



2020/2265(BUI)

26.2.2021

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Presupuestos

sobre las orientaciones para el presupuesto 2022 - Sección III
(2020/2265(BUI))

Ponente de opinión: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

SUGERENCIAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Presupuestos, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que el sector del transporte de la Unión es esencial para su competitividad, su desarrollo económico y su cohesión social, para su sostenibilidad, así como para garantizar la accesibilidad territorial y la conectividad de todas las regiones de la Unión, prestando especial atención a las regiones periféricas, rurales, insulares y ultraperiféricas y otras zonas geográficas desfavorecidas;
- B. Considerando que el transporte será clave para lograr la neutralidad climática de aquí a 2050; que se necesitan inversiones específicas suficientes para avanzar hacia la transición ecológica en el sector y acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente en consonancia con los objetivos del Pacto Verde y del Acuerdo de París, así como la transición digital, garantizando el nivel y el rendimiento más elevados de la infraestructura digital y garantizando la presencia de los principales factores facilitadores digitales;
- C. Considerando que el turismo es un sector esencial para la economía de la UE y su cuarta mayor industria exportadora, y que desempeña un papel importante para la economía, la competitividad y el empleo de la Unión y la promoción del bienestar social;
- D. Considerando que los sectores del transporte y el turismo y los empleos que generan dichos sectores se encuentran entre los más afectados por la reciente crisis de la COVID-19, en particular debido a las restricciones a la libertad de circulación introducidas en 2020, que han afectado al funcionamiento del mercado interior; que la recuperación de los sectores del transporte y el turismo es clave para el buen funcionamiento del mercado interior, así como para la conectividad, la competitividad y la creación de empleo en la Unión; que el transporte ha demostrado ser vital para garantizar el flujo continuo de mercancías en toda la Unión durante la crisis, y que será de la máxima importancia en la distribución de la vacuna contra la COVID-19;
- E. Considerando que el objetivo «visión cero» de la Unión fija la meta de reducir en un 50 % las muertes en carretera hasta 2030 y llegar a cero víctimas mortales a más tardar en 2050; que las inversiones en seguridad vial son un elemento clave del Plan de acción estratégico de la Unión sobre la seguridad vial; que las cifras permanentemente altas de víctimas mortales del tráfico parecen indicar que se requieren más inversiones para garantizar la seguridad vial y de los usuarios;
1. Pide que se refuercen las medidas necesarias para reducir las emisiones y garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática de aquí a 2050; pide, por tanto, una financiación suficiente para los proyectos emblemáticos, los objetivos y las iniciativas de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente —de conformidad con los requisitos reguladores del Pacto Verde y con el Acuerdo de París— y, en particular, para impulsar el apoyo financiero a las acciones de movilidad inteligente y sostenible, lo que incluye incrementar la producción y el uso de combustibles alternativos sostenibles, junto con los puntos de recarga, así como los proyectos de infraestructuras sostenibles, incluida la infraestructura necesaria para supervisar la contaminación

atmosférica relacionada con las actividades de transporte, manteniendo al mismo tiempo la neutralidad tecnológica; hace hincapié en que esta estrategia puede contribuir a mejorar el atractivo, la eficiencia y la capacidad de los sistemas de transporte público, también mediante sistemas de billettería innovadores; destaca que la consulta con las partes interesadas pertinentes reviste la máxima importancia para alcanzar los objetivos establecidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente; acoge con satisfacción el acuerdo sobre el marco financiero plurianual (MFP) sobre un sistema de recursos propios más simple, eficiente y orientado a los resultados que tenga en cuenta las prioridades de la Unión, en particular sus aspiraciones medioambientales y digitales;

