las últimas cifras e informaciones de diversos sectores y empresas relacionados con el transporte. El sector europeo de transporte de mercancías, desde las compañías marítimas y las compañías aéreas a los expedidores de carga y los ferrocarriles, ya está especialmente afectado. Pero también en el transporte de viajeros el transporte aéreo en particular está sufriendo las consecuencias. Las futuras pérdidas de ingresos pueden contribuir a una mayor reducción de la demanda de movilidad, especialmente turística y de placer.

El controvertido debate sostenido en la Comisión TRAN de marzo de 2009 sobre la asignación de franjas horarias en el contexto de la crisis económica supuso un anticipo de las dificultades que presentaba la posible adopción de medidas en todos los sectores del transporte. La repercusión de la crisis es difícil de calcular porque aún no se dispone de una visión general. De ahí la importancia de examinar con detalle la incidencia en los diversos sectores del transporte y el grado en que las políticas comunitarias se adecuan a los futuros desafíos.

El siguiente desafío ineludible es el **débil rendimiento medioambiental del sistema europeo de transportes**. Aunque la actual crisis económica pueda reducir de forma temporal la demanda de transporte, la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) señala en su último informe⁸ que las tendencias del transporte están empezando a señalar en la dirección errónea. Las cifras y tendencias presentadas en este informe, algunas ya mencionadas, resul-

8 Informe nº 3/2009 de la AEMA, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union, Copenhagen 2009.*

tan alarmantes y corroboran la necesidad de aplicar medidas inmediatas y de alcance, sobre todo en lo que se refiere a resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero, pero también la contaminación atmosférica, el ruido y la pérdida de hábitats.

La reacción política de la Unión, incluida la política de transportes, frente a la crisis económica contribuirá asimismo al éxito o al fracaso de la lucha contra el cambio climático. Pese a que la crisis económica tendrá otras repercusiones graves en la economía y la sociedad europeas, está generalmente aceptado que tal incidencia tendrá un carácter temporal. Sin embargo, desde el punto de vista científico ya no cabe duda alguna sobre las consecuencias irreversibles y catastróficas del cambio climático si no se aborda ahora, de manera resuelta y simultáneamente en todos los sectores. Así pues, en su Resolución de 4 de febrero de 2009 **“2050: El futuro empieza hoy – Recomendaciones para la futura política integrada de la UE en materia de cambio climático”**⁹, el Parlamento Europeo destacaba “la necesidad de combatir el cambio climático y sus efectos mediante medidas políticas y educativas basadas en una perspectiva a largo plazo y mediante la puesta en práctica de forma coherente de las decisiones estratégicas basadas en esa perspectiva, sin supeditarlas a objetivos inmediatos”.

La crisis económica puede también contemplarse como un punto de partida y una oportunidad de introducir cambios políticos trascendentales para lograr una economía más sostenible y que ofrezcan nuevas oportunidades de negocio a las empresas europeas en los años venideros. Representa asimismo una oportunidad de introducir cambios que deberían haberse

adoptado mucho antes para lograr un sistema de transportes europeo sostenible, tal y como preconiza la AEMA.

El programa de trabajo de la nueva Comisión TRAN no sólo se ocupará de estos dos cambios primordiales, sino que dependerá en gran medida de:

- el programa de trabajo de la nueva Comisión,
- los expedientes clave que ya se están tramitando.

A continuación se ofrece una síntesis de los principales expedientes en trámite.

PRINCIPALES EXPEDIENTES EN TRÁMITE

Euroviñeta

En marzo de 2009 el Parlamento Europeo adoptó en primera lectura una propuesta para la revisión de la Directiva sobre la “Euroviñeta”, que se refería concretamente a la internalización de los costes externos del transporte de mercancías en vehículos pesados. Al principio, el Parlamento Europeo apoyó el enfoque de la Comisión. En lo sucesivo, los impuestos que deben abonar los camiones de más de 3,5 t no sólo se basarán en los costes imputables por el uso de la infraestructura, sino también en cierta medida en la contaminación, tanto acústica como atmosférica, que generan. El parlamento considera que debería ser posible también que los camiones pagaran por congestión en las carreteras congestionadas durante los periodos punta, aunque se han excluido del texto métodos específicos de cálculo y límites máximos de congestión.

⁹ En este informe final de la Comisión Temporal sobre el Cambio Climático, en el que se proponen medidas apropiadas a todos los niveles, el PE también formuló muchas recomendaciones para las futuras medidas destinadas al sector de los transportes (apartados 77 a 106).



Si la Comisión TRAN decide seguir adelante con la segunda lectura de este texto, la segunda lectura del Parlamento tendrá lugar en la nueva legislatura.

Paquete titulado “Hacia un transporte más ecológico”

La internalización de los costes externos del sector del transporte de mercancías se considera, sin lugar a dudas, como uno de los desafíos más importantes a que se enfrenta la política europea de transportes en los años venideros.

En marzo de 2009, el Parlamento adoptó una decisión en la que criticaba a la Comisión por la falta de una estrategia global que aborde el transporte ecológico y la carencia de un modelo utilizable para el cálculo y la imputación de los “costes externos”, como la estimación del impacto ambiental del transporte. El paquete “Hacia un transporte más ecológico” de la Comisión pretende contribuir a que la Unión Europea alcance sus objetivos en materia de cambio climático y energía. Se compone de una serie de comunicaciones y su finalidad consiste en fomentar el transporte sostenible y garantizar que los costes reales del transporte se reflejan en su precio efectivo.

