

Miércoles, 9 de julio de 2008

1. Considera que los fondos soberanos no han sido causa de ninguna interrupción de los mercados de capitales, pero que su estructura, tamaño y rápido crecimiento requieren un análisis detallado de su papel e influencia; admite que el planteamiento con respecto a la transparencia y la gobernanza de los fondos soberanos es diversa;
2. Manifiesta su preocupación por el hecho de que la posible falta de transparencia de determinados fondos soberanos puede no permitir una comprensión adecuada de sus estructuras y motivaciones; pide a la Comisión que reconozca que la transparencia y la divulgación de información constituyen el principio clave para el establecimiento de una verdadera base común y el buen funcionamiento de los mercados en general;
3. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión sobre los fondos soberanos, que reafirma la importancia de los mercados abiertos y su compromiso con una solución global; toma nota de las diferentes iniciativas tanto a escala nacional como en los foros internacionales para fomentar la transparencia y mejorar la gobernanza, y pide a la Comisión que colabore estrechamente con el FMI y la OCDE para crear un código de conducta global;
4. Opina, no obstante, que la mencionada Comunicación de la Comisión debería considerarse como un primer paso y, por consiguiente, pide a la Comisión que controle las actividades de los fondos soberanos y que desempeñe su papel de coordinadora para garantizar que las iniciativas nacionales no sean contrarias al compromiso de apertura a las inversiones y no pongan en peligro la posición de la Unión Europea en los mercados globales;
5. Pide a la Comisión que lleve a cabo un análisis de los instrumentos de que dispone la Unión Europea, tanto en las disposiciones del TCE como en la legislación existente, tales como los requisitos de transparencia, los derechos de voto, los derechos de las partes interesadas y los derechos especiales de control (acción de oro o golden share), que permitirían algún tipo de reacción en caso de problemas de propiedad debido a la intervención de los fondos soberanos;
6. Pide al Consejo y a la Comisión que evalúen el margen de maniobra que les queda a las instituciones de la Unión Europea en virtud de las disposiciones de los artículos 64 y 65 del TFUE, al objeto de verificar las posibilidades de acción coordinada a escala de la UE, lo que resulta esencial para los intereses de la UE y el buen funcionamiento del mercado interior; pide a la Comisión que prepare una lista de los sectores que podrían entrar en el ámbito de aplicación de las disposiciones del artículo 65 relativas al orden público;
7. Pide al Consejo y a la Comisión que lleven a cabo un análisis en profundidad del funcionamiento de los mercados financieros mundiales y que definan y promuevan una imagen fuerte de la Unión Europea, teniendo en cuenta las iniciativas globales de lo que deberían ser los principios y las normas de su funcionamiento; opina que una posición común de este tipo reforzaría la posición de la UE en los foros internacionales; pide a la Comisión que aplique, en su caso, el principio de reciprocidad;
8. Manifiesta su preocupación por los precios del petróleo y sus consecuencias para el tipo de cambio euro/dólar, dado que los beneficios procedentes del petróleo con frecuencia se reinvierten a través de los fondos soberanos en activos denominados en euros y en los mercados de la zona del euro en general;
9. Encarga a su Presidente que transmita la presente resolución al Consejo y a la Comisión.

Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana

P6_TA(2008)0356

Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de julio de 2008, sobre «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (2008/2041(INI))

(2009/C 294 E/10)

El Parlamento Europeo,

— Visto el Libro Verde «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (COM(2007) 0551),

— Visto el Libro Blanco «La política Europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad» (COM(2001) 0370),