2. Reitera que la transición digital y ecológica debe ser justa, inclusiva y no discriminatoria para garantizar que los trabajadores, las empresas y las pymes del sector del transporte puedan adaptarse a esta transición, y para apoyar a las regiones y comunidades más afectadas; considera importante asignar una financiación adecuada para esta adaptación fomentando al mismo tiempo normas sociales más exigentes en el sector, así como para la mejora de capacidades, la reconversión profesional y la formación profesional de los trabajadores del sector con nuevos conocimientos especializados y capacidades de cara a las nuevas perspectivas y requisitos laborales; destaca que esto contribuirá a mejorar el atractivo del sector y a abordar el envejecimiento de la población activa, las representaciones de las mujeres y la penuria de mano de obra;
3. Pide un presupuesto ambicioso para los sectores del transporte y el turismo de la UE; considera que la financiación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), tal como se decidió en relación con el MFP 2021-2027, es insuficiente para las necesidades y los retos del sector; destaca que el MCE es el principal instrumento para financiar el desarrollo de infraestructuras con el mayor valor añadido de la Unión en términos de cohesión económica, social y territorial y de conectividad, en particular por cuanto respecta a las conexiones transfronterizas y los enlaces pendientes, con la integración del Pacto Verde y los objetivos digitales, fomentando al mismo tiempo la competitividad; reitera el papel crucial que desempeña el MCE en el fomento del desarrollo y la finalización a tiempo de una red transeuropea de alto rendimiento (RTE-T) que sea sostenible, segura, multimodal, interoperable e interconectada en los ámbitos de infraestructuras de transporte, energías y servicios; reitera que una financiación adecuada para los proyectos de transporte será fundamental para impulsar su recuperación y acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente;
4. Lamenta la fuerte disminución de la dotación del Fondo de Cohesión al MCE para el transporte en 2021; pide que el presupuesto de 2022 restablezca el nivel de financiación a su nivel de 2020 para reflejar el papel crucial que desempeñan la política de transportes de la Unión y la inversión en la mejora de la cohesión territorial, social y económica de la Unión, en particular mediante la finalización de las redes básica y global de la RTE-T; pide, por tanto, que la financiación de la RTE-T se mantenga como parte de la política de cohesión, incluido el componente de ayuda al desarrollo y la modernización de las conexiones secundarias, regionales y locales; destaca, en este sentido, la necesidad de reforzar las inversiones en la conectividad de las regiones periféricas y ultraperiféricas;
5. Lamenta la reducción de la financiación del Programa InvestEU, en comparación con

las exigencias del Parlamento, habida cuenta del papel del programa en el fomento de infraestructuras sostenibles y seguras; lamenta, además, la considerable reducción consiguiente de la financiación para el presupuesto anual de InvestEU de más del 40 % (créditos de compromiso) de 2020 a 2021; celebra, no obstante, la incorporación del eje de actuación para infraestructuras sostenibles, que proporciona oportunidades de inversión clave para infraestructuras de transporte, soluciones de movilidad y equipamiento seguros y sostenibles, así como para la implantación de tecnologías innovadoras; pide que las inversiones en el sector del transporte, en especial las que se financian con cargo al presupuesto de la Unión, tengan debidamente en cuenta sus prioridades medioambientales claramente definidas;

6. Insiste en la necesidad de promover una transición justa mientras se avanza hacia una movilidad sostenible, inteligente y resiliente que sea asequible y accesible para todas las regiones y todos los pasajeros; destaca la importancia fundamental de un instrumento de préstamo al sector público en el marco del Mecanismo para una Transición Justa como medio para compensar los costes de la transición energética mediante la inversión en infraestructura de transporte y turismo segura y sostenible en las regiones más afectadas por los retos de la transición, como las zonas rurales y escasamente pobladas, las regiones desfavorecidas y los territorios con un medio ambiente vulnerable, y para todos los pasajeros, incluidos los pasajeros con discapacidad y movilidad reducida;
7. Acoge con satisfacción la intención de la Comisión de impulsar la investigación y el despliegue de tecnologías innovadoras y sostenibles de transporte, a fin de contribuir a unos servicios de movilidad sostenibles; pone de relieve que los programas de investigación de la Unión, como el MCE, el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Programa InvestEU, serán determinantes para el despliegue de estas tecnologías;
8. Pide que se evalúen las repercusiones potenciales de un fondo específico centrado en las redes de transporte de las regiones ultraperiféricas —un POSEI-Transporte— en comparación con el modelo de financiación actual;
9. Considera que la mejora del mantenimiento de la red contribuye a su eficiencia y continuidad sin contratiempos, mejora la sostenibilidad, el rendimiento y, por ende, la resiliencia de la infraestructura de la RTE-T, mejorando al mismo tiempo la seguridad vial, con una atención especial a los usuarios vulnerables de la carretera, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas, los conductores de ciclomotores y otros usuarios de la micromovilidad; observa, en particular, la importancia que tiene ocuparse de la infraestructura de alto riesgo existente y mejorarla, especialmente por lo que se refiere a tramos de la red antiguos e insuficientemente desarrollados; pide a la Comisión que facilite e incentive las inversiones en el mantenimiento de la red y que aplique un plan de seguimiento de la red básica sobre mantenimiento a escala europea con vistas a garantizar una conectividad fluida de todos los territorios de la Unión; pide a la Comisión que dé prioridad a las regiones en las que se han constatado dificultades específicas para el mantenimiento de la red y que preste asesoramiento y apoyo técnico y financiero a las autoridades competentes;
10. Lamenta el drástico recorte del 75 % en la financiación de la movilidad militar en el marco del pilar de transporte en comparación con el plan de acción inicial de marzo de

