



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2011/2096(INI)

23.8.2011

PROYECTO DE INFORME

sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible
(2011/2096(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Mathieu Grosch

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	9

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible» (2011/2096(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 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»¹,
- Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, sobre una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente²,
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2010, sobre un futuro sostenible para los transportes³,
- Vista su Resolución, de 21 de octubre de 2010, sobre la Política Marítima Integrada – Evaluación de los progresos realizados y nuevos desafíos⁴,
- Vista su Resolución, de 6 de julio de 2011, sobre la seguridad aérea, y en particular los escáneres de protección⁵,
- Vista su Resolución, de ... de 2011, sobre la seguridad vial en Europa 2011–2020⁶,
- Vista su Resolución, de 5 de julio de 2011, sobre el V Informe de cohesión de la Comisión Europea y la estrategia para la política de cohesión después de 2013⁷,
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Plan de Acción de Movilidad Urbana» (COM(2009)0490),
- Vista la Estrategia Europa 2020,
- Visto el acervo comunitario en el ámbito de los transportes,
- Visto el artículo 48 de su Reglamento,
- Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, de la Comisión de

¹ DO C 43 E de 19.2.2004, p. 250–259.

² DO C 175 E de 10.7.2008, p. 556–561.

³ Textos Aprobados, P7_TA(2010)0260.

⁴ Textos Aprobados, P7_TA(2011)0386.

⁵ Textos Aprobados, P7_TA(2011)0329.

⁶ Textos Aprobados, P7_TA(2011)0000 – Informe A7-0264/2011 – Orden del día, septiembre I.

⁷ Textos Aprobados, P7_TA(2011)0316.

Industria, Investigación y Energía, y de la Comisión de Desarrollo Regional (A7-0000/2011),

- A. Considerando que la política de transportes de la UE tiene una influencia directa en numerosos aspectos de la vida de los ciudadanos de la UE y que para estos es útil que exista un espacio único europeo de transporte;
- B. Considerando que el sector de los transportes es de suma importancia para el desarrollo de la Unión Europea y de sus regiones y ciudades, dado que genera aproximadamente el 5 % del producto interior bruto y representa diez millones de puestos de trabajo, siendo por ello un factor determinante para el posicionamiento de Europa como polo industrial y económico;
- C. Considerando que el sector de los transportes puede aportar una contribución esencial a la Estrategia Europa 2020, especialmente respecto del empleo, la investigación, la energía, la innovación y el medio ambiente, habiéndose de reforzar en consecuencia la seguridad y la protección del medio ambiente en el marco de dicha Estrategia;
- D. Considerando que determinados objetivos del último Libro Blanco no se cumplieron, por lo que se deben revisar y evaluar regularmente los objetivos fijados;
- E. Considerando que los diferentes modos de transporte no compiten entre sí, sino que deben complementarse en el marco de una comodalidad eficiente, como principio rector de una distribución modal eficiente;
- F. Considerando que en el sector de los transportes existen numerosos «efectos frontera» que en parte se pueden remediar fácilmente, por lo que deben suprimirse en su totalidad;
- G. Considerando que la apertura de los mercados del transporte tiene que ir acompañada de calidad del servicio, formación y empleo;
- H. Considerando que la UE ha de establecer unas normas coherentes para todos los modos de transporte, especialmente en relación con la seguridad, la tecnología, la protección del medio ambiente y las condiciones laborales, para invocarlas también a escala mundial;
1. Acoge positivamente el Libro Blanco 2011, si bien constata que algunos objetivos importantes del Libro Blanco 2001 no se han cumplido en absoluto o se han cumplido solo parcialmente, por lo que propone lo siguiente:
 - la Comisión ha de presentar, antes de 2013, propuestas concretas tomando como base el Informe sobre la seguridad vial en Europa 2011-2020, con el fin de reducir en un 50 % con respecto a 2010 el número de muertos y heridos graves en accidentes de circulación,
 - se ha de presentar antes de 2014 una propuesta en la que se prevea la internalización de los costes externos de todas las modalidades de transporte evitándose la duplicación de las cargas y las distorsiones del mercado, con objeto de que se incrementen las inversiones en los ámbitos de la movilidad, la seguridad y la investigación;