Miércoles, 9 de julio de 2008

- Vista la Comunicación de la Comisión «Por una Europa en movimiento — Movilidad sostenible para nuestro continente — Revisión intermedia del Libro blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001» (COM(2006) 0314),
- Vista la Comunicación de la Comisión «Hacia una movilidad más segura, más limpia y más eficiente en Europa: Primer informe sobre el vehículo inteligente» (COM(2007) 0541),
- Vista la Comunicación de la Comisión «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI — Posición de la Comisión sobre el informe final del Grupo de alto nivel CARS 21 — Una contribución a la estrategia de crecimiento y empleo de la UE» (COM(2007) 0022),
- Vista la Comunicación de la Comisión «Iniciativa del vehículo inteligente — Sensibilización sobre las TIC al servicio de vehículos más inteligentes, seguros y limpios» (COM(2006) 0059),
- Vista la Comunicación de la Comisión «La logística del transporte de mercancías en Europa — La clave para la movilidad sostenible» (COM(2006) 0336),
- Vista la Comunicación de la Comisión «Plan de acción para la logística del transporte de mercancías» (COM(2007) 0607),
- Vista la Comunicación de la Comisión «Una Estrategia temática para el medio ambiente urbano» (COM(2005) 0718),
- Vistos las propuestas y orientaciones de la Comisión y los dictámenes del Parlamento Europeo sobre los Fondos estructurales y el Fondo de Cohesión así como sobre el Séptimo Programa marco de investigación,
- Vista la propuesta revisada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la promoción de vehículos limpios y eficientes energéticamente de transporte por carretera (COM(2007) 0817),
- Vista su Resolución, de 20 de febrero de 2008, sobre la contribución al Consejo Europeo de primavera de 2008 en relación con la Estrategia de Lisboa ⁽¹⁾,
- Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, Por una Europa en movimiento — Movilidad sostenible para nuestro continente ⁽²⁾,
- Vista su Resolución, de 15 de enero de 2008, sobre CARS 21: un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo ⁽³⁾,
- Vista su Resolución, de 5 de septiembre de 2007, sobre la logística del transporte de mercancías en Europa — La clave para la movilidad sostenible ⁽⁴⁾,
- Vista su Resolución, de 26 de septiembre de 2006, sobre una estrategia temática para el medio ambiente urbano ⁽⁵⁾,
- Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre movilidad urbana,
- Visto el artículo 45 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 y de la Comisión de Desarrollo Regional (A6-0252/2008),

⁽¹⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2008)0057

⁽²⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2007)0345

⁽³⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2008)0007

⁽⁴⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2007)0375

⁽⁵⁾ DO C 306 E de 15.12.2006, p. 182.

