

**Dictamen del Comité de las Regiones sobre el «Plan de acción sobre la movilidad urbana»**

(2010/C 232/05)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES FORMULA LAS SIGUIENTES RECOMENDACIONES:

- por lo que respecta a la financiación de la UE, insta a la Comisión a que preste la debida atención a la movilidad urbana mediante los Fondos Estructurales y la política de cohesión, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD);
- considera necesaria una mayor coherencia entre las políticas e iniciativas europeas y, en particular, un enfoque integrado de las políticas urbanas;
- reafirma su apoyo a la elaboración de Planes de Movilidad Urbana, al menos en las grandes ciudades; propugna la introducción de incentivos europeos de modo que la financiación europea de proyectos de transporte urbano esté condicionada a la existencia de estos Planes y a la aprobación de Acuerdos de Movilidad a través de asociaciones público-privadas;
- la Comisión debe animar a los Estados miembros a otorgar carácter obligatorio a esta medida para todas las grandes zonas urbanas y ofrecer a los entes locales los incentivos adecuados para facilitarles la elaboración de este tipo de planes;
- insta a la Comisión a que cree un premio anual europeo que recompense las iniciativas de transporte excelentes y transferibles, como parte de un sistema europeo de «banderas verdes» concedidas, por ejemplo, a aquellas zonas urbanas que alcancen bajos niveles de contaminación ambiental y congestión urbana;
- insta a la Comisión a iniciar rápidamente el estudio propuesto sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos de los modos de transporte para que contribuyan a reequilibrar los costes de dichos modos;

<b>Ponente:</b>	Sir Albert Bore, Concejal del Ayuntamiento de Birmingham (UK/PSE)
<b>Texto de referencia:</b>	Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Plan de Acción de Movilidad Urbana  COM(2009) 490 final

## I. OBSERVACIONES GENERALES

### Antecedentes

1. En 2008 el Comité de las Regiones <sup>(1)</sup> respondió al Libro Verde de la Comisión Europea *Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana* <sup>(2)</sup>. A continuación se publicó un Plan de Acción de Movilidad Urbana <sup>(3)</sup> en abril de 2009, en respuesta a un informe de propia iniciativa del Parlamento Europeo <sup>(4)</sup> en el cual el Comité de las Regiones expresaba su satisfacción por las numerosas actuaciones de la UE en estas materias.

2. El Comité de las Regiones ha propugnado un modelo en el que los Planes de Movilidad Urbana se apliquen a través de acuerdos a largo plazo en el seno del sector público o entre agentes públicos y privados, denominados Acuerdos de Movilidad, y ha pedido a la Comisión que cree un instrumento financiero en el marco de la Política de Cohesión que se ponga a directamente disposición de las regiones y zonas urbanas, para animar a éstas a crear planes de movilidad. El diseño y ejecución de los Planes de Movilidad Urbana han de ser competencia de las propias ciudades.

3. Se pidió también a la Comisión Europea que añadiera valor al proceso financiando iniciativas, concediendo premios y fomentando el intercambio de buenas prácticas mediante un sistema similar al de las «banderas azules», que se usa para reconocer la calidad de una zona costera, que utilizase indicadores específicos para señalar las zonas urbanas con bajos niveles de contaminación y congestión.

4. Considera necesaria una armonización europea, sobre todo en lo que se refiere a los requisitos técnicos de los vehículos (por ejemplo, el equipamiento de los vehículos existentes con filtros de partículas para las emisiones de gasóleo), equipamientos de infraestructuras y servicios de transporte, así como la señalización (placas y señales) para el acceso de los camiones a zonas con protección medioambiental de acuerdo con las normas europeas de emisiones y ruido.

(1) Dictamen sobre el Libro Verde sobre el transporte urbano (Ponente: Albert Bore) - CDR 236/2007 fin.

(2) COM(2007) 551.

(3) Dictamen sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana (Ponente: Albert Bore) - CDR417/2008 fin.

(4) Informe sobre un Plan de Acción Movilidad Urbana (Ponente: Gilles Savary) - 2008/2217(INI).

5. Además, el Comité de las Regiones <sup>(5)</sup> se mostró favorable a dar más realce a la dimensión social de la movilidad urbana, al ser éste un instrumento que fomenta la cohesión social y territorial en las zonas urbanas y periurbanas.