2. Apoya los objetivos hasta 2050 mencionados en el Libro Blanco, si bien estima que, para el periodo de tiempo hasta 2020, se han de definir con mayor precisión los objetivos en lo que se refiere a la financiación –a la luz de la situación económica de cada uno de los Estados miembros–, y los retos generales para el transporte en los ámbitos de la energía y el medio ambiente, y solicita, por ello, a la Comisión que elabore normativas para alcanzar antes de 2020 los objetivos que se enumeran más abajo, tomando como referencia los valores de 2010 :
 - reducción en un 20 % de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera,
 - reducción en un 20 % del ruido y del consumo de energía del material rodante,
 - reducción en un 30 % de las emisiones de CO₂ del transporte aéreo en la totalidad del espacio aéreo europeo,
 - reducción uniforme del 30 % de las emisiones de CO₂ y sustancias contaminantes del sector de la navegación;pide que estos objetivos se consideren prioritarios y, en consecuencia, se revisen anualmente;
3. Subraya que se ha de aspirar a la realización del mercado interior europeo de los transportes pero sin olvidar los aspectos económicos, de empleo y sociales, y pide a la Comisión que, en sus propuestas para la apertura de los mercados en los sectores aeroportuario, ferroviario y de la red viaria, entre otros, vele por que dichas propuestas no conduzcan ni al dumping social ni a la aparición de monopolios privados;
4. Señala que la comodalidad eficiente en el transporte de personas y mercancías –cuyo nivel se ha de medir en términos de eficiencia económica, protección del medio ambiente, condiciones sociales y laborales, y de seguridad, y teniendo en cuenta la infraestructura existente y por crear en los diferentes países y regiones–, se ha de entender como el principio rector de la futura política de transportes, y señala asimismo que estos parámetros han de determinar la distribución modal en los distintos países y regiones, en lugar de aferrarse al límite máximo propuesto de 300 km para el transporte de mercancías por carretera;
5. Subraya que el concepto de la RTE-T debe prever un número limitado de proyectos con una financiación más cuantiosa, para lo cual
 - los Estados miembros deben comprometerse a eliminar para 2020 los veinticinco cuellos de botella detectados en el espacio europeo del transporte, conceder prioridad a los proyectos transfronterizos y presentar para 2015 un plan de financiación aprobado;
 - la Comisión debe comprometerse a proponer a los Estados miembros que prevean que la financiación directa de estos proyectos ascienda a un mínimo del 30 % de las inversiones totales, en coordinación con la política regional;
 - la Comisión debe comprometerse a apoyar modelos e instrumentos de financiación alternativos, como las obligaciones vinculadas a proyectos, y a prever, en las propuestas de internalización de los costes externos, una mayor utilización de los consiguientes ingresos en la financiación de los proyectos de la RTE-T;
 - se deben establecer las prioridades en estrecha relación con las condiciones de

utilización de los fondos estructurales regionales, y los Estados miembros deben tener la obligación de garantizar la financiación de dichos proyectos tras finalizar los programas plurianuales de la UE;