Miércoles, 9 de julio de 2008

- A. Considerando que los centros urbanos (ciudades y periferia) revisten en numerosos aspectos una gran importancia para la vida de los ciudadanos de la UE; considerando que los centros urbanos se enfrentan, a pesar de sus diferentes estructuras y como consecuencia del transporte urbano, a problemas y retos similares en cuanto a contaminación, gestión, ruido y seguridad vial,
- B. Considerando que hay una necesidad urgente de nuevas ideas y de conceptos innovadores sobre la movilidad en las ciudades pues el transporte urbano contribuye de forma importante al cambio climático, a la contaminación y a otros problemas medioambientales así como a sus correspondientes efectos negativos sobre la calidad de vida y la salud de los habitantes de las ciudades; considerando que estos problemas deben abordarse para garantizar el éxito de cualquier estrategia global de la UE en la lucha contra el cambio climático y otros problemas medioambientales,
- C. Considerando que debe establecerse un reparto apropiado de tareas entre la UE y las ciudades y los municipios, debiendo la UE desempeñar un papel claramente definido al respecto; considerando que, conforme al principio de mejora de la legislación y a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, debe recurrirse solamente a la acción comunitaria en cuanto a la movilidad urbana cuando aporta un claro valor añadido europeo,
- D. Considerando que los principios del mercado interior de la UE también deben tenerse en cuenta en el ámbito de la movilidad urbana,
- E. Considerando que las ciudades y los municipios europeos deberían estar en condiciones de elegir entre una amplia paleta de instrumentos flexibles para elaborar una «mezcla de políticas» a la medida para conseguir soluciones sostenibles, socialmente efectivas y económicamente viables para sus respectivos problemas de movilidad; considerando que deben buscarse mejores soluciones logísticas y una transferencia hacia unos modos de transporte más sostenibles en todos los modos y ámbitos del transporte (peatones, ciclistas, transporte de pasajeros público y privado, reparto de mercancías, y servicios) para conseguir una buena accesibilidad a los centros urbanos y unos flujos de tráfico fluidos, lo que reviste una gran importancia para residentes, visitantes, viajeros pendulares, productores y proveedores de bienes y servicios, particularmente PYME; considerando que debe prestarse una atención especial a la interoperatividad de los instrumentos elegidos a fin de permitir en una fase posterior que las autoridades hagan respetar las sanciones por las infracciones de tráfico relacionadas con las zonas urbanas sobre una base transfronteriza,
- F. Considerando que la política europea en materia de transporte urbano debería tener en cuenta la cohesión económica, social, territorial y medioambiental; considerando que deberían tenerse especialmente en cuenta los problemas y las condiciones particulares existentes en los «nuevos» Estados miembros,
- G. Señalando que deberían tomarse en consideración las necesidades particulares de los trabajadores (desplazamientos cotidianos al trabajo), las personas con movilidad reducida, los niños (cochecitos), las personas socialmente más débiles y las personas de edad avanzada; considerando que debe tenerse en cuenta que el rápido envejecimiento de la población de Europa genera cambios demográficos y nuevas necesidades en materia de movilidad de las sociedades,
- H. Considerando que es fundamental tener una nueva visión en cuanto a la planificación estratégica de las zonas urbanas, previendo los retos en materia de medio ambiente, energía y movilidad que plantearán dichas zonas en las próximas décadas,
- I. Considerando que la internalización de los costes externos es una etapa importante en la vía hacia la veracidad de los costes en el sector del transporte; considerando que es necesario examinar la posibilidad de las subvenciones cruzadas en favor de los conceptos de transporte urbano sostenible para garantizar un trato equitativo entre el transporte de mercancías y el de pasajeros, así como entre los distintos modos de transporte; considerando que deberían hacerse esfuerzos con vistas a desarrollar nuevos instrumentos de financiación y para hacer un uso mejor y más frecuente de los instrumentos financieros existentes, como los Fondos estructurales y de Cohesión en favor de soluciones de movilidad urbana sostenible,

El papel de la Unión Europea

1. Acoge con satisfacción el Libro Verde mencionado como base adecuada para el debate; acoge también con satisfacción la amplia implicación de los participantes en el proceso de toma de conciencia y en la formulación de la futura política de la UE en cuanto al transporte urbano;