6. La Comisión ha adoptado un Plan de Acción de Movilidad Urbana <sup>(6)</sup> que propone veinte medidas para estimular y ayudar a los entes regionales y locales a alcanzar sus objetivos en materia de movilidad urbana sostenible. Así, por primera vez se presenta un paquete amplio y viable en este ámbito.

7. Las medidas propuestas por la Comisión Europea se ejecutarán en los cuatro años siguientes a la aprobación del Plan de Acción, aunque la Comisión examinará la aplicación del Plan en el año 2012, momento en el que se valorará la necesidad de tomar otras iniciativas.

### Comentarios sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión Europea

8. El Comité de las Regiones felicita a la Comisión Europea por haber publicado finalmente un Plan de Acción de Movilidad Urbana que refleja los principales factores que permiten mejorar la movilidad de nuestras ciudades.

#### *Argumentos económicos y medioambientales en favor de un plan de acción*

9. La Comisión ha señalado que el 72 % <sup>(7)</sup> de la población europea vive en zonas urbanas. Esa cifra se incrementará hasta el 84 % en 2050. Las zonas urbanas se enfrentan al desafío de hacer sostenible el transporte desde las perspectivas de la competitividad económica (congestión) y el medio ambiente (calidad del aire, ruido).

(5) Dictamen sobre el «Libro Verde sobre la Cohesión Territorial» (Ponente: Jean-Yves Le Drian) - (CDR 274/2008) fin.

(6) COM(2009) 490 final.

(7) Naciones Unidas: *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*.

10. El Comité de las Regiones reconoce la crucial importancia de la movilidad urbana y el transporte urbano para el futuro de Europa, pues estos factores afectan a los tres pilares principales del desarrollo sostenible:

- **el pilar económico**, ya que la congestión del tráfico constituye un obstáculo a la competitividad (retrasos, mayores costes del transporte de mercancías, etc.). Las áreas urbanas son los motores económicos de Europa, al generarse en ellas más del 70 % de la riqueza de la UE. Sin embargo, el 7 % de dicha riqueza se pierde en los costes externos ocasionados por los accidentes, la congestión y los daños causados a la salud y al medio ambiente;
- **el pilar medioambiental**, puesto que la contaminación producida por el tráfico de automóviles y camiones y la congestión de las áreas metropolitanas, las ciudades y las vías interurbanas constituye uno de los principales obstáculos para que la UE cumpla el objetivo 20-20-20. El transporte motorizado en las ciudades representa el 40 % de las emisiones de gas de efecto invernadero creadas por el transporte por carretera, y hasta el 70 % de otros contaminantes. Es evidente que la introducción de un cambio modal (la solución principal es el transporte público) contribuirá a la sostenibilidad del desarrollo europeo;
- **el pilar social**, dado que la mejora de los sistemas de transporte público y la reducción de la congestión tendrán un efecto positivo sobre la calidad de vida de los ciudadanos y la salud pública, y asimismo brindarán a los barrios y comunidades desfavorecidos un mejor acceso a los centros urbanos, donde se encuentran oportunidades laborales, servicios (salud, educación) y cultura.

#### *Funciones y responsabilidades*

11. El Comité de las Regiones acoge con satisfacción la plena comprensión del principio de subsidiariedad que demuestra la Comisión Europea, la cual reconoce en el Plan de Acción que las políticas de movilidad urbana son principalmente competencia de los ámbitos local, regional y nacional, aun cuando las decisiones a nivel local suelen relacionarse con un marco creado por las políticas regionales, nacionales y de la UE.

12. La Comisión Europea entiende que se puede ganar mucho con una estrategia de colaboración que respete plenamente el principio de subsidiariedad y las competencias y responsabilidades de todos los niveles de gobernanza.

13. Las veinte medidas propuestas en el Plan de Acción se refieren principalmente a los instrumentos que ayudan a las ciudades y regiones a desarrollar una política de movilidad sostenible y reflejan la mayoría de las recomendaciones que el CDR ha realizado en el pasado. Estos instrumentos son los siguientes:

- intercambio de información y mejores prácticas;

- publicación de información y documentos de orientación sobre la elaboración de Planes de Movilidad Urbana;
- diálogo con los operadores del transporte público para definir compromisos voluntarios en materia de derechos de los viajeros;
- guía de Internet sobre vehículos limpios y debates con los Estados miembros sobre la manera de incluir las técnicas de conducción que ahorran energía en los temarios de los exámenes de obtención del permiso de conducir;
- un observatorio sobre la movilidad urbana;
- varios estudios en el ámbito de la movilidad urbana, incluida la forma en que funcionan las distintas «zonas verdes» en la UE.