2018, lo que reduce considerablemente el nivel de ambición de este nuevo objetivo político, que tiene por objeto adaptar partes de las redes RTE-T para un doble uso de la infraestructura de transporte con vistas a mejorar la movilidad tanto civil como militar;

11. Reitera la necesidad de reflexionar sobre maneras de fomentar los modos de transporte sostenibles, también mediante incentivos presupuestarios, tomando en consideración el ejemplo de la iniciativa del Año Europeo del Ferrocarril 2021; anima a la Comisión, en este sentido, a que dé continuidad a 2021, Año Europeo del Ferrocarril, y siga promoviendo la revitalización de trenes nocturnos europeos cómodos como alternativa viable y sostenible a los vuelos de corta distancia y a los viajes de larga distancia en coche, velando al mismo tiempo por una competición justa entre todos los modos de transporte, así como entre los operadores públicos y privados; recuerda la propuesta del Parlamento de designar 2022 «Año Europeo por unas Ciudades más Verdes», que podría ser una oportunidad para promover una movilidad urbana sostenible e inteligente;
12. Insiste en la petición urgente y reiterada del Parlamento de que se cree un programa específico para el turismo sostenible a escala europea, y una línea presupuestaria específica con una dotación acorde a las necesidades del sector; destaca que esto ayudaría a este sector fuertemente vinculado al transporte a recuperarse de la crisis de la COVID-19 y constituiría un primer paso hacia la mejora de las políticas de la Unión en el ámbito del turismo en beneficio de los objetivos de la Unión en materia de economía, competitividad, empleo, desarrollo social y medio ambiente, y para impulsar la creación de puestos de trabajo permanentes, locales y de calidad en el sector; celebra, a este respecto, que el Tribunal de Cuentas Europeo haya puesto en marcha una auditoría para evaluar proyectos turísticos cofinanciados con 6 400 millones EUR en el período 2007-2013 y 4 000 millones EUR hasta la fecha en el período 2014-2020 con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y el Fondo de Cohesión;
13. Pide que la financiación de las agencias europeas de transporte y las empresas comunes se ajuste a su nivel de responsabilidad y a su función de agentes clave de la transición hacia la descarbonización de los modos de transporte; lamenta, en particular, la considerable reducción del presupuesto de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE), y recuerda su papel, junto con el de la Empresa Común Shift2Rail, en la consecución de una transición duradera de la carretera al ferrocarril y los avances en la creación de un espacio ferroviario europeo único; solicita, a este respecto, que se incremente el presupuesto de la AFE para 2022 hasta al menos su nivel de 2020; recuerda, asimismo, la importante carga de trabajo generada por las investigaciones relativas al Boeing 737 Max para la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), así como el papel que desempeña la Agencia, junto con las Empresas Comunes Clean Sky 2 y SESAR, en la reducción de las emisiones de CO₂ por pasajero; reconoce también la importante contribución de la AESA, en estrecha coordinación con la Comisión, en lo relativo al impacto inmediato y a más largo plazo del *Brexit* en el ámbito de la aviación, así como su contribución a un retorno seguro y saludable al funcionamiento de la aviación con la conclusión del Protocolo de seguridad sanitaria para la aviación en relación con la COVID-19; destaca el papel que podría desempeñar la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), si se le proporcionaran más recursos, a la hora de ayudar a los Estados miembros a mitigar los riesgos medioambientales relacionados con el transporte marítimo y mejorar la sostenibilidad

del sector marítimo;