Miércoles, 9 de julio de 2008

2. Considera necesario definir claramente las competencias de la UE conforme a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad establecidos en los Tratados; reconoce el principio de que las autoridades locales son libres de adoptar sus propias políticas de movilidad a condición de que no infrinjan la legislación comunitaria y nacional pertinente; espera al mismo tiempo que —al aplicar los principios mencionados anteriormente— los Estados miembros, los municipios y las ciudades sean conscientes de su propia responsabilidad en cuanto a una mejor organización y planificación de la movilidad urbana; reconoce, sin embargo, que la acción concertada en materia de movilidad urbana en la Comunidad puede aportar un claro valor añadido en algunos ámbitos;
3. Cree que la UE debería definir una estrategia global sobre movilidad urbana, que conduzca a un uso más racional de coches particulares, y promover la transferencia hacia modos de transporte sostenibles, a fin de apoyar los compromisos adquiridos por la UE para proteger el medio ambiente y reducir la emisiones de gases de efecto invernadero;
4. Opina que en los sectores siguientes se requiere una acción a nivel europeo y exige
 - la elaboración de un concepto general integrado relativo a la movilidad urbana que sirva de marco común de referencia para los actores europeos, nacionales, regionales y locales (municipios, ciudadanos, economía e industria); este concepto debe basarse en los principios del mercado interior de la UE en cuanto a la movilidad sostenible y debe tener en cuenta la viabilidad de las ciudades y los efectos sobre la demografía (emigración a partir de las ciudades); subraya que lo anterior debe proporcionar un claro estímulo a las ciudades y zonas urbanas para establecer planes integrados y globales de movilidad urbana sostenible (PMUS), haciendo hincapié en la planificación urbana y territorial a largo plazo; a este respecto, pide a la Comisión que examine cómo vincular los PMUS a la cofinanciación comunitaria de proyectos de transporte en ciudades de más de 100 000 habitantes y a la normativa, las decisiones y los objetivos de la UE sobre la reducción de los accidentes, las emisiones de CO₂, las emisiones locales de gases y la contaminación acústica;
 - la obtención y correcta difusión de datos fiables y comparables sobre todos los aspectos de la movilidad en el interior de las ciudades y en su periferia, habida cuenta de las futuras modificaciones de las condiciones marco (por ejemplo, cambio demográfico, crecimiento económico, cambio climático);
 - una relación de las reglamentaciones comunitarias actualmente en vigor que se refieren directa o indirectamente al sector de la movilidad urbana, debiéndose examinar en cada caso las posibilidades de mejora y simplificación;
 - una evaluación de la ejecución y aplicación por los Estados miembros de la legislación europea que afecta al transporte urbano, en especial al transporte público de pasajeros;
 - una relación de las iniciativas locales que aborden los problemas mencionados en el Libro Verde (por ejemplo, en materia de peajes, zonas verdes, seguridad en el transporte público, normas sobre la protección de los ciclistas, etc.); desea que esta relación forme la base para el intercambio de buenas prácticas en estos ámbitos;
 - el control de las medidas locales relacionadas con el acceso a los centros urbanos, para evitar nuevos obstáculos al comercio en el mercado interior de la UE;
 - la creación de una «Plataforma europea para la movilidad urbana» o cualquier otro foro que reúna de forma efectiva y comprensible todos los datos, las mejores prácticas y la información sobre política en materia de movilidad urbana, a fin de que los ciudadanos y los responsables políticos puedan acceder fácilmente a toda la información necesaria para la elaboración de políticas de movilidad urbana; subraya que dicha plataforma debería aprovechar al máximo las bases de datos, los recursos y las instituciones existentes, a fin de evitar una mayor burocracia;
 - la evaluación de los gastos externos de los distintos modos de transporte así como un examen de las posibilidades de internalizarlos;
5. Pide a la Comisión que colabore con los Estados miembros para superar los obstáculos nacionales a los programas urbanos, sin proponer, sin embargo, legislación comunitaria que pueda limitar la flexibilidad local necesaria para solventar problemas de movilidad;

Miércoles, 9 de julio de 2008

Legislación

6. Considera necesario que la UE tenga en cuenta en los ámbitos políticos en los que puede actuar legislativamente (por ejemplo, política presupuestaria, política medioambiental, política social y de empleo, política de competencia, política industrial, política regional y de cohesión, política de transporte y de seguridad vial y política energética) las exigencias particulares del transporte urbano;

Normalización y armonización

7. Pide la elaboración de reglamentaciones u orientaciones europeas específicas en materia de normalización y armonización sobre todo en lo que respecta a:

- el diseño y el funcionamiento de las zonas verdes y la tarificación por el uso de la infraestructura viaria; opina que la decisión sobre la introducción o no de esas medidas debe adoptarse a nivel local, teniendo en cuenta la situación específica de cada aglomeración; considerando que con arreglo a los principios del mercado interior de la UE, debe hacerse un hincapié especial en su estructura interoperable a fin de permitir el libre flujo del tráfico y evitar el establecimiento de iniciativas divergentes en distintos Estados miembros;
- las exigencias técnicas y organizativas para la interoperabilidad de los distintos modos de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías;
- la movilidad de las personas discapacitadas, de las personas mayores, de las personas con niños pequeños y de las personas socialmente más débiles;
- la mejora de la seguridad vial con arreglo a la legislación europea y nacional;
- la accesibilidad e interoperabilidad de las tecnologías de sistemas inteligentes de transporte (SIT) para su uso en toda la UE;