La resolución del Parlamento señala que la Comisión no ha elaborado ni presentado un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Tampoco ha analizado el impacto para todos los modos de transporte y, en la práctica, sólo ha establecido normas para los vehículos pesados. En consecuencia, el Parlamento instó a la Comisión a que adoptara sin demora medidas encaminadas, en primer lugar, a presentar propuestas específicas para todos los modos de transporte y, en segundo lugar, a presentar un planteamiento global para el cálculo y la imputación de los costes externos, así como la estimación de sus repercusiones sobre la base de un modelo exhaustivo. El informe de la AEMA antes mencionado señala que ahora más que nunca se precisan medidas políticas coherentes destinadas a cada uno de los sectores del transporte.

Lograr el funcionamiento pleno de los programas Galileo, SESAR y ERTMS

En los últimos años la UE ha lanzado una serie de ambiciosos proyectos tecnológicos como el programa de navegación por satélite Galileo, el Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario (*European Rail Traffic Management System*) (ERTMS) y el programa de investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR:

Single European Sky ATM Research) para mejorar la infraestructura del control del tráfico aéreo. Estos grandes proyectos europeos tienen por objeto mejorar la eficiencia y la seguridad de la gestión del tráfico en el futuro. Ninguno de ellos es todavía operativo, ya que queda aún mucho por hacer para y probablemente habrá que someterlo a nuevos debates en las correspondientes comisiones (Transporte e Industria).

El despliegue íntegro de Galileo, que consta de 30 satélites y de la correspondiente infraestructura terrestre, está prevista para 2013, mientras que los otros dos proyectos necesitarán más tiempo para ser plenamente operativos.

Transporte urbano

La gestión del transporte urbano en la Unión Europea se está convirtiendo en una prioridad de la agenda europea relativa a los transportes. El ochenta por ciento de la población europea vive en zonas urbanas, y más del 60 % en zonas con una población superior a los 10 000 habitantes, y la tendencia es ascendente. El tráfico urbano provoca el 40 % de las emisiones de CO₂ y el 70 % de las emisiones de otras sustancias contaminantes derivadas del transporte por carretera. Así pues, en las zonas urbanas tienen un gran potencial desde el punto de vista del aumento de la eficiencia energética y de la reducción de emisiones en el ámbito del transporte. Fomentar el cambio hacia el transporte sostenible no sólo aliviará las ciudades congestionadas y contaminadas, sino que también contribuirá significativamente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las numerosas normativas europeas ya han tenido una repercusión en el transporte urbano, aun cuando no haya existido una estrategia específica dedicada al transporte urbano en el ámbito comunitario.

En 2007, la Comisión Europea presentó un Libro verde sobre movilidad urbana¹⁰, que abordaba la cuestión de la creación de una nueva cultura de la movilidad urbana para conciliar el desarrollo económico de las ciudades y las correspondientes necesidades de movilidad con las condiciones necesarias para que las ciudades sigan siendo habitables y para proteger el medio ambiente. El Parlamento Europeo adoptó una resolución sobre este Libro Verde el 9 de julio de 2008 esperando que diera lugar a un plan de acción. Dado que la Comisión no ha presentado ningún proyecto de plan de acción y vista la proximidad de las elecciones europeas de junio de 2009, el Parlamento Europeo ha decidido elaborar otro informe de propia iniciativa en el que consten medidas específicas para el transporte urbano en el ámbito europeo. Entre las recomendaciones del Parlamento cabe destacar la introducción y aplicación general de planes de transporte urbano en aglomeraciones urbanas de más de 100 000 habitantes, el lanzamiento de un programa para mejorar las estadísticas y las bases de datos de Eurostat relacionadas con la movilidad urbana y el establecimiento de un observatorio de la movilidad urbana. Asimismo, el Parlamento insistió en la necesidad de intensificar el apoyo financiero comunitario.

Los debates sobre la movilidad urbana proseguirán en la próxima legislatura.

De la libre circulación sin fronteras al Cielo Único

Las fronteras aéreas comunitarias son más difíciles de suprimir que las terrestres. La Comisión empezó a actuar en este sentido en otoño de 1999 con una comunicación sobre La creación del cielo único europeo¹¹. El procedimiento legislativo de la codeci-

¹⁰ Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana (COM(2007)0551).

¹¹ COM(1999) 614



sión entre el Parlamento y el Consejo culminó en abril de 2004 con la entrada en vigor de un paquete de cuatro reglamentos entre los que se contaba el Reglamento marco nº 549/04 sobre la prestación de servicios de navegación aérea, la organización y utilización del espacio aéreo y la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

Aun reconociendo que las disposiciones sobre la competencia del Tratado no son aplicables al transporte aéreo, el Parlamento ha conseguido que se creara un comité consultivo sobre los aspectos técnicos de la aplicación del Cielo Único y que se incluyeran sanciones por el incumplimiento de las normas. Así mismo, obtuvo concesiones en materia de cooperación entre los usuarios civiles y militares.

En la sexta legislatura se consiguió responder, en cierta medida, al desafío que suponía la creación del Cielo Único Europeo. La pregunta oral de la Comisión de Transportes a la Comisión durante el debate en el Pleno del 4 de septiembre de 2007 abordaba una de las cuestiones fundamentales: la necesidad de abandonar el ineficaz enfoque ascendente que dejaba en manos de los Estados miembros la creación de los bloques funcionales de espacio aéreo (rutas aéreas con una organización óptima del tráfico destinada a reducir el consumo y la emisión de gases de efecto invernadero) y optar por una estrategia comunitaria más proactiva. Seguidamente, la Comisión anunció el paso a una segunda fase 'basada en el rendimiento y en los mecanismos para crear un Cielo Único Europeo.