- solo se debe mantener el carácter prioritario de los proyectos después de 2015 si los Estados miembros han adoptado decisiones vinculantes que garanticen la ejecución de los proyectos;
6. Destaca que deberían aplicarse las mismas normas de seguridad a todas las modalidades de transporte de pasajeros y mercancías a nivel de la UE, y pide que se elabore una propuesta dirigida a financiar las obligaciones en materia de seguridad, teniendo en cuenta que, especialmente en lo que se refiere al transporte marítimo y aéreo, es necesario establecer previamente una coordinación internacional y que debería revisarse o sustituirse la normativa vigente por el año 2015;
 7. Destaca la importancia que revisten las energías alternativas y renovables para el transporte, y señala que los objetivos establecidos podrían alcanzarse combinando las diferentes fuentes de energía y aprovechando el actual potencial de ahorro energético, contando con el apoyo de las infraestructuras correspondientes;
 8. Pide que se presente para el año 2015 una propuesta sobre la movilidad urbana que, respetando el principio de subsidiariedad, subordine el apoyo a los proyectos a la presentación de planes de movilidad urbana que contemplen una cadena logística eficiente para el transporte de pasajeros y mercancías, contribuyan a reducir el tráfico y la contaminación ambiental (atmosférica y acústica), cumplan la normativa de la política europea de transportes y sean coherentes con el entorno municipal y regional;
 9. Destaca que el comportamiento de los usuarios del transporte es determinante, y pide que se creen incentivos que fomenten la elección de medios de transporte sostenibles, de forma que para el año 2013 se presenten propuestas dirigidas a desarrollar las infraestructuras para peatones y ciclistas en las ciudades, a duplicar el número de usuarios de aquellos medios de transporte público que operen principalmente con fuentes de energía alternativas y a introducir billetes electrónicos (*e-tickets*) para los viajes multimodales; estima que la política de tarifas debería considerarse un incentivo;
 10. Considera que las normas fundamentales relativas a los derechos de los pasajeros de todas las modalidades de transporte deberían recogerse en una Carta de los derechos de los pasajeros, y espera, por consiguiente, que para el año 2013 se formule una propuesta en este ámbito que tenga en cuenta las características específicas de los diferentes medios de transporte, así como la experiencia adquirida;
 11. Pide que se establezca un programa de investigación y desarrollo dedicado específicamente a la movilidad, dotándolo de apoyo financiero, con el fin de:
 - mantener la UE como un espacio de producción e investigación para todas las modalidades de transporte, y
 - crear sistemas de gestión del tráfico inteligentes, interoperables e interconectados para todas las modalidades de transporte, promoviendo de esta forma los sistemas SESAR,

Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet y STI, asignando los recursos financieros necesarios para tal fin;

12. Considera que deberían reducirse los obstáculos burocráticos en todas las modalidades de transporte, y pide, por tanto, que se proceda a una mayor armonización de los documentos de transporte, en particular en lo que se refiere al transporte de mercancías por carretera, y que se presente para el año 2013 una propuesta relativa a la unificación de los documentos de transporte;
13. Destaca la necesidad de mejorar y normalizar los dispositivos de control, como los radares de control de la velocidad y las unidades de a bordo, así como de los sistemas y medios de comunicación, y pide que se presente para el año 2013 una propuesta relativa al reconocimiento mutuo y la interoperabilidad de estos dispositivos y sistemas;
14. Destaca que la mejora y la normalización directas de las unidades de carga y las dimensiones de los vehículos de transporte redundarán en la optimización del transporte multimodal;
15. Pide, por lo que se refiere al transporte por carretera:
 - una nueva revisión hasta el año 2014 de las normas que regulan los tiempos de conducción y descanso en el transporte de pasajeros y mercancías, así como de los procedimientos de aplicación;
 - un aumento del 40 %, con respecto a los niveles de 2010, del número de plazas de aparcamiento reservadas para los vehículos industriales pesados en la red transeuropea de carreteras (RTE-T) en todos los Estados miembros,
 - que la Comisión respalde las iniciativas de los Estados miembros dirigidas a crear, mediante incentivos fiscales, un parque de vehículos seguros y respetuosos con el medio ambiente,
 - que se refuercen la formación inicial y continua de las personas empleadas en el sector del transporte, así como los procedimientos de acceso a la profesión, con miras a armonizar las condiciones laborales y salariales;
16. Pide, por lo que se refiere al transporte marítimo:
 - que se presente una propuesta sobre el «cinturón azul»;
 - que se brinde un mayor apoyo al programa NAIADES y que, cuando expire en 2013, se lleve a cabo un balance de los éxitos obtenidos y, en su caso, se considere la posibilidad de prorrogarlo;
 - que se presente una propuesta dirigida a incrementar en un 20 % hasta el año 2020, con respecto a los niveles de 2010, el número de conexiones multimodales (plataformas) para la navegación interior, los puertos fluviales y el transporte ferroviario, dotando la iniciativa del apoyo financiero correspondiente;
 - que se asigne como mínimo el 10 % de los fondos RTE-E a proyectos de transporte

fluvial;

- que, teniendo en cuenta el carácter internacional del transporte marítimo, se armonice para el año 2012 la formación en el sector con referencia a una norma internacional, y que se presente antes de finales de 2013 una propuesta sobre el reconocimiento mutuo de las condiciones marco aplicables a la formación de los trabajadores portuarios;
- que la Comisión presente para el año 2014 una propuesta de normativa reguladora de los servicios portuarios;

17. Pide, por lo que se refiere al transporte aéreo:

- que se presente para el año 2015 una propuesta dirigida a crear un espacio aéreo único europeo reduciendo en mayor medida el número de bloques de espacio aéreo funcionales, de forma que se inste al mismo tiempo a los Estados miembros a promover la aplicación del espacio aéreo único europeo;
- que, en las futuras propuestas sobre la apertura del mercado, se dé prioridad a la calidad del servicio y a la coordinación con las normas internacionales;
- que los Estados miembros apliquen para el año 2012 el sistema europeo de intercambio de derechos de emisión, también en el marco de los acuerdos internacionales;

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

- que la Comisión tenga en cuenta, en el proceso de apertura de los mercados, los compromisos suscritos por los Estados miembros en el sector del transporte público de cercanías, así como la oferta de servicios existente, con miras a mejorar los servicios que se prestan actualmente;
- que se proceda a armonizar para el año 2015 las normas de registro del material rodante, de forma que el procedimiento de homologación de dicho material no pueda ser superior a dos meses, y que hasta el año 2012 se adapten en consecuencia las competencias y la dotación financiera de la Agencia Ferroviaria Europea;
- que, en aras de una mayor eficiencia de los ferrocarriles, se refuerce la autonomía de las autoridades nacionales de regulación, y que la Comisión presente para 2014 una propuesta relativa a la creación de una autoridad reguladora europea;

19. Pide a la Comisión que evalúe anualmente los objetivos del Libro Blanco, los progresos realizados y los resultados obtenidos, y que informe al Parlamento al respecto;

20. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte reviste una importancia crucial para los ciudadanos de la UE, en la medida en que determina su movilidad. Los ciudadanos de la UE se benefician del espacio europeo de transportes, ya que hace posible la movilidad en todas las situaciones cotidianas y les permite hacer efectivo el derecho a la libre circulación en Europa, tanto a nivel profesional como privado. Por término medio, el 13,2 % del presupuesto de los hogares se destina a bienes y servicios de transporte. Por otra parte, el transporte de pasajeros y mercancías asegura el empleo a muchos ciudadanos de la UE y sirve a los objetivos de la plena realización del mercado interior europeo, dado que representa, en términos del PIB, aproximadamente el 5 % de la riqueza de la Unión y emplea a más de diez millones de sus ciudadanos.

El transporte es un factor importante para las ciudades y las regiones, ya que no solo las conecta entre sí, sino que contribuye asimismo a las características de la UE como emplazamiento adecuado para la investigación y la innovación, y representa, por tanto, un factor importante para el desarrollo de la UE y de sus regiones e influye directamente en la cohesión social de estas últimas. Por consiguiente, la creación de un espacio europeo único de transportes como un objetivo de la futura política europea en este ámbito se relaciona de forma inmediata con la política regional, ambiental, económica, social y de empleo. Debido a esta relación, el sector del transporte puede realizar una contribución significativa a la Estrategia Europa 2020.

El ponente constata con sorpresa que los Estados miembros subestiman el valor añadido europeo que genera la política de transporte y obstruyen la aplicación de las directivas en este sector con una transposición incorrecta o tardía. Expresa su sorpresa, asimismo, por el hecho de que, en un período de crisis económica y financiera, no se emprendan otras iniciativas de inversión para agilizar el desarrollo de la RTE-T, teniendo en cuenta que se trata de una infraestructura sostenible que crea empleo y estimula la economía.

1. Definición de objetivos coherentes y concretos para el horizonte de 2020

La finalidad de este Libro Blanco de 2011 debería ser la definición de objetivos coherentes y eficaces, aprendiendo al mismo tiempo de los errores del pasado. La experiencia ha demostrado que, si bien el sector del transporte ha creado, en cierta medida, mejores condiciones laborales y se han realizado progresos, por ejemplo, en lo que se refiere a la apertura de los mercados en el sector del transporte por carretera, no han podido alcanzarse muchos de los objetivos establecidos en el Libro Blanco de 2001. Queda abierto a debate si ello se debe a la falta de voluntad por parte de los Estados miembros a la hora de definir objetivos ambiciosos, a los problemas de transposición o de control, o a otros factores totalmente diferentes. Es importante evitar esta situación en el futuro. Para ello, es necesario ante todo no establecer nuevos objetivos de forma arbitraria, sino revisar los anteriores y optar por mantenerlos, abandonarlos o redefinirlos. Dos de los objetivos que deberían mantenerse, entre otros, son la reducción en un 50 % del número de muertos y heridos graves en la carretera y la internalización de los costes externos en todas las modalidades de transporte. Por otra parte, en el futuro estos objetivos deberían revisarse periódicamente, y no solo en el contexto de la revisión a medio.