14. Reitera que la AESA, clasificada como agencia de «inversión estratégica europea», asumió en 2018 nuevas e importantes tareas fundamentales en relación con la ciberseguridad en la aviación, los drones y la movilidad aérea urbana, la protección del medio ambiente, la investigación y el desarrollo y la cooperación internacional; pide, por tanto, que se asigne a la Agencia un presupuesto adecuado para dotarla de los recursos necesarios para sus tareas; destaca el papel de la Agencia en el Pacto Verde a través de su trabajo para mejorar el impacto medioambiental de la aviación, entre otras vías, mediante el desarrollo de nuevas normas sobre el CO₂, el seguimiento de la prevención del fraude medioambiental y el concepto de un programa sobre el etiquetado ecológico y un proyecto sobre el ciclo de vida, los combustibles sostenibles y la renovación ecológica de las flotas de las compañías aéreas;
15. Destaca el importante papel que podrían desempeñar las asociaciones europeas en el fomento de la innovación y la investigación, así como en la mejora del rendimiento y la seguridad del sector del transporte, promoviendo al mismo tiempo la reducción de las emisiones del transporte sobre la base del progreso tecnológico, de un enfoque científico y de normas; señala que las asociaciones previstas para Horizonte Europa, como «Baterías», «2Zero» e «Hidrógeno limpio» podrían desempeñar un papel clave en la promoción de asociaciones con los Estados miembros de la UE, el sector privado, las fundaciones y todas las partes interesadas correspondientes, y podrían contribuir a proporcionar tecnologías innovadoras para vehículos y al desarrollo de la necesaria política global para estimular la demanda de vehículos de cero emisiones y bajas emisiones en toda la Unión; pide, por tanto, que se aumenten los recursos financieros disponibles para el programa de investigación Horizonte Europa;
16. Destaca que la revisión por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) de su política de préstamos debe hacer posible que la inversión privada mejore su resiliencia y acelerar el despliegue de tecnologías sostenibles e inteligentes en todos los modos de transporte, de acuerdo con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente; destaca asimismo que la política de préstamos revisada debe impulsar la inversión pública y privada en modos de transporte multimodales más sostenibles, como el ferrocarril, y en renovaciones de las flotas de transporte aéreo y acuático; acoge con satisfacción la intención del BEI de apoyar, junto con las autoridades públicas, programas ambiciosos de inversión que fomenten la movilidad sostenible a nivel local y regional, como los planes de movilidad urbana y proyectos de transporte público sostenibles;
17. Acoge con satisfacción el papel del nuevo Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y de los planes nacionales conexos para mitigar el impacto socioeconómico de la pandemia de COVID-19 y estimular la recuperación en los sectores del transporte y el turismo, así como para avanzar hacia la transición ecológica y digital; destaca que los planes nacionales de recuperación y resiliencia deben centrarse en ámbitos políticos como la transición ecológica, la transformación digital, la cohesión económica, la competitividad y la cohesión social y territorial; toma nota del potencial de estos ámbitos para la recuperación de los sectores del transporte y el turismo y sugiere que el Mecanismo se utilice, entre otros fines, para favorecer su resiliencia con vistas a mejorar la preparación ante crisis de magnitud similar en el futuro; apoya, en particular, la financiación de infraestructuras de recarga con el objetivo de instalar 500 000 puntos

de recarga de hidrógeno para 2025 y un millón de aquí a 2030;

18. Destaca la importancia de la transparencia de la financiación de la UE en el sector del transporte; recuerda que la inversión pública en infraestructuras es especialmente sensible al fraude; destaca la importancia de garantizar un proceso de licitación transparente y competitivo para los proyectos de infraestructura de transporte a gran escala financiados por la Unión.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE
PARA EMITIR OPINIÓN**

Fecha de aprobación	25.2.2021
Resultado de la votación final	+: 41 -: 3 0: 5
Miembros presentes en la votación final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Suplentes presentes en la votación final	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Clare Daly, João Ferreira

5	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones