

Dictamen del Comité de las Regiones sobre el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte»

(2011/C 259/02)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

- estima que los objetivos del Libro Blanco (LB) deberían subdividirse en objetivos a más corto plazo para dar a los responsables políticos un claro marco orientativo sobre las acciones que deberían emprender durante su mandato;
- aboga por la plena internalización de los costes externos de todos los modos de transporte por medio de una fiscalidad armonizada y la asignación de los ingresos que genere a la puesta en marcha de un sistema de transporte integrado y eficiente;
- subraya que los objetivos del LB en materia de transferencia modal del transporte por carretera al transporte ferroviario, fluvial y marítimo no son suficientes e insta a la Comisión a que proponga un programa más ambicioso;
- está a favor de la idea de un «cinturón azul» como primer paso hacia la creación de un sistema sólido de servicios marítimos que se debería complementar con la recuperación de las autopistas del mar, y lamenta que el LB de 2011 sea menos ambicioso que el de 2001 por lo que respecta al transporte marítimo;
- recomienda la adopción de medidas de apoyo para preparar planes de movilidad urbana sostenible, y solicita que se tenga más en cuenta el vínculo entre la política de transportes y la ordenación del territorio;
- apoya el recurso a euroobligaciones para financiar las infraestructuras de transporte necesarias para la realización de las RTE-T;
- observa que la internalización de externalidades y la eliminación de distorsiones fiscales y subvenciones injustificadas, así como el ejercicio de una competencia libre y sin distorsiones deberían formar parte del futuro modelo europeo de transportes basado en alinear las opciones comerciales con las necesidades de desarrollo sostenible.

Ponente	António COSTA (PT/PSE), Alcalde de Lisboa
Texto de referencia	Libro Blanco — Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible COM(2011) 144 final

I. RECOMENDACIONES GENERALES

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

Observaciones generales

1. considera que el Libro Blanco de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» trata las principales cuestiones cruciales para el futuro de la política europea de transportes y los sistemas de transporte del continente. En este asunto, el Comité considera que la política de transportes propuesta debería integrar los objetivos más generales establecidos en la Unión Europea bajo la Estrategia Europa 2020 y los objetivos de la sostenibilidad medioambiental, en gran parte diseñados para luchar contra el cambio climático, y promover el refuerzo de la cohesión social y territorial en una Unión Europea global;

2. señala que los entes locales y regionales asumen competencias significativas en el ámbito de la política de transporte. No sólo comparten la responsabilidad en cuestiones como el mantenimiento de la red de carreteras, la política de aparcamiento, la accesibilidad y el transporte público, sino que también controlan el cumplimiento de las normas medioambientales, como las relativas a la calidad del aire. Por lo tanto, es necesaria su participación, mediante un enfoque de gobernanza multinivel;

3. observa que en el Libro Blanco se mencionan las ciudades. El CDR propone que, junto a las ciudades, también se citen las zonas urbanas y/o las aglomeraciones. En efecto, en varios Estados miembros, el elemento determinante para la política de movilidad no es el límite municipal, sino la aglomeración urbana;

4. cree que el Libro Blanco de 2011 es un documento sumamente ambicioso, en especial porque, como cabía esperar, no se ha alcanzado plenamente ninguno de los principales objetivos del Libro Blanco de 2001. No obstante, determinados objetivos ambiciosos a largo plazo deberían subdividirse en objetivos intermedios a más corto plazo para dar a los responsables políticos nacionales y regionales un marco orientativo claro sobre las acciones que deberían emprender durante su mandato;

5. señala que es necesario y está justificado elaborar previsiones de futuro, ya que las decisiones de hoy determinarán de forma concluyente el transporte durante los próximos decenios. Sin embargo, ello no debe hacer olvidar que las previsiones que se extienden sobre varios decenios no pueden por menos que ser poco precisas;