Es importante, además, establecer la fecha en que deban alcanzarse los objetivos, lo cual

permitirá evaluar los progresos. Los objetivos establecidos en el nuevo Libro Blanco se refieren principalmente al período comprendido hasta los años 2050 o 2030. El ponente aprueba estos objetivos a largo plazo, si bien destaca que no es posible prever a qué ritmo se desarrollarán la innovación y la tecnología y cómo evolucionará la situación económica de los Estados miembros hasta entonces, así como anticipar cuáles serán los nuevos desafíos que deberá afrontar la política europea de transportes hasta el año 2050. Por este motivo, el ponente propone que se definan, para el horizonte de 2020, una serie de objetivos concretos y coherentes con otras políticas que cubran todas las modalidades de transporte, al tiempo que pide que dichos objetivos sean objeto de una revisión anual.

2. Elaboración de una normativa de la UE para el espacio europeo único de transportes

La plena realización del mercado interior del transporte exige que se cumplan determinadas condiciones básicas. Con ello se abordarían los actuales desafíos y se allanaría el camino hacia una armonización de las normas aplicables al transporte. Se reducirían, además, los efectos de frontera, que hasta cierto punto son fáciles de eliminar.

a) Seguridad

La seguridad representa una de las piedras angulares de la política europea de transportes, y el cumplimiento de los requisitos de seguridad es una condición previa importante para la creación de un espacio europeo único de transportes.

En el sector del transporte por carretera, debe destacarse la «visión cero» como objetivo a largo plazo y mantenerse el objetivo de reducir en un 50 % hasta el año 2020 el número de muertos y heridos graves en las carreteras. En este mismo contexto, la Comisión debería asumir e incluir en sus propuestas las medidas previstas en el informe sobre la seguridad vial europea 2011-2020.

Ahora bien, las normas de seguridad deberían aplicarse por igual a escala europea no solo al transporte por carretera, sino también a todas las demás modalidades de transporte. Especialmente en los casos del transporte aéreo y del transporte marítimo, debido a su carácter internacional, dichas normas deberían adaptarse además a las exigencias a escala mundial. Convendría, por lo demás, establecer normas claras para la financiación de los requisitos de seguridad.

Es indispensable establecer cadenas logísticas eficientes para el transporte de pasajeros y mercancías. El objetivo es la «seguridad de ventanilla única» (*one-stop-security*) que permita un control de seguridad único para pasajeros y mercancías, incluso en los trayectos internacionales. El ponente destaca que la información objetiva reviste una importancia capital en este contexto. Especialmente en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de las medidas de seguridad, la Comisión debería colaborar estrechamente con el Parlamento y asegurarse de que la información sea correcta y de que la viabilidad de las medidas se coordine con los Estados miembros, con el fin de elaborar normas realistas que se apliquen en los plazos establecidos.

b) Energía y medio ambiente

Los retos actuales de la política europea de transportes guardan relación, en particular, con problemas en materia de medio ambiente y energía. En este contexto, deberían establecerse

normas europeas que promuevan un espacio único europeo de transporte.

La descarbonización del transporte sigue siendo un objetivo político importante. En este sentido, deben establecerse normas claras para todos los modos de transporte y crearse los incentivos correspondientes, para mejorar la sostenibilidad en todas las modalidades de transporte. La evaluación de la sostenibilidad de los modos de transporte debe basarse en criterios objetivos que no sólo tengan en cuenta la utilización, sino también la «huella» total, desde la creación de la infraestructura necesaria hasta la fase de eliminación.