14. El Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión brinda una oportunidad para crear un marco europeo que ayude a las autoridades locales, regionales y nacionales a tomar medidas en las zonas urbanas donde sea necesario desarrollar redes de transporte sostenible e introducir soluciones tecnológicas nuevas, respetando las competencias y responsabilidades de los distintos actores, para introducir medidas que ofrezcan a los ciudadanos de la UE modos ecológicos de transporte en las zonas urbanas y cambiar los comportamientos de movilidad urbana a fin de cumplir los objetivos medioambientales y de competitividad económica, así como los objetivos de cohesión social de la UE.

15. Plan de Acción de la Comisión Europea define seis temas que surgen de la consulta sobre el Libro Verde, todos los cuales merecen un comentario más detenido.

#### *Promover políticas integradas*

16. Tal vez la más importante de las tres acciones propuestas dentro de este tema sea ayudar a los entes locales y regionales a elaborar Planes de Movilidad Urbana sostenibles que abarquen el transporte de mercancías y de viajeros en las zonas urbanas y periurbanas. Esta iniciativa era una recomendación clave del Comité de las Regiones <sup>(8)</sup>.

17. Sin embargo, un añadido interesante –que merece apoyo– es la propuesta de introducir una dimensión de movilidad urbana en los Planes de Acción para una Energía Sostenible que deberán elaborar las ciudades que participen en el Pacto de los Alcaldes <sup>(9)</sup>, a fin de promover un enfoque integrado que vincule la energía y el cambio climático con las cuestiones relacionadas con el transporte sostenible y la movilidad.

<sup>(8)</sup> Véase la nota 3.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. La Comisión prevé también facilitar información sobre el vínculo entre las medidas de movilidad urbana sostenible y los objetivos de la política regional, incluida la relación entre transporte urbano y la red transeuropea de transporte.

*Responder a las necesidades de los ciudadanos*

19. Se reconoce que los derechos de los viajeros y la oferta de información sobre fiabilidad, seguridad, etc. son aspectos necesarios para atraer a la población al autobús, tranvía, metro y otros modos de transporte público. La Comisión tiene el propósito de determinar las mejores prácticas en toda la UE y definir un conjunto de compromisos voluntarios para reforzar los derechos de los usuarios del transporte público, una iniciativa que el Comité de las Regiones ha respaldado en el pasado <sup>(10)</sup>.

20. La Comisión Europea tiene intención de colaborar con los operadores del transporte público y otros agentes para facilitar la distribución de información sobre viajes, siendo el objetivo final crear un portal de Internet a escala de la UE centrado especialmente en los nudos principales de la red RTE-T y sus conexiones locales y regionales, tal como había sugerido ya el Comité de las Regiones <sup>(10)</sup>.

21. La Comisión propone realizar un estudio sobre las normas de acceso a las llamadas «zonas ecológicas», que permitirá fomentar el intercambio de buenas prácticas. La propuesta apoya la sugerencia del Comité de las Regiones <sup>(10)</sup> de crear un premio europeo anual que recompense las iniciativas de transporte excelentes y transferibles, a la manera de un sistema de «banderas azules» concedidas a las zonas con bajos niveles de contaminación ambiental y congestión (un sistema de «banderas verdes»). La Comisión Europea propone que para la Semana Europea de la Movilidad se optimice el sistema de premios existente y se introduzca un galardón especial para fomentar la adopción de Planes de Movilidad Urbana.

22. Dado que la conducción eficiente desde el punto de vista energético es un elemento obligatorio de la formación y evaluación de los conductores profesionales, la Comisión debatirá con los Estados miembros si este aspecto se podría incluir también en los exámenes destinados a los particulares.

*«Ecologizar» el transporte urbano*

23. La Comisión Europea considera que una actuación de la UE puede contribuir a reforzar los mercados de nuevas tecnologías de vehículos no contaminantes y carburantes alternativos. Por lo tanto, propone seguir apoyando los proyectos de investigación y

demostración financiados con cargo al Séptimo Programa Marco con el fin de facilitar la comercialización de vehículos con niveles de emisión bajos o nulos, haciendo referencia específicamente a la Iniciativa Europea en favor del Coche Ecológico <sup>(11)</sup>, que se ocupa de los vehículos eléctricos y las infraestructuras conexas en las zonas urbanas.

24. Se elaborará una guía sobre vehículos limpios y de bajo consumo energético para su publicación en Internet, que podrá ser utilizada como referencia para la adquisición de vehículos destinados a servicios públicos.

25. Una vez creado el marco de la UE para la internalización de los costes externos, la Comisión pondrá en marcha un estudio sobre los aspectos urbanos de dicha internalización, que examinará la eficacia y eficiencia de las soluciones en materia de precios del transporte según las cuales el usuario paga los costes externos (medioambientales, de congestión, etc.).

*Intensificar la financiación*

26. Una recomendación específica del Comité de las Regiones <sup>(10)</sup> es condicionar la financiación y cofinanciación europeas de los proyectos de transporte urbano a la existencia de Planes de Movilidad Urbana integrados, para incentivarlos en mayor medida. El Comité de las Regiones propugnó la introducción de instrumentos financieros europeos en un régimen de cofinanciación basado en la existencia de Acuerdos de Movilidad Urbana públicos-públicos/públicos-privados que atrajeran fondos del sector privado y de programas de financiación nacionales, regionales y locales.

27. El Plan de Acción de la Comisión indica que la financiación de la UE, incluidos los instrumentos del BEI, puede proporcionar incentivos importantes y contribuir a atraer fondos privados, ayudando a los entes locales a desarrollar sistemas innovadores de asociaciones público-privadas. La Comisión desearía ayudar a los poderes públicos y a las partes interesadas a examinar las oportunidades de financiación existentes y crear regímenes innovadores de asociación entre el sector público y el sector privado.

28. Por otra parte, la Comisión ha reconocido que debe continuar apoyando la iniciativa Civitas más allá de la tercera generación de proyectos que se inició en 2008, tal como ya había propugnado el Comité de las Regiones <sup>(10)</sup>.

<sup>(10)</sup> Véase la nota 3.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html).

*Compartir experiencias y conocimientos*

29. La Comisión Europea tiene el propósito de realizar un estudio sobre las maneras de mejorar la recogida de datos sobre transporte y movilidad urbana y crear una plataforma virtual para compartir información, datos y estadísticas, seguir la evolución en este ámbito y facilitar el intercambio de mejores prácticas: todo ello basándose en iniciativas existentes <sup>(12)</sup>. Esta iniciativa había sido acogida ya favorablemente por el Comité de las Regiones.

*Optimizar la movilidad urbana*

30. La Comisión Europea está interesada en facilitar la transferencia hacia modos de transporte más respetuosos del medio ambiente y una logística de mercancías eficiente, para lo cual propone organizar una conferencia sobre el transporte urbano de mercancías en 2010. El Comité de las Regiones se congratula por esta iniciativa.

31. La Comisión prevé también ofrecer ayuda para la aplicación de los sistemas inteligentes de transporte; cabe esperar que con protocolos de comunicación y transferencia de datos interoperables que mejoren la movilidad urbana en relación, por ejemplo, con la expedición y el pago electrónico de billetes, la gestión e información del tráfico, etc.

**II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS****EL COMITÉ DE LAS REGIONES**

32. Acoge con satisfacción el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Comisión Europea y apoya las medidas presentadas, en la medida en que no ponen en peligro el principio de subsidiariedad y la responsabilidad primaria de los Estados miembros y los entes locales y regionales, al entender que los desafíos de la movilidad urbana son tan importantes como las infraestructuras de transporte regional y de larga distancia, y en todo caso, responden a acciones complementarias en uno y otros campos territoriales y funcionales de actuación.

*Financiación de la transferencia modal hacia el transporte público*

33. Considera que las iniciativas puramente tecnológicas (nuevas tecnologías de motores, mejores carburantes y otras) que apoya el Séptimo Programa Marco no bastarán para conseguir unos sistemas de transporte público de alta calidad, seguros y asequibles que generen un importante cambio modal y reduzcan la congestión en las zonas urbanas. Debe promoverse la transferencia modal hacia todas las modalidades de transporte público, hacia los desplazamientos en bicicleta y a pie.