6. cree que el equilibrio entre los modos de transporte está ligado de manera inextricable a la cuestión de la internalización de los costes externos y directamente influido por las políticas

de tarificación por el uso de la infraestructura de transporte; apoya claramente la opción del Libro Blanco por un modelo transparente y de aplicación general para el cálculo de los gastos de infraestructura aplicables en todos los modos de transporte, aboga por la plena internalización de los costes externos y desea que todos los ingresos obtenidos por la aplicación de estas reglamentaciones europeas destinadas a mejorar la integración de los costes externos (como la Directiva sobre la «Euroviñeta») se asignen a la puesta en marcha de un sistema de transporte integrado y eficiente, sin ignorar la especificidad de las regiones ultraperiféricas y de las islas;

7. En este contexto, y en particular en los modos de transporte aéreo y marítimo, estima que se debe de buscar un equilibrio entre la estricta preservación del medio ambiente y el enorme coste suplementario que esto supone para las islas y las regiones ultraperiféricas, totalmente dependientes de estas modalidades de transporte y, sin embargo, muy comprometidas en la reducción de las emisiones;

8. se felicita de que la Comisión Europea fomente en la práctica la transferencia modal del transporte por carretera al transporte ferroviario, fluvial y marítimo, a la vez que insiste en la plena internalización de los costes externos de todos los modos de transporte como la contaminación atmosférica, la congestión o el ruido;

9. constata que la Comisión ya ha defendido con anterioridad que los costes externos de los accidentes ya se han internalizado correctamente gracias a las primas de las compañías de seguros, pero el Comité cuestiona esta opinión. Considera, por tanto, importante que la Comisión elabore modelos prácticos para el cálculo de la internalización del coste de los accidentes que tengan en cuenta la totalidad de los costes que estos ocasionan;

10. se felicita de que el Libro Blanco también incluya medidas para promover hábitos más sostenibles en materia de desplazamientos, fomentar el deseo de adoptar nuevos modos de desplazamiento y nuevas tecnologías y garantizar la aceptación de la plena internalización de las externalidades en el coste total de la movilidad. La UE tiene un importante papel para lograr que se entiendan y acepten las medidas que deben adoptar los entes locales y regionales para solucionar los problemas de tráfico en las aglomeraciones urbanas;

11. lamenta que la accesibilidad y la movilidad de las personas junto con el concepto fundamental de la cohesión territorial en materia de transportes no se traten de forma adecuada en el Libro Blanco, especialmente por lo que se refiere a las regiones periféricas, ultraperiféricas e insulares. Ahora bien, no se logrará realizar un espacio único europeo de transporte sin la garantía de condiciones equitativas de acceso a los territorios para las empresas y los ciudadanos;

12. observa que el trabajo político del CDR durante los últimos diez años asume una posición clara sobre los principios y las políticas que deberían guiar la actual política de transportes europea; por tanto, opina que se debería dar la importancia debida a esta abundancia de conocimientos a la hora de formular la política de transportes europea para los años venideros;

13. señala, como cuestión de principio, que una movilidad eficiente, sostenible y con bajas emisiones es un derecho de los ciudadanos y, al mismo tiempo, un factor competitivo esencial para la economía, el bienestar y la calidad de vida. Para hacer más eficaz el desarrollo de infraestructuras, debería fomentarse la simplificación de la legislación en materia de ordenamiento;

II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

Una visión para un sistema de transporte competitivo y sostenible

14. acoge favorablemente el análisis presentado en el Libro Blanco sobre las tendencias y los retos que afectarán al sector del transporte en las próximas décadas. Un diagnóstico sólido sobre las tendencias que afectan al sector del transporte es una condición previa necesaria para concebir las políticas de transporte adecuadas. En este sentido, el Libro Blanco refleja la mayoría de las fracturas conceptuales que es preciso introducir en el debate sobre el futuro del sistema de transporte europeo;

15. no obstante, aunque los transportes tengan una importancia fundamental para la competitividad de la Unión Europea, desea matizar la afirmación de la Comisión Europea de que «la opción de restringir la movilidad no se plantea». Es evidente que los transportes deben satisfacer las aspiraciones de movilidad individual y de realización de intercambios económicos; no obstante, debería seguirse concienciando, sobre todo a las empresas, para que agrupen en mayor grado los desplazamientos, utilicen las posibilidades de transferencia modal y recurran a procedimientos y tecnologías que contribuyen a optimizar el transporte (por ejemplo, teletrabajo, videoconferencias, mejora de sus emplazamientos);