La internalización de los costes externos podría contribuir de manera significativa a la sostenibilidad de los modos de transporte a través de la reducción de las emisiones y los cuellos de botella en el transporte, siempre que esta internalización de los costes externos se aplicara a todos los modos de transporte y los ingresos generados se reinvirtieran en la sostenibilidad de la movilidad y el transporte y las infraestructuras. La normativa sobre la euroviñeta, con la obligación de destinar el 15 % de los ingresos a gastos específicos, y la normativa sobre el régimen europeo de comercio de derechos de emisión en el sector de la aviación son pasos en la dirección correcta. Sin embargo, estas iniciativas no son lo suficientemente ambiciosas, sobre todo teniendo en cuenta que la Directiva sobre los costes de las infraestructuras viarias ni siquiera es vinculante.

Dada la dependencia del petróleo del transporte, las energías alternativas y renovables deberían cobrar una importancia cada vez mayor. Sin embargo, cabe señalar en este contexto que el Parlamento Europeo debe adoptar un enfoque tecnológicamente neutro y que, además, toda forma de energía alternativa tiene sus propias características, con determinadas ventajas e inconvenientes. El hecho de que se utilicen o puedan utilizarse vehículos propulsados por hidrógeno o eléctricos, biocombustibles, combustibles sintéticos, GLP o biogás depende en gran medida de las modalidades de transporte y de los propios Estados miembros. El ponente considera, por tanto, que sólo pueden lograrse soluciones realistas y sostenibles mediante una combinación energética. Sin embargo, debe prestarse mayor atención a las soluciones conocidas de ahorro energético en todos los modos de transporte, como el modo de conducción, con el respaldo de la correspondiente formación inicial y continua, la rápida creación de bloques funcionales de espacio aéreo, posibilidades de salida y llegada o planes de movilidad que confieran una mayor relevancia a autobuses y tranvías, entre otros. Ya en la actualidad, el ahorro energético puede dar lugar a resultados significativos.

Además, la creación de la infraestructura necesaria es un aspecto que no debe pasarse por alto en las reflexiones sobre energías alternativas. Por este motivo, es especialmente importante crear incentivos para el desarrollo de la infraestructura correspondiente. Porque las soluciones más sostenibles tampoco pueden llevarse a cabo si tienen un coste exorbitante para el consumidor medio y se carece de la infraestructura necesaria. En este sentido, la coherencia entre las disposiciones de los diferentes ámbitos políticos es de suma importancia. Así, las normas en materia de energía y protección del medio ambiente deben adaptarse a las directrices de la política europea de transportes, y viceversa, en aras de la armonización.

c) Condiciones laborales y sociales

También la armonización de las condiciones laborales y sociales de las personas que trabajan en el sector del transporte es una importante condición para garantizar el buen funcionamiento del mercado interior del transporte europeo.

La armonización en materia de formación inicial y continua, acceso a la profesión y condiciones laborales en todos los modos de transporte dará lugar a largo plazo a una armonización de los salarios, evitando así tanto el dumping social como la distorsión de la competencia. En este sentido, el reconocimiento mutuo de la formación inicial y continua desempeña también un papel decisivo. En el transporte marítimo debe prestarse atención a la armonización internacional.

Ya se trate de propuestas de la Comisión relativas a la liberalización de los servicios portuarios, a los servicios de asistencia en tierra o a cualquier otra apertura de los mercados, tales propuestas deben impulsar al mismo tiempo la armonización de las normas laborales y sociales y centrarse en la calidad del servicio.

En cuanto al transporte por carretera, deben volver a revisarse las disposiciones legales que rigen los tiempos de conducción y descanso, y debe permitirse un control estricto, aunque adaptado a las circunstancias concretas. Es necesario mejorar la seguridad de las zonas de estacionamiento reservadas para camiones y aumentar su número en toda Europa, para que los conductores profesionales puedan cumplir las normas sobre períodos de descanso. Deben armonizarse en mayor grado la aplicación de la Directiva en los Estados miembros, el número de controles y las sanciones.

En todas las modalidades de transporte, la calidad de la formación debe considerarse un elemento básico para garantizar la seguridad, tanto para los empleados como para los implicados en este ámbito.

d) Simplificación administrativa

Sobre todo en las fronteras de los Estados miembros, los modos de transporte se enfrentan a varios retos que, en parte, tienen fácil solución. Estos «efectos frontera» se producen sobre todo en regiones fronterizas. A menudo existen acuerdos bilaterales entre los Estados para la resolución de determinados problemas, aunque las normas de la UE también son necesarias en este contexto. Por poner un ejemplo, en toda la Unión existen 6 000 normas distintas para la homologación del material rodante y el correspondiente procedimiento de aprobación puede prolongarse durante años. Estas normas, introducidas en parte con fines proteccionistas, impiden a las empresas ferroviarias europeas ofrecer sus servicios en otro país. Esta situación es insostenible. El ponente propone, por tanto, armonizar las normas relativas a la homologación del material rodante y reducir a dos meses la duración del procedimiento de homologación. Para abordar realmente este «efecto frontera», la Agencia Ferroviaria Europea también debe adquirir las competencias requeridas.

También es necesario armonizar los instrumentos de control en toda Europa. Resulta inaceptable que, en una frontera, un agente de policía no pueda utilizar también los instrumentos de control del país vecino, por no haberse calibrado en su país. Por tal motivo, también en este punto se necesita un inventario y una propuesta de la Comisión sobre la armonización.

Por otra parte, con una armonización de los documentos de transporte en todas las modalidades de transporte se lograría una mayor eficacia en el transporte. En particular, el flete electrónico («e-freight») permitiría una considerable reducción de las barreras

administrativas y agilizaría el transporte.

e) Factor global

La Unión Europea, como precursora, debería tratar de que se apliquen en el plano mundial estas normas relativas a la seguridad, la protección del medio ambiente, la energía y la tecnología. Sin embargo, esto sólo será posible si primero se logra un acuerdo entre los 27 Estados miembros sobre la armonización y regulación y, posteriormente, se aplica con éxito. Europa sólo puede defender sus normas si habla con una sola voz. Por ahora, esto sigue planteando problemas, como se aprecia en los siguientes ejemplos. Por un lado, el régimen de comercio de derechos de emisión, que se introducirá en 2012, refleja la fuerte oposición a nivel internacional. Por otro lado, el lento avance en la aplicación del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo pone de manifiesto la vacilante actitud de los Estados miembros. Por último, el acuerdo de servicios aéreos con los Estados Unidos, en el que no se logró regular adecuadamente las cuestiones relacionadas con la armonización de las disposiciones legales, el reconocimiento mutuo y el apoyo técnico, es un buen ejemplo de los retos que aún debe superar la UE en el plano internacional.

3. Comodalidad eficiente como principio rector de la futura política europea de transportes

El espacio europeo de transporte deberá enfrentarse a graves problemas de capacidad en el transporte de pasajeros y mercancías. En comparación con 2005, se prevé que, de aquí a 2030, el transporte de mercancías y el de pasajeros registren unos aumentos de alrededor del 40 % y el 34 %, respectivamente. Esto demuestra la necesidad urgente de hallar soluciones europeas. La comodalidad eficiente ofrece estas soluciones. En opinión del ponente, los modos de transporte no deben competir entre ellos debido a los problemas de capacidad, sino complementarse en el marco de una comodalidad eficiente. Esta ha de tener en cuenta por igual los aspectos económicos, ambientales, sociales y de seguridad y evaluar la eficacia, atendiendo a las diferentes situaciones de partida de las modalidades de transporte, las circunstancias geográficas y la evolución del transporte y la movilidad en las correspondientes regiones. Este debe ser el principio rector de la futura política de transportes, en lugar de aferrarse al límite de 300 km propuesto por la Comisión para el conjunto del espacio europeo de transporte. La Comisión prevé que, de aquí a 2030, se transfiera a otros modos de transporte, como el ferrocarril o la navegación, el 30 % del transporte de mercancías por carretera para distancias superiores a 300 km. Si bien no conviene aferrarse a esto, un límite de kilómetros determinado puede servir de orientación, siempre que los Estados miembros y las regiones determinen esta limitación en función de sus posibilidades actuales y futuras.

Además, también se mejora la comodalidad si se adaptan las unidades de carga y no se pierde volumen de una modalidad de transporte a otra. Esto requiere una armonización de las unidades de carga y la correspondiente adaptación de las dimensiones de los vehículos.