34. En consecuencia, insta a la Comisión a que preste la debida atención a la movilidad urbana con criterios claros de sostenibilidad en zonas urbanas y periurbanas de la UE, mediante los Fondos Estructurales y la Política de Cohesión, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

<sup>(12)</sup> Por ejemplo, [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

35. Asimismo, insta a que se tengan en cuenta las necesidades en materia de transporte urbano en la futura revisión de las perspectivas financieras de la UE; especialmente, habida cuenta de la importante contribución que los planes de movilidad urbana pueden aportar en relación con las bases económicas, medioambientales y sociales de desarrollo sostenible en las zonas metropolitanas.

36. Apoya las propuestas del Parlamento Europeo en el sentido de que en las Perspectivas Financieras para el período 2014-2020 habría que examinar la posibilidad de crear un instrumento financiero europeo que permitiera la cofinanciación de:

- planes de movilidad urbana e
- inversiones en un tipo de movilidad urbana y metropolitana que satisfaga los objetivos medioambientales y socioeconómicos de la UE.

37. Considera que estas medidas están justificadas, ya que la dotación de sistemas de transporte público de gran cobertura, alta calidad, seguros y asequibles en las ciudades europeas y zonas periurbanas permitiría:

- reforzar el crecimiento económico y la competitividad mediante una reducción de la congestión y de los costes del transporte, mejorar la ordenación de los tráficos de viajeros y mercancías, la creación de puestos de trabajo en apoyo de los sistemas de transporte público y el efecto multiplicador de dichas inversiones <sup>(13)</sup>;
- mejorar la calidad del medio ambiente mediante la disminución de las emisiones de CHG y otros contaminantes, la reducción del tráfico rodado y el ahorro de energía <sup>(14)</sup>, la mejora la calidad del aire y la reducción de los efectos sobre la salud respiratoria y cardiovascular.
- reforzar la cohesión social y territorial <sup>(15)</sup> aumentando la movilidad de los habitantes, especialmente en las comunidades excluidas que viven en suburbios pobres y, al mismo tiempo, mejorar las condiciones de las zonas residenciales y los lugares turísticos en los centros urbanos.

<sup>(13)</sup> Las inversiones en el transporte público tienen un efecto multiplicador de entre 2 y 2,5 en las economías locales y regionales - Quinto Programa Marco de la CE (2005): Estudio Transecon.

<sup>(14)</sup> Son posibles ahorros de energía de entre 400 kg y 500 kg de carburante por habitante y año en las ciudades del transporte público tiene una alta cuota modal - UITP.

<sup>(15)</sup> Véase la nota 5.

*Adoptar un enfoque integrado de las políticas urbanas*

38. Considera necesaria una mayor coherencia entre las políticas e iniciativas europeas y, en particular, un enfoque integrado de las políticas urbanas y de planificación territorial a fin de evitar que las iniciativas contra la congestión y la contaminación, que desarrollan planes integrados y sostenibles de movilidad urbana en las zonas metropolitanas, no se vean contrarrestadas por actuaciones en otros campos, por ejemplo, la ordenación urbana y la dotación de viviendas.

39. Reafirma su apoyo a la elaboración de Planes de Movilidad Urbana, al menos en las grandes ciudades y las zonas urbanas y periurbanas, que permitan afrontar los retos de la accesibilidad para todos los habitantes, las necesidades de transporte de esas áreas, así como la congestión y los impactos medioambiental y sobre la salud.

40. Propugna la introducción de incentivos europeos de modo que, en las zonas urbanas y periurbanas adecuadas, la financiación y cofinanciación europeas de proyectos de transporte urbano y metropolitano estén condicionadas a la existencia de Planes de Movilidad Urbana y a la aprobación de Acuerdos de Movilidad, a través de asociaciones público-privadas que atraigan fondos del sector privado y de programas de financiación locales, regionales y nacionales.

41. Es consciente de que numerosas ciudades han elaborado ya Planes de Movilidad, pero piensa que, si este enfoque se extendiera a todas las principales zonas urbanas con participación activa de las partes interesadas, las ciudades seguirían pudiendo adaptar libremente los Planes de Movilidad a sus propias circunstancias y la Comisión podría demostrar el valor añadido de la actuación a nivel de la UE.

42. Observa que, como en anteriores ocasiones, la Comisión ha pedido a los entes locales que elaboren y ejecuten planes de transporte urbano sostenible<sup>(16)</sup>, y considera que la Comisión debe animar a los Estados miembros a otorgar carácter obligatorio a esta medida para todas las grandes zonas urbanas o periurbanas y ofrecer a las ciudades y las regiones los incentivos adecuados para facilitarles la elaboración de este tipo de planes.