16. apoya los diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible identificados en el Libro Blanco y sus valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; así, el Comité recomienda que este objetivo general también se incluya en la lista de objetivos identificados en el Libro Blanco. Asimismo, sugiere que los objetivos propuestos se complementen con objetivos adicionales centrados en la reducción de la dependencia del petróleo, la disminución del ruido y la mitigación de la contaminación atmosférica;

17. apoya el objetivo de reducir a la mitad el uso de vehículos de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030, eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050 y lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂, utilizando incluso la imposición fiscal, aunque considera esta medida muy ambiciosa. Por ello el Comité de las Regiones considera necesario fijar objetivos intermedios que permitan establecer una hoja de ruta para la ejecución de las medidas, la supervisión de su ejecución y la evaluación de los resultados conseguidos;

18. se felicita de que la Comisión Europea desee avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» y, por lo tanto, la eliminación de las distorsiones perjudiciales para una competencia justa entre los modos de transporte basada en la internalización de todos los costes externos; apoya la plena internalización de los costes sociales y medioambientales (incluidos los accidentes, la contaminación del aire, el ruido y la congestión) por medio de una fiscalidad armonizada para todos los modos de transporte y la asignación de los ingresos que genere a la puesta en marcha de un sistema de transporte integrado y eficiente;

19. celebra que se hayan incluido en el Libro Blanco varias de las propuestas que el CDR ha sugerido en sus dictámenes más recientes en materia de movilidad urbana. A este respecto, el Comité apoya el objetivo de la Comisión de crear incentivos para optimizar y minimizar los trayectos de coches y camiones convencionales en las ciudades y coincide en que las grandes flotas de autobuses urbanos, taxis y camionetas de reparto son perfectas para probar la introducción de vehículos no contaminantes. La Comisión acierta cuando señala que el desarrollo y la rápida implantación de vehículos no contaminantes puede traducirse en beneficios inmediatos por la reducción de la dependencia del petróleo, así como en beneficios para la salud por la mejora de la calidad del aire en las ciudades.

20. también apoya la idea de inclinar la balanza hacia los modos de transporte que más respeten el medio ambiente a la vez que mantiene que se debería mejorar la eficiencia global y la interoperabilidad de todos los modos de transporte. No obstante, las políticas activas que discriminan a favor de un modo particular se deberían evaluar concienzudamente y considerar ante la perspectiva de un modelo justo y transparente para la asignación de fondos destinados al transporte; de no ser así, se corre el riesgo de promover soluciones de transporte poco eficientes. Por otro lado, la utilización de modos alternativos de transporte requiere la existencia de infraestructuras y servicios adecuados para ello, que permitan responder a las demandas actuales;

21. pese a las observaciones anteriores, cree que los diez objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible identificados en el Libro Blanco son claramente muy ambiciosos; por tanto, cree que también se deberían definir hitos y objetivos intermedios, teniendo en cuenta los objetivos estratégicos complementarios ya definidos por la Comisión Europea, contando para ello con la colaboración de las entidades locales y regionales. Estos objetivos intermedios deberían formar parte de un proceso de supervisión para garantizar el éxito de la visión contemplada en el Libro Blanco;

22. recuerda ante todo que la política de transportes de la Unión Europea debe basarse en el concepto del interés general (equidad de acceso para todos a los medios de transporte, respeto de los derechos sociales, integración de las externalidades, etc.);

23. señala que el documento de trabajo (SEC(2011) 391) que acompaña el Libro Blanco (pero que se ha publicado solo en una lengua) anuncia en el punto 137, en relación con el seguimiento del Reglamento nº 1370/2007 sobre las obligaciones de servicio público en materia de transporte, que la Comisión presentará una iniciativa con el fin de establecer licitaciones competitivas para los contratos de servicios públicos, destinadas a

garantizar la prestación eficaz de servicios de alta calidad. Esta iniciativa debe respetar la posibilidad de que los entes locales, en determinadas condiciones, presten los servicios en régimen interno sin licitación;