Al mismo tiempo, la Comisión avanzaba "Hacia una aviación más sostenible y más funcional" (COM(2008/389)). SESAR (originalmente SESAME), empresa común tecnológica, se puso en marcha bajo los auspicios de Eurocontrol y gracias a la financiación de las RTE-T de la Comisión. En 2013 desarrollará un moderno sistema europeo de gestión del tráfico aéreo que eliminará el actual problema relativo a los sistemas de gestión

del tráfico aéreo nacionales de carácter fragmentario. El volumen del tráfico aéreo se incrementó en más del 50 % en los últimos diez años. Eurocontrol calcula que los vuelos anuales en Europa ascienden a 8,5 millones (y se prevé que aumenten a 17 millones en 2020). En los días punta puede haber hasta 30 000 vuelos, entre unos 130 aeropuertos; el 80 % de los vuelos son intraeuropeos. La distancia media es de 826 km. En 2007, el número de pasajeros registrados era superior a los 790 millones, de los cuales, 520 millones volaron dentro de la UE, y se transportaron 12,5 millones de toneladas de carga. Desde la creación del mercado único en 1993 han entrado en el mercado más de 30 nuevas líneas aéreas (sobre todo compañías de bajo coste, que están incrementando su capacidad en un 25 % anual).

En el contexto de la revisión de la legislación relativa al Cielo Único Europeo (SES en sus siglas en inglés) propuesta en junio de 2008, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), que funciona en Colonia desde 2003 (incluye también cuatro países no comunitarios), debería garantizar el nivel máximo posible de protección medioambiental y ocuparse de cuestiones primordiales de seguridad (inspecciones, programas de formación y normalización, certificados de aeronavegabilidad normalizados, autorización de operadores de terceros países y controles de su seguridad aérea con arreglo al programa SAFA).

En su informe adoptado el 25 de marzo de 2009, el Parlamento apoyó los dos proyectos legislativos presentados por la Comisión en el segundo conjunto de medidas legislativas relativas al Cielo Único Europeo (2008): la modificación del Reglamento sobre el Cielo Único Europeo y la modificación del Reglamento sobre la Agencia Europea de Seguridad Aérea. En especial, el informe del PE mencionado sobre el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación refrenda la propuesta de permitir que la AESA controle la totalidad del sistema europeo de aviación. El informe confirmaba que el compromiso buscado por el Parlamento, particularmente en los relativo a los objetivos de rendimiento de la Comunidad (en ámbitos clave como la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad) aprobados por la Comisión previa celebración de consultas con los agentes no estatales pertinentes. Establecía asimismo metas vinculantes para los proveedores de servicios de navegación aérea y preveía la creación de bloques funcionales de espacio aéreo. En conjunto, cuanto antecede redundará en una red flexible de bloques homogéneos adaptados a las necesidades del tráfico aéreo más allá de las fronteras nacionales.

Al final de la sexta legislatura, el PE prevé que el segundo conjunto de medidas legislativas relativas al Cielo Único Europeo suponga para el cielo europeo lo que el Tratado de Schengen fue para la libre circulación de personas dentro de la UE. Así, durante la próxima legislatura, el Parlamento tendrá que garantizar el arraigo del concepto de Cielo Único con todos sus elementos diversos, entre los que se cuenta el aspecto tecnológico del SESAR. Es necesario crear una red más directa de rutas para mejorar el rendimiento de las líneas aéreas, reducir sus emisiones e incrementar la capacidad del espacio aéreo. En este contexto se nombrará a un coordinador de bloques funcionales de espacio aéreo, el cual, al igual que los ocho que ya existen en la RTE-T, deberá informar al Parlamento cada tres meses. El reglamento de base ya establece un calendario de aplicación de las medidas previstas. El PE cree que las disposi-

ciones de aplicación deberán presentarse dentro de un plazo adecuado y ha solicitado una hoja d ruta coherente para la elaboración real de las disposiciones de aplicación teniendo en cuenta su prioridad e interconexiones. En concreto, el PE sugiere que todas las partes se comprometan a adaptar los compromisos políticos al marco tecnológico y a acelerar el proceso de establecimiento del Cielo Único Europeo en plena consonancia con la fase de desarrollo del SESAR, de modo que a partir de 2014 puedan beneficiarse plenamente de su fase de despliegue.

Un año y medio después de la entrada en vigor del nuevo Reglamento, la Comisión tendrá que presentar al Parlamento y al Consejo un informe de evaluación relativo a las repercusiones jurídicas, de seguridad industriales, económicas y sociales del Cielo Único, teniendo en cuenta la evolución de los bloques funcionales de espacio aéreo y de la tecnología disponible. Se ha establecido asimismo un período de referencia similar para lograr los objetivos del programa de rendimiento. En la próxima legislatura, el Parlamento tendrá que supervisar tanto el establecimiento de las autoridades de con-



trol nacionales independientes para velar por los requisitos de seguridad y rendimiento del Cielo Único, como la creación de un órgano consultivo de agentes implicados en la seguridad aérea que asesore a la Comisión.

Derechos de los pasajeros

Poco antes de que concluyese la última legislatura, el Parlamento adoptó en primera lectura las propuestas de la Comisión relativas a los derechos de los viajeros de autobús o autocar y en el sector del transporte marítimo, incluidos los pasajeros con movilidad reducida y discapacidades.

Estas propuestas forman parte del objetivo de la Comisión de ampliar los derechos de los pasajeros en los sectores del transporte aéreo y ferroviario a otros modos de transporte. La propuesta tiene por objeto establecer los derechos de los viajeros de autocar y autobús para mejorar el atractivo de este tipo de transporte y la confianza en él, así como para lograr condiciones de competencia equitativas entre los transportistas de los diversos Estados miembros y con respecto a otros modos de transporte. Si la Comisión TRAN decide seguir adelante con la segunda lectura de estas propuestas, la segunda lectura del Parlamento se llevará a cabo en la nueva legislatura.

Por otra parte, la Comisión ya ha anunciado su intención de publicar en la segunda mitad de 2009 un informe en el que hará balance de la situación actual de los derechos de los pasajeros de la aviación civil, fruto de una antigua y reiterada petición de la Comisión TRAN.