43. Insiste en que debe incrementarse la financiación de la iniciativa Civitas, aunque sólo para que vaya más allá de los proyectos de demostración y ayude al intercambio de buenas prácticas para contribuir al fomento y aplicación de los planes de movilidad urbana.

44. Insta a la Comisión a que incentive en mayor medida el desarrollo y aplicación de los Planes de Movilidad Urbana mediante la creación de un premio europeo anual que recompense las iniciativas de transporte más destacadas y transferibles, como parte de un sistema europeo de «banderas verdes» que se concederían, por ejemplo, a las zonas urbanas que adopten Planes de Movilidad Urbana y alcancen bajos niveles de contaminación ambiental y congestión urbana o que hayan modificado con particular éxito la distribución modal.

<sup>(16)</sup> Estrategia temática para el medio ambiente urbano – COM(2005) 718.

45. Recomienda a la Comisión que adopte un conjunto de indicadores que sirvan de criterios para la concesión de la «bandera verde» urbana, aunque reconoce que el logro de bajos niveles de contaminación (atmosférica y acústica) y congestión (rapidez y fiabilidad de los trayectos) constituye un desafío variable para las ciudades, dado el alto grado de heterogeneidad de las ciudades y el transporte urbano.

46. Recomienda asimismo, para la concesión a las ciudades de una bandera verde, tener en cuenta el fomento de una mentalidad ecológica o respetuosa con el medio ambiente en las zonas urbanas, y quizás el fomento del uso de posibilidades de locomoción alternativas (mediante la construcción de vías peatonales y carriles para bicicleta o la propagación de otros medios de transporte alternativos, etc.).

*Fomentar la transferencia modal*

47. Acepta que los ciudadanos de la UE, más conscientes hoy de los desafíos del cambio climático, pueden haberse vuelto más receptivos a la adopción de medidas que hagan que el usuario pague los costes externos de los sistemas de transporte (ambientales, de congestión y otros) cuando las autoridades no invierten en transporte público: principio de «quien contamina paga».

48. Insta a la Comisión a iniciar rápidamente el estudio propuesto sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos de los modos de transporte<sup>(17)</sup>,<sup>(18)</sup> de modo que puedan adoptarse medidas que contribuyan a reequilibrar los costes de dichos modos y a implantar sistemas de transporte más sostenibles en las zonas urbanas.

49. Entiende que las orientaciones dadas por la Comisión Europea en relación con las distintas opciones que existen para reflejar los costes externos de la movilidad en los precios del transporte favorecen que los usuarios opten por los modos de transporte respetuosos del medio ambiente, contribuyendo así a la transferencia modal y a explicar a los ciudadanos que el transporte individual «parece» más barato únicamente porque los costes externos no están incluidos en las cuentas económicas del transporte.

50. Acoge con satisfacción el apoyo prestado por la Comisión a la investigación sobre vehículos poco contaminantes y de alta eficiencia energética y sobre carburantes alternativos, pero observa que, aunque el progreso tecnológico contribuirá al cumplimiento del programa medioambiental, son necesarias también medidas que favorezcan la transferencia modal para poder afrontar los problemas medioambientales y de congestión que sufren las zonas urbanas.

<sup>(17)</sup> Las tarifas para los viajeros de los servicios ferroviarios y autobuses se están incrementando más rápidamente que los costes derivados del uso del automóvil privado – Agencia Europea de Medio Ambiente, Informe 3/2004.

<sup>(18)</sup> Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso (Ponente: Väino Hallikmägi) – CDR 146/2009 fin.

*Ampliación de los derechos de los pasajeros*

51. Se congratula de las propuestas de la Comisión Europea en materia de derechos de los viajeros e información sobre seguridad y fiabilidad del transporte pero, dado que estas propuestas se limitan a compromisos voluntarios basados en las mejores prácticas europeas, insta la Comisión a que intensifique sus efectos con campañas de comunicación y sensibilización en todos los

Estados miembros, en colaboración con las autoridades nacionales y los entes regionales y locales.

52. Pide que las citadas campañas de sensibilización incluyan información relativa a los efectos de las medidas en materia de movilidad urbana y las decisiones de movilidad de los ciudadanos europeos sobre el medio ambiente y la competitividad económica de Europa y sus regiones.

Bruselas, 15 de abril de 2010.

*El Vicepresidente Primero  
del Comité de las Regiones*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---