24. insta a la UE a llevar a cabo una verdadera integración de las políticas de transportes de los 27 Estados miembros (aproximación de las estructuras nacionales, respeto de la competencia conforme a los principios del interés general, armonización fiscal, definición de un nuevo marco regulador aplicable a los diferentes niveles de subsidiariedad) respetando la gobernanza multinivel;

Un Espacio Único Europeo del Transporte

25. haría hincapié en la necesidad de reducir la fragmentación del mercado ferroviario europeo para crear una red ferroviaria eficiente que ofrezca un servicio de calidad en cuanto a tiempo de viaje, fiabilidad y capacidad. A este respecto, se debería idear una solución sostenible y eficiente desde el punto de vista del coste con vistas a crear una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril que responda a las necesidades específicas de este tipo de tráfico. Asimismo, se deberían superar barreras técnicas clave, relacionadas por ejemplo con el ancho de vía. Además, está claro que el transporte de mercancías por ferrocarril o el transporte marítimo de corta distancia y, en particular, la utilización combinada de ambos modos de transporte tienen el potencial de contribuir a la integración de las economías regionales situadas en las regiones periféricas. En este sentido, y para asegurar el buen funcionamiento de estos modos de transporte sostenibles, es también necesario desarrollar los enlaces con los centros logísticos, a fin de permitir la mejor intermodalidad posible, así como la eficacia del sistema en su conjunto, evitando a la vez una proliferación de instalaciones logísticas que carecen de las características necesarias para poder encaminar el sistema de transportes hacia la intermodalidad y la comodidad;

26. apoya la idea de reforzar una política europea de transportes sostenida por una serie de normas claras, coherentes, exhaustivas y estables para los usuarios y operadores, la implantación de tecnologías de transporte y soluciones avanzadas y la construcción o la modernización de infraestructuras adecuadas. Esto requeriría la realización del mercado interior para los servicios de transporte y la eliminación de barreras reguladoras, administrativas y técnicas en todos los modos de transporte, así como la aplicación sistemática de normas sobre competencia, la mejora de los niveles de los servicios y el refuerzo de los derechos de los usuarios;

27. señala que es importante, a este respecto, que no sólo se tengan en cuenta los enlaces de larga distancia, sino también las redes regionales de apoyo. Además, conviene prestar especial atención a las regiones fronterizas, con problemas propios. Cabe citar, por ejemplo, las diferencias existentes en los sistemas de pago, conexiones técnicas, horarios y marcos normativos;

28. señala, no obstante, que la apertura de los mercados ferroviarios hasta ahora no ha progresado lo suficiente. Por ello, se estima que las disposiciones técnicas y legislativas que regulan el mercado del transporte ferroviario se deberían mejorar y estandarizar. Asimismo, se deberían introducir posibilidades para la cofinanciación;

29. señala que la liberalización y la llegada de nuevos operadores al mercado, cuando se producen, deben ir acompañadas de la adopción de disposiciones que permitan incrementar la cuota de mercado de los ferrocarriles (incluyendo la normalización de los equipos, las condiciones del transporte, las normas de seguridad en las redes a través de la función de las agencias europeas), por considerar que esta es la única manera de fomentar la creatividad y la creación de servicios más diversificados en beneficio de los consumidores, al igual que una verdadera transferencia modal;

30. subraya, en lo que respecta a la transferencia modal del transporte por carretera al transporte ferroviario, fluvial y marítimo, que los objetivos del Libro Blanco destinados a reducir el porcentaje del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km no son suficientemente ambiciosos (reducción del 30 % en 2030 y del 50 % en 2050); por ello, pide a la Comisión Europea que, más allá de estos objetivos, proponga un programa ambicioso de creación de autopistas ferroviarias a escala de toda Europa. Solo este tipo de infraestructuras puede permitir a largo plazo la supresión del tráfico de mercancías por carretera en las distancias largas reforzando la cohesión territorial, en particular con los países de la periferia;