Difusión e intercambio de buenas prácticas

8. Pide también medidas apropiadas para promover el intercambio de buenas prácticas, sobre todo en lo que respecta a:

- la optimización del uso de la infraestructura disponible, por ejemplo, a través de conceptos flexibles de uso de las carreteras;
- la adopción de soluciones multimodales de transporte y movilidad (carretera, ferrocarril, vías navegables);
- los sistemas integrados de expedición de billetes y de facturación que simplifiquen el acceso a los distintos modos de transporte y su uso cómodo;
- la elaboración de planes de movilidad sostenible y específicamente diseñados así como de medidas de apoyo en materia de ordenación territorial y de urbanismo («ciudades con cortas distancias»), proceso en que todas las partes afectadas deben participar desde el principio;
- las directrices para asegurar la cooperación a través de todas las agencias entre todos los departamentos de las autoridades locales y regionales y las empresas de utilidad pública a la hora de planificar programas en zonas urbanas;
- unas soluciones innovadoras para un transporte de mercancías eficaz, en particular para el reparto local de mercancías en las ciudades, que incluyan instalaciones seguras de carga y descarga y que faciliten las entregas en el «último kilómetro» («last-mile operation»);
- los servicios sostenibles de transporte para asegurar la movilidad turística en las zonas urbanas y periurbanas;
- unas orientaciones para una política de adquisición pública respetuosa del medio ambiente;
- una mejor organización del transporte público no contaminante de pasajeros a corta distancia con vistas a su eficiencia, atractivo, reducción de emisiones y accesibilidad, también para personas con discapacidad y con movilidad reducida, así como a su seguridad;

Miércoles, 9 de julio de 2008

- el fomento de cadenas de movilidad sostenible: trayectos a pie o en bicicleta, uso de vehículos compartidos o uso compartido de vehículos, taxis y movilidad pública o colectiva;
 - una mejor organización del transporte a corta distancia;
 - las medidas de gestión del tráfico para optimizar la logística y la gestión de la movilidad en favor de la reducción y/o prevención del transporte, como el teletrabajo o los horarios de inicio flexibles en los lugares de trabajo y las escuelas;
 - las medidas de fomento de la movilidad virtual como, por ejemplo, el e-learning, los servicios bancarios electrónicos, la televenta y las videoconferencias;
 - la instalación de zonas verdes y de sistemas de tarificación por el uso de la infraestructura viaria;
 - las políticas y prácticas de estacionamiento, como la introducción de sistemas de guiado para el estacionamiento;
 - la mejora y ampliación del uso de los SIT;
9. Aboga por la mayor divulgación posible de la información relativa a cuestiones de interés para la movilidad urbana, como las estadísticas de Eurostat y CARE (Base de datos comunitaria sobre los accidentes de circulación en carretera); pide que se abra el acceso a la base de datos CARE, que sería una potente herramienta para el intercambio de información y experiencia entre los profesionales del transporte;
10. Pide a la Comisión que apoye a las autoridades locales fomentando soluciones piloto y experimentales, especialmente las encaminadas a aplicar un enfoque integrado a la movilidad urbana y prestando asistencia a la investigación en materia de planificación urbana;

Investigación y desarrollo

11. Subraya la necesidad de la investigación y del desarrollo en el ámbito del transporte sostenible, particularmente para fomentar el progreso tecnológico en cuanto al desarrollo de tecnologías para vehículos no contaminantes; pide al Consejo y a la Comisión que inviertan en sistemas de transporte urbano limpios, seguros, orientados al consumidor y más eficaces, y que tomen medidas para crear un mercado para tales sistemas;
12. Señala que la UE tiene un papel que desempeñar en el desarrollo y el fomento de los SIT y en la financiación de tecnologías innovadoras, ya que pueden aportar una contribución importante, entre otras cosas, al aumento de la seguridad vial y a la mejora del tráfico y la eficiencia logística; opina por ello que la Unión Europea debería fomentar especialmente el desarrollo de los SIT y sobre todo su mayor utilización en la UE;
13. Pide a la Comisión que establezca una lista accesible y compatible de proyectos de investigación y desarrollo sobre movilidad urbana en el ámbito de los distintos programas marco de la UE, indicando ejemplos llevados a la práctica;