Transposición y aplicación de la legislación existente

En varias resoluciones sobre la mejora del proceso legislativo, el parlamento ha declarado su deseo de supervisar más estrechamente la transposición y aplicación de la legislación adoptada, principalmente a través de comisiones parlamentarias.

En comparación con otras comisiones, la Comisión TRAN se ocupa de un gran número de propuestas legislativas. Como ya se ha indicado, recientemente se han adoptado importantes normativas relativas al transporte comunitario, si bien algunas todavía están a la espera de una adecuada transposición o aplicación en una serie de Estados miembros (por ejemplo, el conjunto de disposiciones relativas a la seguridad marítima y ferroviaria). En lo sucesivo, además de informes sobre la nueva legislación, cobrará creciente importancia para la Comisión TRAN el seguimiento de la aplicación de la legislación comunitaria vigente. Para ello, una posibilidad es nombrar "Ponentes de la aplicación" o establecer turnos de preguntas periódicos relativos a la aplicación y la transposición, tal y como se acordó en la Conferencia de Presidentes en septiembre de 2008.

FUTUROS EXPEDIENTES

El futuro del transporte

La Comisión Europea inició recientemente un debate sobre los cambios y oportunidades del sector del transporte a largo plazo (20 a 40 años). La Comisión anunció la publicación de una comunicación centrada en la perspectiva a medio plazo, que pretende adoptar en el verano de 2009.

En marzo de 2009, tres grupos temáticos sobre "economía y sociedad", "medio ambiente y tecnología" e "infraestructura y logística" presentaron un primer informe en el que se

incluía un marco hipotético para el período hasta 2050 y que apuntaba posibles tendencias y desafíos para el futuro, como, por ejemplo, la creciente globalización con la consiguiente demanda de movilidad, la urbanización, el envejecimiento, el cambio climático, la contaminación y la congestión.

Los avances en las tecnologías relacionadas con la energía, los transportes y las comunicaciones transformarán las vidas de las personas de manera probablemente positiva, pero incidirán también negativamente en el sistema de transportes. La política europea de transportes tendrá que afrontar estos desafíos con nuevas iniciativas políticas. Dado que el período del actual Libro Blanco concluye en 2010, esta comunicación puede considerarse un primer paso para el período de seguimiento. Persisten muchas incertidumbres sobre el futuro de los transportes. Las interacciones entre la motivación de la demanda de transportes son complejas, es muy difícil prever cuáles serán los avances tecnológicos y factores externos tales como la evolución económica o geopolítica o el impacto del cambio climático no pueden anticiparse fácilmente. No obstante, existe un amplio consenso en torno a la cuestión de que la política comunitaria de transportes ha llegado a un punto de transición hacia un nuevo sistema de transportes por lo que debe afrontar nuevos desafíos. En este sentido, también es por todos reconocido que la unión Europea necesita una visión clara a medio y largo plazo sobre el sistema de transporte sostenible que desea. En dicha visión deberían estar contempladas ideas y sugerencias sobre los siguientes extremos:

- las necesidades futuras de movilidad y su motivación;
- ciudades habitables y una nueva cultura de la movilidad urbana;
- movilidad individual independiente de las fuentes de energía convencionales;
- opciones técnicas que pueden emplearse para obtener una nueva generación de sistemas de propulsión y períodos de transición correspondientes que han de organizarse hasta entonces;
- avance hacia un sistema de transportes integrado;
- futura política de infraestructuras de transportes;
- apertura, organización y regulación de los futuros mercados de transportes;
- comprensión y gestión de las motivaciones de la demanda de transportes;
- cambio de comportamiento;
- mejora de las tecnologías de la información para un uso y una integración más eficientes de las redes de transportes;
- protección y seguridad;
- prioridades de investigación y desarrollo tecnológico (IDT) a medio y largo plazo **para los transportes.**

Este decisivo debate acaba de iniciarse y se prolongará de manera intensiva en la nueva legislatura.

Futuro de la RTE-T

El Libro Verde de febrero de 2009 Revisión de la política de la RTE-T¹² pretendía adaptar la acción comunitaria a los nuevos desafíos afrontados por la UE, principalmente en lo relativo

12 COM(2009) 44

a la lucha contra el cambio climático, los objetivos sociales y económicos de la estrategia de Lisboa y el papel de la UE como actor internacional con el objeto de mejorar las conexiones entre sus infraestructuras y las de sus vecinos y el resto del mundo. La Comisión propuso reforzar la integración de la red mediante una mejor utilización de modos de transporte combinados tanto para mercancías como para pasajeros, optimizando el uso de sistemas inteligentes de transporte y fomentando la innovación tecnológica.

Asimismo, desde 2007 el Parlamento viene pidiendo a la Comisión que empiece a trabajar de forma inmediata en el establecimiento de metas y respuestas a largo plazo (para el período posterior a 2010) para lograr un enfoque integrado de la futura política europea de transporte público. En abril de 2009, como respuesta al Libro Verde de la Comisión, el Parlamento adoptó una resolución sobre este tema en la que subrayaba la importancia del análisis costes-beneficios, la sostenibilidad y el valor añadido europeo de los proyectos de infraestructuras transeuropeas. A este respecto, el PE sostenía que, desde el punto de vista ecológico y económico, los sistemas de transporte multimodal, que permiten la utilización de diferentes medios de transporte en la misma ruta, constituyen en muchos casos la única opción de futuro viable y sostenible. La resolución pide a los Estados miembros que integren los corredores verdes, las redes de flete ferroviario, la red transeuropea de flete ferroviario (RTE-FF), los corredores del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), las "autopistas" marítimas, tales como el transporte marítimo a corta distancia, las vías navegables existentes con gran capacidad, en el concepto RTE-T intermodal, basado en acciones planificadas en favor de modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, que consuman menos carburante y más seguros.

A la luz del examen intermedio del marco financiero comunitario y del actual debate en torno al plan de recuperación de la UE, el Parlamento advirtió que la inversión en infraestruc-

tura de transportes es un método decisivo para combatir la crisis económica y financiera. Por consiguiente, el PE instó a la Comisión a culminar rápidamente los proyectos de infraestructura vinculados a la RTE-T y financiados a través de los Fondos Estructurales o de los fondos de cohesión.

Por otra parte el Parlamento esperaba una mayor coherencia del Consejo respecto de los proyectos de la RTE-T en relación con las decisiones sobre los presupuestos de la RTE-T e instó a los Estados miembros a replantearse sus prioridades inversoras con objeto de acelerar la culminación de los proyectos RTE-T a su cargo, particularmente en los tramos transfronterizos.

En consecuencia, el Parlamento favoreció la reconsideración del presupuesto de la RTE-T por parte de los Estados miembros en el contexto del examen intermedio de la Perspectiva Financiera en RTE-T 2009-2010.



El debate sobre el futuro de la RTE-T y sobre su financiación a partir de 2014 será muy probablemente uno de los debates clave de la nueva legislatura.

Estrategia de transporte marítimo hasta 2018

En enero de 2009, la Comisión presentó una comunicación sobre los principales objetivos estratégicos para el transporte marítimo europeo hasta 2018¹³ en la que presentaba las principales opciones estratégicas del sector en el período que finaliza en 2018. Dicha comunicación identifica los principales ámbitos de acción y los numerosos desafíos que han de abordarse:

- *El futuro del transporte marítimo europeo en los mercados mundializados:* ¿Cómo abordar la presión de la creciente competencia ejercida por los países del mundo especializados en transporte marítimo y cómo lograr condiciones equitativas para el transporte marítimo? ¿Cómo puede impulsar un cambio destinado a lograr un marco regulador internacional global para el transporte marítimo?
- *Recursos humanos, marinería y conocimientos marítimos especializados:* Cómo hacer frente a la creciente escasez de profesionales del sector marítimo. Las potenciales medidas se centran en destacar el atractivo de las profesiones del sector marítimo, en potenciar sus perspectivas de empleo en el sector, en facilitar las perspectivas de carrera en las agrupaciones marítimas a lo largo de toda la vida profesional y en potenciar la imagen del transporte marítimo. Otras medidas previstas consisten en velar por la aplica-

ción del Convenio del Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT y en impartir educación y formación a los navegantes.

- *Transporte marítimo de calidad:* medidas para apoyar un transporte marítimo más ecológico hacia el objetivo a largo plazo de un transporte marítimo sin residuos ni emisiones. Medidas para mejorar la protección marítima y opciones para lograr una mayor seguridad para prevenir el terrorismo y la piratería.
- *Potencial del transporte marítimo de corta distancia:* ¿Cómo solucionar el incremento previsto de los volúmenes de transporte marítimo? ¿Cómo proporcionar la combinación adecuada de medidas para que los puertos puedan cumplir eficazmente su función de portal? Entre otras



13 COM(2009) 8 final

posibles soluciones, se propone establecer un auténtico espacio europeo para el transporte marítimo sin barreras, despliegue total de los proyectos de las autopistas del mar y la modernización y la expansión de proyectos de infraestructuras para la conexión de los puertos con el interior mediante las condiciones adecuadas para atraer los flujos de inversión hacia el sector portuario y mediante programas de financiación comunitaria.

- *Investigación e innovación marítimas:* La Comisión sugiere mejoras en materia de incremento de la eficiencia energética de los buques, reducción de su impacto medioambiental, minimización de los riesgos de accidentes y mejora de la calidad de vida en el mar. Con este fin ha de establecerse un marco de referencia que permita el despliegue de servicios marítimos electrónicos a nivel europeo y mundial.

Probablemente la Comisión presente en los próximos cinco años varias propuestas relativas a ámbitos de acción clave establecidos en la citada comunicación.



QUIÉNES SOMOS

Los departamentos temáticos son unidades de investigación que ayudan a los órganos parlamentarios a desempeñar sus tareas legislativas e institucionales. Fueron creados en virtud de una Decisión de la Mesa del Parlamento Europeo de 2004 con objeto de incorporar la investigación a las actividades parlamentarias e intensificar el apoyo prestado a las comisiones. Su principal objetivo es facilitar todos los instrumentos necesarios para mejorar el proceso legislativo. Existen en la actualidad cinco departamentos temáticos que abarcan todos los ámbitos de competencia de las comisiones y otros órganos parlamentarios: Política Económica y Científica, (Departamento Temático A), Políticas Estructurales y de Cohesión (Departamento Temático B), Dirección de Derechos de los Ciudadanos y Asuntos Constitucionales (Departamento Temático C), Asuntos Presupuestarios (Departamento Temático Budg), Relaciones Exteriores (Departamento Temático Expo).

Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión abarca los siguientes ámbitos: Agricultura y desarrollo rural, Cultura y Educación, Pesca, Desarrollo regional y **Transportes y Turismo**.

CONOCIMIENTOS ESPECIALIZADOS INTERNOS O EXTERNOS

Los conocimientos específicos pueden obtenerse dentro de las instituciones o de fuentes externas. A petición de una comisión parlamentaria, el Departamento Temático B examina si es posible obtenerla dentro de las instituciones. Gran parte de los documentos suministrados son elaborados por administradores del Departamento Temático B. Cuando ello no es posible, el Departamento Temático convoca licitaciones cuyos plazos y complejidad varían. Son organizadas y gestionadas por administradores del Departamento Temático B en estricto cumplimiento de las normas establecidas en el Reglamento Financiero (transparencia, no-discriminación y buena gestión financiera).

QUÉ OFRECEMOS

El Departamento Temático B facilita una amplia gama de servicios de investigación especialmente adaptados para satisfacer las necesidades de la Comisión de Transportes y Turismo. A continuación figuran unas breves descripciones de las opciones propuestas.

Notas

Las notas son contribuciones concisas sobre asuntos relacionados con el trabajo o los asuntos cotidianos de la Comisión Transportes y Turismo. Este tipo de instrumento sirve sobre todo para estimular las reflexiones de los Miembros cuando se está elaborando un informe, cuando una delegación ha organizado una visita oficial o cuando se organizan eventos importantes relacionados con cuestiones europeas.

Las notas internas son elaboradas por el Departamento Temático B con plazos muy reducidos y gran flexibilidad. También es posible contratar a expertos externos para redactar las notas (cuando éstas tratan de temas muy técnicos o que han sido poco investigados). Dichos expertos son seleccionados mediante licitaciones.

Estudios

Los estudios son contribuciones más profundas por lo general relacionadas con una propuesta legislativa o un informe elaborado a iniciativa propia. Constituye el instrumento de uso más generalizado. Los estudios son redactados por expertos seleccionados por el Departamento Temático B a través de licitaciones. La naturaleza contractual de este instrumento permite plazos más dilatados. En general, los estudios se presentan a la Comisión de Transportes y Turismo. Ocasionalmente dan lugar a audiencias públicas en las que el Departamento Temático B también puede prestar ayuda.

Evaluaciones de impacto

Cuando es adecuado y necesario para el proceso legislativo, las comisiones pueden solicitar evaluaciones de impacto respecto de modificaciones sustanciales a propuestas legislativas. Pueden asimismo solicitar evaluaciones de impacto sobre la aplicación de la legislación europea en los distintos Estados miembros. Estas evaluaciones son efectuadas por expertos externos.

Talleres

Su objetivo es proporcionar conocimientos especializados independientes en forma de documentos escritos y posteriormente expuestos mediante presentaciones orales y debatidos con los diputados y otros expertos. También pueden solicitarse notas y estudios relativos a los talleres que servirán como documentos de base para los debates de las comisiones.

Grupos de expertos

Un grupo de expertos está constituido por expertos externos cuya misión consiste en proporcionar periódicamente a los Miembros contribuciones, principalmente en forma de breves notas informativas. Si procede, los expertos pueden asistir a las reuniones de las comisiones para aportar información y asesoría. Los documentos y actas de estas reuniones normalmente pueden consultarse en forma de informes en el sitio Intranet del Departamento Temático B.

Fichas técnicas

Su función consiste en facilitar una síntesis de las actividades parlamentarias y comunitarias a un público amplio. Las **Fichas técnicas sobre la Unión Europea** se cuentan entre las publi-

caciones más populares del Parlamento y su versión en línea es una de las secciones más visitadas del sitio web “Europarl”.

Cada ficha técnica abarca un tema específico. Son redactadas por administradores de los departamentos temáticos y una comisión editorial se encarga de su coordinación general. Las fichas técnicas figuran en Internet en inglés, francés y alemán. También existe una versión impresa en inglés, francés, alemán, italiano, polaco y español, además de un CD-ROM en 21 idiomas (que puede solicitarse el servicio de distribución de los diputados).

PRESENTACIÓN DE UNA SOLICITUD

Las comisiones parlamentarias pueden solicitar la información especializada que precisen con arreglo a sus prioridades políticas (informes, audiencias, delegaciones, etc.). Cuando los coordinadores deciden que es imprescindible contar con los conocimientos especializados necesarios, la Comisión de Transportes y Turismo debe remitir una solicitud por escrito al Departamento Temático B.

Las solicitudes individuales de cada diputado de la Comisión TRAN han de dirigirse al coordinador del respectivo grupo político, que a su vez puede formular una propuesta de decisión en la reunión de coordinadores o en un procedimiento escrito organizado por la secretaría de la Comisión TRAN.

PLAZOS MEDIOS

Los plazos dependen de la complejidad de los conocimientos especializados necesarios. El plazo habitual necesario para la obtención de una nota oscila entre las tres y las seis semanas. Los conocimientos externos se facilitan mediante contrato, lo

cual significa que requieren un lapso de tiempo más dilatado. Por consiguiente, un plazo razonable oscilaría entre los cuatro y los doce meses. Si desea calcular el tiempo necesario para una solicitud concreta le roamos que se ponga en contacto con nosotros.

PRESUPUESTO DISPONIBLE

Las comisiones parlamentarias reciben una asignación presupuestaria para sufragar los trabajos de investigación realizados en el exterior. La dotación presupuestaria aumenta proporcionalmente al tamaño de la comisión, que tiene derecho a utilizarla sin autorización previa de otros órganos parlamentarios. El presupuesto de la Comisión de Transportes y Turismo para la obtención de información especializada externa ascendía en 2008 a 407 000 euros.

NUESTRA CARTA DE CALIDAD

El Departamento Temático B ofrece una exhaustiva gama de servicios de investigación que desempeñan un papel decisivo en las actividades parlamentarias.

Nuestros principios fundamentales son la integridad, la independencia y la calidad. Integridad significa la adhesión incondicional a los más altos principios éticos y normas profesionales. La independencia implica la prestación de asesoramiento especializado correcto y libre de cualquier coacción. Por último, la calidad es la voluntad de alcanzar los más altos niveles de excelencia profesional.

Estos principios constituyen la base de nuestra cultura de excelencia y responsabilidad y conforman los controles y procedimientos por los que nos guiamos en nuestro quehacer cotidiano.

Nuestro compromiso es la consecución de los más altos niveles de profesionalidad respecto de la independencia, la ética y otros requisitos profesionales con un comportamiento digno de la confianza de los diputados y positivo para su reputación. Este compromiso también nos ha llevado a compartir nuestros conocimientos y experiencia con otras instituciones, parlamentos nacionales, comunidades científicas e partes interesadas de los Estados miembros.

Conservar la confianza de los diputados y órganos parlamentarios es una de nuestras más altas prioridades que en último término afecta todos y cada uno de los aspectos de nuestro trabajo.

DATOS DE CONTACTO

Todos nuestros documentos, salvo los confidenciales pueden consultarse en línea o en la biblioteca.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Fichas técnicas

www.europarl.europa.eu/factsheets

Nuestro catálogo de publicaciones puede consultarse en nuestra página inicial (en Intranet).

Previa solicitud pueden obtenerse ejemplares impresos. Puede visitar nuestra exposición de material impreso en el tercer piso del edificio ASP para obtener ejemplares de nuestras últimas publicaciones.



Distribuimos asimismo un boletín mensual electrónico con información muy breve sobre nuestras últimas publicaciones y eventos.

Su opinión nos interesa.

Si desea formular algún comentario o solicitar información, o si desea suscribirse a nuestro boletín, le rogamos que se ponga en contacto con nosotros a través de la siguiente dirección de correo electrónico:

poldep-cohesion@europarl.europa.eu



Para contribuir al debate en la Comisión de Transportes y Turismo y contribuir a diversos intercambios de opiniones, el Departamento Temático B ha facilitado una serie de estudios y notas. Normalmente, los estudios están redactados en inglés, y con mucha frecuencia también en otras lenguas, como francés o alemán.

A continuación se ofrecen algunos ejemplos de este tipo de documentos. En nuestra página Intranet puede consultarse la lista completa.

Notas:

- **The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies:** Nota interna de amplia difusión previa a la última reunión Agora (reunión anual entre el Parlamento y la sociedad civil)
- **Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options:** Esta nota informativa trata de la propuesta de directiva comunitaria por la que se modifica la Directiva 1999/62 que introduce gravámenes a los costes externos para los vehículos pesados. La nota compara en primer lugar la propuesta de la Comisión con las conclusiones del *Handbook on the estimation of external costs in the transport sector*. Seguidamente examina los problemas más controvertidos, como la elección de componentes de los costes externos, el tratamiento de los costes de congestión, el tratamiento de los límites máximos, la aplicación de las redes y el uso de los ingresos. Por último, se ofrecen algunas perspectivas y opciones políticas a medio plazo. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **The 'open skies' agreement between the EU and the USA:** Esta nota informativa destaca los aspectos y las ventajas principales del acuerdo entre la UE y los Estados Unidos de América firmado en Washington el 30 de abril de 2007. Dicho acuerdo, que entró en vigor recientemente, posibilitará el establecimiento de un espacio aéreo sin fronteras entre las dos partes a ambos lados del atlántico. (EN - FR).
- **External costs of maritime transport:** Esta nota evalúa los costes externos totales y específicos del transporte marítimo. Se analizan tres factores externos principales: a) contaminación marina (vertidos en el mar); b) calidad del aire (emisiones a la atmósfera); y c) cambio climático (gases de efecto invernadero). Además, se cuantifican los impactos físicos para un segundo grupo de factores para los que no se dispone de valores mone-

tarios: d) consumo de recursos; y e) residuos sólidos (basura) y líquidos (lodos). También se evalúan en este documento informativo los vertidos ilegales. El capítulo final ofrece recomendaciones relativas a medidas rentables y prometedoras para reducir o internalizar los costes externos del transporte marítimo. (DE - EN - FR)

- **Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services:** Esta nota ofrece una visión general de las actuales normativas y etiquetados de calidad en la UE, además de una evaluación del potencial para los programas de alcance europeo. Se centra principalmente en el alojamiento y en las etiquetas de calidad de los hoteles, aunque también se tratan otros temas relacionados con el turismo. (DE - EN - FR - IT).

Estudios:

- **The Calculation of External Costs in the Transport Sector:** La internalización de los costes externos en el sector de los transportes constituye una de las cuestiones más complicadas a las que deberá enfrentarse la política europea de transportes en los años venideros. El estudio proporciona una reseña de los últimos estudios más importantes que se han llevado a cabo sobre los costes externos, destacando las ventajas y desventajas de varios enfoques y analizando el actual trabajo de la Dirección General de la Comisión responsable de Transportes: el *IMPACT Handbook on estimation of external costs in the transport sector* y el paquete titulado «Hacia un transporte más ecológico». (EN).
- **The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism:** Este estudio evalúa los desafíos y oportunidades derivados de crear una red de cicloturismo en Europa. Analiza Eurobicicleta, una red de doce rutas de larga distancia gestionadas por la Federación Ciclista Europea, que está siendo desarrollada en diversos países por numerosos socios. El estudio examina el mercado del cicloturismo en Europa y presenta un modelo de demanda para Eurobicicleta. Examina asimismo el transporte de bicicletas en tren y por último evalúa el potencial de una ruta por el Telón de Acero.
- **The evolving role of EU seaports in global maritime logistics:** Este estudio trata sobre los importantes cambios acaecidos en el mercado del comercio marítimo en los últimos quince años. La mundialización, la deslocalización y el crecimiento sin precedentes del transporte en contenedores han producido cambios en el transporte marítimo y en las

cadena logística. El objeto de este estudio es explicar el impacto de estos cambios en los puertos marítimo y formular recomendaciones dirigidas al Parlamento Europeo. (DE - EN - FR - IT).

- **Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland** El objeto de este estudio es proporcionar un análisis en profundidad del actual sistema de carga para vehículos pesados en la Unión Europea y en Suiza. presenta una visión general de los actuales programas vigentes y de su impacto a la luz de las propuestas introducidas por la Directiva “Eurovignette”, el debate sobre el cambio climático y el crecimiento esperado en el transporte de mercancías por carretera. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **The consequences of the growing European low-cost airline sector:** Este estudio proporciona un análisis del impacto de los cambios en el mercado del transporte aéreo como consecuencia de la emergencia de las líneas aéreas de bajo coste. la experiencia muestra que esta evolución ha incidido significativamente en las líneas aéreas establecidas, en los principales aeropuertos y también en la competencia intramodal e intermodal, en el turismo europeo, en los flujos de pasajeros y en el desarrollo regional. (DE - EN - FR).
- **Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy:** El objetivo de este estudio es identificar las medidas económica y políticamente viables para mejorar de manera significativa la eficiencia energética y reducir los impactos negativos de las actividades de transporte. Se basa en un profundo repaso bibliográfico de todas las estadísticas, estudios, notas, etc. que analizan las distintas repercusiones y consecuencias de las emisiones causadas por diferentes modos de transporte, así como las recomendaciones sobre la manera de resolver los correspondientes problemas. La revisión de la bibliografía identificaba las medidas más prometedoras y rentables a corto, medio y largo plazo, prestando especial atención a los últimos avances tecnológicos. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors:** El presente estudio examina el modo en que el transporte de mercancías está influido por las variaciones significativas del precio del petróleo y se centra en la respuesta de los transportistas de diversos sectores. La subida de los precios del petróleo en la primera mitad de 2008 se ha interpretado como una oportunidad para llevar a cabo un análisis empírico de las reacciones de los sectores del transporte. (EN).



Fuentes de información en línea:

PARLAMENTO EUROPEO

Comisión de Transportes y Turismo

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>

Estudios en formato electrónico

www.europarl.europa.eu/studies

Fichas informativas

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Biblioteca

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea (Transportes)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Comisión Europea (Turismo)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Comité de las Regiones

<http://www.cor.europa.eu>

Comité Económico y Social Europeo (Sección ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Banco Europeo de Inversiones

<http://www.eib.org>

Eurostat (estadísticas sobre los transportes)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (estadísticas relativas al turismo)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)

<http://www.emsa.europa.eu>

Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)

<http://www.easa.europa.eu>

Agencia Ferroviaria Europea (AFE)

<http://www.era.europa.eu>

Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Agencia ejecutiva de la red transeuropea de transporte (AE RTE-T)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Autoridad de Supervisión del GNSS Europeo (ASG)

<http://www.gsa.europa.eu>

LEGISLACIÓN COMUNITARIA

Observatorio legislativo del Parlamento

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex – Seguimiento del proceso de adopción de decisiones entre instituciones

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

Legislación comunitaria vigente

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

Panorama general de la política europea de transportes

http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm

INTERESADOS, ONG Y FOROS DE REFLEXIÓN

Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Unión internacional del transporte por carretera (UITC)

<http://www.iru.org/>

Federación Automovilística Internacional (FAI) – Oficina europea

<http://www.fiabrussels.com/>

Asociación de fabricantes europeos de automóviles (ACEA)

<http://www.acea.be>

European Association of operators of toll road infrastructures (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Comunidad de ferrocarriles europeos (CER)

<http://www.cer.be>

European Rail Infrastructure Managers (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Union of European Railway Manufacturing Industries (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Asociación de Compañías Aéreas Europeas (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE - Consejo Internacional de Aeropuertos

<http://www.aci-europe.org>

Asociación Europea de Compañías Regionales de Aviación (ERA)

<http://www.eraa.org>

European Cockpit Association (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

European Sea Ports Organisation (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federation of European Private Port Operators (Feport)

<http://www.feport.be>

European Community Shipowner's Association (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Confederation of European Shipmasters' Associations

<http://www.cesma-eu.org>

Asociación Europea de Prácticos Marítimos (EMPA)

<http://empa-pilots.org>

INE - Inland Navigation Europe

<http://www.inlandnavigation.org>

Asociación Europea de Transporte Intermodal (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Consejo Europeo de Expedidores

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT - Asociación Europea de Empresas de Servicios de Tránsito, Transporte, Logísticos y Aduaneros

<http://www.clecat.org>

European Express Association

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligent Transport Systems and Services)

<http://www.ertico.com>

INVESTIGACIÓN SOBRE TRANSPORTES

Investigación sobre transportes comunitarios:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Transport Research Knowledge Centre (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS panorama general de la investigación sobre transportes

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet – Red universitaria

<http://transportnet.org>

ELTIS (European Local Transport Information service)

<http://www.eltis.org>

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

Foro Internacional de los Transportes (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (Turismo)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Organización marítima internacional (OMI)

<http://www.imo.org/>

Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)

<http://www.iata.org>

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

<http://www.icao.int>

Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)

<http://www.corte.be>

Organización Internacional del Trabajo (OIT)

www.ilo.org

Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

MAPAS**Eurostat (mapas estadísticos)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Agencia Europea de Medio Ambiente (gráficos y mapas)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

NOTAS

Parlamento Europeo

Guía práctica — Transportes y turismo

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

2009 — 46 pp. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2833-0

Doi: 10.2861/68442

Cómo obtener las publicaciones de la Unión Europea

Publicaciones destinadas a la venta

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu/>).
- En una librería, facilitando el título, el editor y el número ISBN.
- Poniéndose directamente en contacto con uno de nuestros agentes de ventas.
Puede obtener sus datos de contacto en el sitio web <http://bookshop.europa.eu/> o mandando un fax al +352 2929-42758.

Publicaciones gratuitas

- A través de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu/>).
- En las representaciones o delegaciones de la Comisión Europea.
Puede obtener sus datos de contacto en el sitio web <http://ec.europa.eu/> o mandando un fax al +352 2929-42758.

Cometido

Los departamentos temáticos de políticas constituyen unidades de análisis que prestan asesoramiento especializado a comités, delegaciones interparlamentarias y otros órganos parlamentarios

Áreas temáticas

Agricultura y Desarrollo Rural
Cultura y Educación
Pesca
Desarrollo Regional
Transporte y Turismo

Documentos

Visite la web del Parlamento Europeo: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

CRÉDITOS DE LAS FOTOGRAFÍAS: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Oficina de Publicaciones

ISBN 978-92-823-2833-0