31. apoya la plena aplicación de la iniciativa del cielo único europeo y la realización del mercado interior para los servicios ferroviarios. También está a favor de la idea de un «cinturón azul» como primer paso hacia la creación de un sistema sólido de servicios marítimos que se debería complementar con el concepto de las autopistas del mar, que incluyen una nueva idea de la importancia de los barcos como infraestructuras móviles reales;

32. considera que deben tenerse especialmente en cuenta las conexiones de las regiones ultraperiféricas con el continente europeo y con terceros países vecinos; el déficit de accesibilidad que sufren tradicionalmente estas regiones las penaliza y les impide, tanto participar plenamente en el mercado único europeo, como desarrollar sus economías en sus zonas de inserción regional;

33. lamenta que, por lo que respecta a la política de incentivos para el transporte marítimo, el Libro Blanco de 2011 represente un retroceso en relación con el de 2001 (que dio origen a las «autopistas del mar»), y, en particular, lamenta que la lista de iniciativas que acompañan al Libro Blanco no incluya información ni sobre el futuro de las autopistas del mar ni sobre el programa Marco Polo;

34. se declara partidario, asimismo, de que las regiones en que, debido a las condiciones topográficas, las emisiones del transporte tienen repercusiones considerablemente más graves (como en las regiones de montaña), necesitan normativas y medidas particulares para reducir el volumen de tráfico y las consecuencias que este acarrea hasta un nivel en que queden descartados los daños a la salud humana y al medio ambiente;

35. considera que se deberían redoblar los esfuerzos para promover soluciones mejores y más eficaces que mejoren la conectividad del territorio continental europeo con sus regiones insulares y ultraperiféricas, así como de todas ellas con las regiones situadas más allá de las fronteras exteriores de la UE;

36. también querría destacar que, además de reforzar los enlaces entre la Europa oriental y occidental, es esencial promover, tanto por razones de cohesión como de competitividad, conexiones eficientes entre la Europa central y las fronteras exteriores de Europa y las regiones situadas más allá de esas fronteras que conectan Europa con las zonas del Mediterráneo y del Atlántico. En este sentido, el CDR querría hacer hincapié en la crucial importancia de los puertos y los aeropuertos y de sus conexiones con el interior en la integración de la UE en el mercado global, en concreto con regiones africanas, americanas y asiáticas, así como el potencial estratégico de las islas atlánticas como plataformas logísticas de transporte;

37. observa que también se harán esfuerzos muy especiales para desarrollar de manera estratégica los cinco ejes de transporte principales establecidos por la Comisión Europea en el marco de las Orientaciones sobre el transporte en Europa y las regiones vecinas. En este contexto deben exigirse mayores esfuerzos para el eje central por parte de la UE y de los Estados situados en dicho eje. Acoge favorablemente el objetivo de flexibilizar la red básica que se está elaborando en el marco de la RTE-T. Para ello son necesarios unos métodos de evaluación transparentes que garanticen tanto la seguridad de las inversiones realizadas como la actualización permanente y la ampliación de la RTE-T;

38. acoge favorablemente la propuesta de revisar el reglamento sobre franjas horarias para favorecer un uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria. No obstante, es de vital importancia reflexionar cuidadosamente antes de tomar cualquier decisión definitiva sobre nuevos horarios de operaciones, especialmente para los aeropuertos situados en zonas urbanas en las que el impacto medioambiental es mayor;

39. destaca la importancia de alinear la competitividad y la agenda social, sobre la base del diálogo social, para evitar los conflictos sociales que han demostrado ser la causa de importantes pérdidas económicas en determinados sectores;

40. acoge favorablemente las iniciativas propuestas para mejorar la seguridad mediante un enfoque global que combine la política, la legislación y la supervisión de la seguridad del transporte aéreo y marítimo. En particular, es de suma importancia promover mejores métodos de control de la seguridad que hagan posible controlar a un mayor número de pasajeros con las mínimas molestias, a la vez que se respetan plenamente los derechos fundamentales de los pasajeros;