Coordinación entre las autoridades

14. Subraya que, para mejorar el transporte urbano y la movilidad, resulta fundamental intercambiar las mejores prácticas en materia de regulación de la movilidad y mejora de la coordinación, ya que se están poniendo de manifiesto deficiencias, como la falta de una atribución adecuada de responsabilidades, la ausencia de coordinación entre las distintas autoridades nacionales, regionales y locales, así como una coordinación insuficiente entre la planificación de los sistemas de transporte urbano, suburbano y rural; señala que una coordinación deficiente entre las autoridades locales desemboca en costes de entrega más elevados, más tráfico y, por lo tanto, más contaminación del medio ambiente;
15. Pide urgentemente una mejor coordinación entre las autoridades locales vecinas para asegurar un cierto grado de coherencia y prever el desarrollo sostenible y armonioso de las infraestructuras de transporte locales y regionales en las zonas transfronterizas y en otros lugares;

Miércoles, 9 de julio de 2008

Enfoque integrado

16. Considera necesario que el desarrollo y la planificación urbana se lleven a cabo de manera integrada, teniendo también en cuenta las necesidades actuales y futuras en el ámbito del transporte urbano; considera que la introducción de trenes rápidos que conecten el centro de las ciudades con los terminales fluviales, ferroviarios y aeroportuarios, y, sobre todo, las regiones periféricas debería ser una prioridad en el desarrollo y la modernización de las grandes ciudades;

17. Recuerda el hecho de que, habida cuenta de la aceleración que ha experimentado el fenómeno de la urbanización, ha de prestarse una mayor atención a la periferia, a las zonas periurbanas y a las conurbaciones;

Responsabilidad individual

18. Subraya la responsabilidad individual de los ciudadanos y considera necesario animarles a analizar críticamente su comportamiento como usuarios del transporte y, en la medida de lo posible, a participar activamente en los foros locales de movilidad urbana; considera que casi cualquier ciudadano puede modificar sus hábitos, por ejemplo, por lo que se refiere a la utilización de los vehículos privados y de modos alternativos de transporte (marcha a pie, bicicleta, transporte público), para aportar una contribución individual a la mejora de la limpieza y la calidad de vida en las zonas urbanas; pide que las autoridades nacionales, regionales y locales ofrezcan opciones alternativas de movilidad para facilitar estos cambios; pide además a las autoridades europeas, nacionales, regionales y locales que intensifiquen las campañas de educación e información para hacer que los ciudadanos sean más conscientes de su comportamiento en materia de tráfico; subraya la particular importancia de las campañas de educación para la generación más joven;

19. Destaca a este respecto la importancia y el éxito cada vez mayor de los «días sin coche» en el contexto de las semanas de la movilidad en la UE; observa que, en 2007, 1 909 ciudades de 23 Estados miembros participaron en esta iniciativa; pide a la Comisión y a los Estados miembros que continúen fomentando esta iniciativa y que la generalicen;

20. Considera conveniente que se realice un estudio que ilustre e informe detalladamente sobre todos los aspectos del comportamiento de los ciudadanos en cuanto a sus preferencias y opciones en materia de movilidad (transporte individual frente al colectivo); pide que se recojan nuevos datos normalizados sobre cuestiones que son objeto de menor estudio, como el comportamiento de los peatones y ciclistas, y la motivación de los ciudadanos cuando se decantan por unos modos de transporte y no por otros;

Financiación

21. Constata que la UE puede aportar una contribución importante a la financiación de las medidas en el sector del transporte urbano de pasajeros y de mercancías, por ejemplo, con los créditos de los Fondos estructurales y del Fondo de Cohesión, y pide a la Comisión que asuma su responsabilidad en este sector; hace referencia, en el marco de las medidas en materia de transporte y medio ambiente prescritas por el Derecho comunitario, a la responsabilidad de los Estados miembros en cuanto a la financiación;

22. Pide a la Comisión que elabore instrumentos específicos de economía de mercado para crear condiciones marco equitativas destinadas a permitir una movilidad sostenible en los centros urbanos;

23. Exige, en el contexto del próximo examen del presupuesto de la UE, que la financiación de proyectos con créditos de la UE esté vinculada en el futuro en mayor medida a condiciones y requisitos referentes a la sostenibilidad del transporte y a la protección del medio ambiente, y ve en ello un instrumento adecuado para fomentar los conceptos de transporte respetuosos del medio ambiente y ampliamente accesibles;

24. Pide a la Comisión que trabaje, en solitario así como junto con el Banco Europeo de Inversiones, por ejemplo, en el examen de las posibilidades actuales y futuras para financiar el transporte urbano; sugiere elaborar una guía global que presente de manera sistemática todos los fondos disponibles para el transporte urbano; pide además a la Comisión que examine la cuestión de las subvenciones cruzadas en el sector del transporte para garantizar un trato equitativo entre todos los modos de transporte y entre el transporte de pasajeros y el de mercancías; considera, por otra parte, que deben evaluarse todos los aspectos de las asociaciones público-privadas y de su posible contribución a los conceptos urbanos de movilidad sostenible;

Miércoles, 9 de julio de 2008

25. Pide a la Mesa del Parlamento Europeo y a sus servicios que den ejemplo poniendo en práctica sus propias decisiones y potenciando las medidas de gestión de la movilidad para los diputados y para su personal y visitantes, a fin de integrar la movilidad sostenible en la aplicación de la Directiva SGAM por el Parlamento;

*
* *
*

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

Informe anual del BCE para 2007

P6_TA(2008)0357

Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de julio de 2008, sobre el Informe anual del BCE para 2007 (2008/2107(INI))

(2009/C 294 E/11)

El Parlamento Europeo,

- Visto el Informe anual del Banco Central Europeo (BCE) para 2007,
 - Visto el artículo 113 del Tratado CE,
 - Visto el artículo 15 del Protocolo sobre los Estatutos del Sistema Europeo de Bancos Centrales y del Banco Central Europeo, anejo al Tratado,
 - Vista su Resolución, de 2 de abril de 1998, sobre la responsabilidad democrática en la tercera fase de la UEM ⁽¹⁾,
 - Vista su Resolución, de 20 de febrero de 2008, sobre las Directrices integradas para el crecimiento y el empleo (Parte: Grandes orientaciones de las políticas económicas de los Estados miembros y de la Comunidad): Lanzamiento del nuevo ciclo (2008-2010) ⁽²⁾,
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «UEM@10: Logros y retos tras los diez primeros años de Unión Económica y Monetaria» (COM(2008) 0238),
 - Vistos el Informe de estabilidad financiera del BCE de diciembre de 2007 y su Informe sobre la integración financiera en Europa de abril de 2008,
 - Vistas las previsiones económicas de primavera de la Comisión 2008-2009,
 - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios (A6-0241/2008),
- A. Considerando que en 2007 el PIB de la zona del euro creció un 2,6 % (frente al 2,7 % en 2006) a pesar de la mayor incertidumbre resultante de las turbulencias financieras en el segundo semestre,
- B. Considerando que la tasa de inflación fue del 2,1 % comparada con el 2,2 % en 2006, a pesar de un entorno económico caracterizado por unas significativas presiones al alza de los precios,
- C. Considerando que el BCE continuó ajustando los tipos de interés en 2007, a 4,0 % en junio de 2007 frente a 3,5 % en diciembre de 2006, y mantuvo ese nivel durante el segundo semestre,

⁽¹⁾ DO C 138 de 4.5.1998, p. 177.

⁽²⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2008)0058.