4. RTE-T y financiación

Las RTE-T son de gran importancia para la política europea de transportes y, por lo tanto, debería aumentarse su eficacia y viabilidad. Esto puede hacerse mediante la limitación del número de proyectos y una mayor financiación. Una red básica abarcable con financiación garantizada, que se evalúe según criterios de desarrollo sostenible a nivel europeo y también regional, impulsará el desarrollo en aquellas áreas en las que los avances se producen con

lentitud (sobre todo en las regiones fronterizas). El ponente recomienda que, una vez determinados los proyectos prioritarios, sólo se mantenga su prioridad si los Estados miembros aprueban decisiones vinculantes que impulsen significativamente la finalización de los proyectos. Esta es la única manera de lograr que la red básica se desarrolle lo más rápido posible y evitar la persistencia de proyectos que tienen pocas posibilidades de completarse.

Con frecuencia, los proyectos no avanzan debido a la falta de financiación. Por lo tanto, el ponente pide que los Estados Miembros presenten un proyecto adecuado de financiación hasta 2015, para eliminar 25 de los cuellos de botella detectados.

Además, la definición de las prioridades debe estar estrechamente relacionada con las condiciones para el uso de fondos estructurales regionales y los países deben tener la obligación de garantizar la financiación de estos proyectos más allá de la finalización de los programas plurianuales de la UE.

Por otra parte, el ponente considera que, por un lado, la Comisión debe prever una financiación directa de estos proyectos con al menos el 30 % de la inversión total y, por otro, debe apoyar instrumentos y modelos de financiación alternativos, como las obligaciones vinculadas a proyectos. Esto podría hacerse en estrecha colaboración con las instituciones financieras europeas. El Fondo Margarita es buen ejemplo de ello. La internalización de los costes externos podría dar lugar a un instrumento de financiación alternativo, si los ingresos así obtenidos se utilizaran en mayor medida para la financiación de proyectos RTE-T. Esto crearía, a su vez, incentivos para las asociaciones público-privadas. Un flujo seguro de fondos se traduciría en seguridad de planificación y, de esta manera, se conseguiría que las inversiones en proyectos RTE-T fueran considerablemente más atractivas para las empresas privadas.

5. Movilidad urbana

Es urgente tomar medidas en las ciudades, dado que no sólo aumenta el número de habitantes en las aglomeraciones urbanas, sino que esto conducirá a un incremento del tráfico, el ruido y la contaminación atmosférica.

Para abordar estos problemas, las ciudades deberían elaborar planes de movilidad sostenibles, y de la presentación de los mismos debería depender el apoyo financiero de los proyectos. Como es lógico, las ciudades han de decidir por sí mismas, con arreglo al principio de subsidiariedad, qué proyectos urbanos prever y de qué manera, pero estos proyectos deben regirse por las normas de la política europea de transportes, es decir, prever cadenas logísticas de pasajeros y mercancías multimodales y eficientes que no sólo reduzcan el tráfico en las ciudades, sino también la contaminación ambiental. Por esta razón, los planes de movilidad también tienen que prever, en mayor medida, una infraestructura para peatones y ciclistas, y dar lugar a una duplicación del número de usuarios del transporte público. El autobús y el tranvía, en particular, pueden contribuir considerablemente a una comodidad eficiente en el transporte urbano, suburbano y regional, si se produce la correspondiente adaptación o puesta a disposición de infraestructura.

Además, debería prestarse atención a la cuestión de la coherencia entre los planes de movilidad de las distintas ciudades y regiones, para que estén coordinados, sobre todo en el

caso de las ciudades y regiones vecinas, incluidas las situadas en Estados miembros distintos.

En las ciudades y sus alrededores se necesita un sistema de transporte seguro, atractivo y fiable, en el que los modos de transporte estén coordinados y permitan los desplazamientos multimodales. Además, el precio de los billetes, la disponibilidad de billetes electrónicos que puedan reservarse en línea y los derechos de los pasajeros también son importantes en este contexto, dado que influyen en la elección del modo de transporte.

6. Investigación e innovación

La investigación y la innovación en el sector del transporte son especialmente importantes, dado que los sistemas de transporte así desarrollados no sólo contribuyen a reducir la contaminación ambiental y a aumentar la seguridad, sino que pueden garantizar al mismo tiempo un flujo continuo de tráfico. También contribuyen a fortalecer la posición de la UE como centro de producción e investigación.

El ponente recomienda, por tanto, establecer un programa de investigación y desarrollo dedicado a la movilidad y dotarlo de apoyo financiero, para así crear sistemas de gestión del tráfico inteligentes, interoperables e interconectados para todas las modalidades de transporte, como SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet o STI.