41. comparte el objetivo de «cero muertes» de la Comisión sobre la seguridad vial a la vez que reconoce los principales retos que plantea y el nivel de ambición que supone. A este respecto, sería conveniente adoptar un planteamiento diferenciado, por ejemplo, estableciendo una relación entre la densidad del tráfico y el número de víctimas de accidentes de carretera. En efecto, existen grandes diferencias entre las ciudades y regiones en lo que respecta al número de víctimas mortales y las medidas que ya se han adoptado. Una norma general afectaría de manera desproporcionada a las ciudades y regiones que ya han adoptado medidas eficaces y que han permitido reducir el número de víctimas mortales en accidentes de carretera. Además, la seguridad en carretera no solo depende de la tecnología sino también del comportamiento humano. En este sentido, el CDR recomienda que se armonicen las inspecciones periódicas de vehículos y que la educación en materia de seguridad vial forme parte de los programas de las autoescuelas de Europa. También se podrían aplicar estas inspecciones técnicas armonizadas a otros ámbitos, como el de las emisiones de gases de

efecto invernadero; asimismo, el cambio de los comportamientos humanos puede traducirse en una reducción del volumen del tráfico y, por ende, puede contribuir notablemente a la mejora de la seguridad vial;

42. las medidas relativas a la seguridad vial deberían basarse en ejemplos de buenas prácticas y se deberían poder ajustar y adaptar a la situación local. En este contexto, nos remitimos al dictamen elaborado anteriormente por el CDR sobre las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial 2011-2020;

43. en lo que respecta al transporte ferroviario, debería convertirse en norma el recurso al Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario (ERTMS), en todas las líneas de ferrocarril. A este respecto, conviene prestar especial atención a los tramos transfronterizos, en los que la disparidad de los sistemas de seguridad sigue provocando puntos de estrangulamiento;

44. a este respecto, reitera su apoyo a la idea de armonizar las diversas definiciones de lesión grave para poder supervisar y evaluar mejor la eficacia de la política de seguridad vial. Además, propone el acceso y la interoperabilidad de los registros de las infracciones de tráfico que haga posible imponer sanciones teniendo en cuenta infracciones cometidas en otros Estados miembros;

Innovar para el futuro – tecnología y comportamiento

45. apoya firmemente la visión presentada en el Libro Blanco para una política europea de investigación e innovación en el transporte que prevé esfuerzos conjuntos y combinados en materia de investigación; también coincide en que hay que tratar las siguientes cuestiones: la eficiencia de los vehículos con la introducción de nuevos motores, materiales y diseño; un uso más ecológico de la energía mediante nuevas fuentes de energía y sistemas de propulsión; y un mejor uso de la red y operaciones más seguras mediante sistemas de información y comunicación;

46. acoge favorablemente la propuesta presentada en el Libro Blanco de definir normas adecuadas para las emisiones de CO₂ de los vehículos en todos los modos, establecer normas de interoperabilidad de la infraestructura de tarificación vial para los vehículos no contaminantes y elaborar directrices y normas para infraestructuras de reabastecimiento de combustible; todo ello debería hacerse con la participación de los entes locales y regionales;

47. subraya la importancia de la política europea para combatir de raíz la contaminación provocada por los vehículos, mediante normas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y sobre la contaminación atmosférica y acústica, así como con normas para reforzar la seguridad activa y pasiva de los vehículos. A este respecto, es indispensable que la introducción de mejoras esenciales en la tecnología de la automoción vaya asociada al respeto de los valores límite de emisión sobre contaminación acústica y atmosférica;

48. considera que las pautas de desplazamiento y conducción son aspectos clave para el pleno cumplimiento de los objetivos establecidos en el Libro Blanco; por ello, acoge favorablemente todas las iniciativas allí incluidas para fomentar el conocimiento de la disponibilidad de alternativas al transporte individual convencional y medidas diseñadas para mejorar los

hábitos de conducción; sin embargo considera que hay que trabajar más en estos últimos, en particular preparando a los ciudadanos europeos del futuro para que adopten nuevas actitudes hacia la movilidad, así como adaptando infraestructuras de transporte adecuadas;

Movilidad urbana

49. acoge favorablemente las propuestas sobre los planes de movilidad urbana incluidas en el Libro Blanco. El desarrollo de planes de movilidad urbana sostenibles para, al menos, las ciudades más grandes era una solicitud clave en el dictamen del CDR sobre el Libro Verde;

50. constata que, según la Comisión, gran parte de los efectos externos del sistema de transporte se dan en las aglomeraciones urbanas. Señala que son los entes locales y regionales los que mejor saben cómo solucionar este tipo de problemas, por lo que es importante que dispongan de los instrumentos necesarios para hacerlo. El principio de subsidiariedad debe respetarse, pero la Unión puede respaldar el trabajo de los entes locales y regionales impulsando la cooperación y el intercambio de experiencias y recurriendo a acciones que fomenten un cambio de actitud;

51. recomienda la adopción de medidas de apoyo para preparar planes de movilidad urbana sostenibles y auditorías de movilidad urbana, pero a condición de que las decisiones sigan en manos de los entes locales y regionales preocupados por el pleno respeto del principio de subsidiariedad; y reitera la idea formulada en su anterior dictamen sobre la introducción de nuevos instrumentos financieros en las perspectivas financieras de 2014-2020 para permitir la cofinanciación de los planes de movilidad urbana. Presentar una solicitud para auditorías de movilidad urbana podrá contribuir, por ejemplo, al proceso de creación de un premio europeo 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 tal y como ya propuso el CDR;

52. cree que las ciudades bien planificadas que adoptan procesos de producción más eficientes y eliminan soluciones para el transporte superfluas promueven una mayor accesibilidad a los bienes, las personas y los servicios; por ello, recomienda que la planificación urbanística y de la movilidad se traten de un modo más integrado;

53. se mantiene a la expectativa ante las iniciativas locales que prevén la introducción de sistemas de peaje por el uso de vías urbanas y restricción de acceso y apoya la introducción de normas técnicas comunes que aseguren la interoperabilidad a fin de evitar que estas iniciativas locales constituyan nuevas barreras técnicas para la libre circulación en el espacio de la Unión Europea;

54. hace hincapié en el papel clave que desempeñan las soluciones técnicas y organizativas como las tecnologías de la información en el respaldo a nuevas pautas de movilidad basadas en el uso combinado de todos los modos de transporte de pasajeros y mercancías (por ejemplo, sistemas electrónicos de pago intermodales, documentación de la carga intermodal, selección electrónica de rutas, seguimiento de las mercancías, información sobre las entregas en tiempo real) para optimizar el

uso de los transportes ligeros existentes (mutualización de vehículos, desarrollo de vehículos eléctricos en distancias cortas, reparto del uso del coche, uso compartido del coche, arquitectura de los transportes y transbordos, prioridad de uso de los autobuses y tranvías), dado que la gestión local y regional de los transportes es un asunto de carácter fundamental que se oculta en el Libro Blanco;

55. aboga por definir una estrategia para avanzar hacia la «logística urbana de emisiones cero», reuniendo aspectos de urbanismo, accesibilidad ferroviaria, marítima y fluvial, tarificación y normas de tecnología de automoción mediante el fomento de la contratación pública común de vehículos de bajas emisiones en parques de vehículos comerciales (furgonetas de reparto, taxis, autobuses, etc.);

56. solicita que se tenga más en cuenta el vínculo entre la dimensión urbana de la política de transportes y la noción más amplia de ordenación del territorio, a fin de mejorar no sólo el transporte urbano y las infraestructuras, sino también luchar contra la expansión urbana y reexaminar la relación entre la ciudad y su entorno próximo (urbano/rural); en este contexto, debería prestarse especial atención a reforzar el transporte público de pasajeros de corta distancia;

Infraestructura moderna, tarificación inteligente y financiación

57. como parte de la actual revisión de la política de las RTE-T, apoya la creación de una red básica de infraestructura estratégica europea que integre todas las regiones de la Unión Europea, así como los principales puntos de referencia para el transporte y la logística, y que dé forma al Espacio Europeo de Transporte en el que se deben eliminar los cuellos de botella y prever conexiones adecuadas con el mercado global;

58. observa que los objetivos mencionados en el Libro Blanco no se pueden cumplir plenamente si no se dispone de los fondos adecuados, teniendo en cuenta la especificidad regional de la cohesión de los diferentes Estados miembros y los compromisos asumidos en virtud del Pacto de Estabilidad y Crecimiento. Cabe señalar que el Libro Blanco soslaya el asunto de los recursos presupuestarios y no presupuestarios que deben asignarse a la política de transportes de la UE y a las infraestructuras. A este respecto, el CDR apoya la propuesta de recurrir a un préstamo europeo o a euroobligaciones como principales instrumentos para financiar las infraestructuras de transporte necesarias; señala que esta inversión masiva deberá ser impulsada por una verdadera voluntad política al más alto nivel sin la cual las ambiciones de la política europea de transportes esenciales para la competitividad regional no serán sino buenas intenciones;

59. observa que la política de cohesión tiene sus propios objetivos como parte de un enfoque de desarrollo regional integrado y que no es deseable que su presupuesto se use para financiar políticas europeas de la red de transporte. Es necesario, no obstante, favorecer la coherencia entre los proyectos de infraestructuras financiados por la política de cohesión y los objetivos de la política europea de transportes;

60. insiste en la necesidad de revisar los recursos previstos para la infraestructura del transporte propuestos en el futuro presupuesto de la UE y fomentar en mayor medida el compromiso del sector privado de un modo más transparente. Además, el Comité también está a favor de promover nuevos instrumentos financieros para el sector del transporte, en especial la iniciativa de la UE a favor de la emisión de obligaciones para la financiación de los proyectos;

61. observa que la internalización de externalidades, la eliminación de distorsiones fiscales y subvenciones injustificadas y el ejercicio de una competencia libre y sin distorsiones deberían formar parte del futuro modelo basado en alinear las opciones comerciales con las necesidades de sostenibilidad; por ello, el Comité apoya una tarificación inteligente y un enfoque de tarificación que busque la internalización plena y obligatoria de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario, la contaminación local y el ruido en puertos y aeropuertos, y en relación con la contaminación atmosférica en el mar, y aboga por estudiar la aplicación obligatoria de tarifas para la internalización de costes en todas las vías interiores de navegación en el territorio de la UE. La escasez de alternativas en el transporte hacia y desde los territorios insulares y ultraperiféricos se tendrá en cuenta para aplicar una menor tarificación en la internalización de los costes externos del transporte;

62. hace hincapié, no obstante, en la necesidad de tener en cuenta las limitaciones específicas de las regiones periféricas en los dispositivos futuros de internalización de los costes externos

(la euroviñeta y siguientes). Cualquier dispositivo que no tenga en cuenta la desventaja de la distancia penalizaría en la práctica a los interlocutores y agentes económicos de las zonas remotas;

63. destaca que, a pesar de la importancia de esta medida, los objetivos establecidos para 2016 y 2020 parecen muy ambiciosos y, teniendo en cuenta la experiencia pasada y actual (por ejemplo la legislación sobre la euroviñeta), muy difíciles de llevar a cabo;

Dimensión exterior

64. apoya plenamente el aspecto de la dimensión exterior del Libro Blanco; en este contexto, destaca la importancia de ampliar las disposiciones del mercado interior mediante el trabajo en organismos internacionales, fomentar las normas europeas de seguridad, protección, privacidad y protección del medioambiente en todo el mundo mediante la cooperación bilateral y multilateral y reforzar el diálogo en el ámbito de los transportes con los principales interlocutores;

65. insta a la Comisión Europea a desarrollar mejor el concepto de la dimensión internacional del sistema de transporte europeo y le pide que integre plenamente la dimensión mediterránea y atlántica del transporte, que tiene un claro impacto en el desarrollo del transporte en la Unión Europea y, por consiguiente, constituye un medio esencial para reforzar la necesaria cooperación entre las dos orillas del Mediterráneo, así como la integración competitiva y sostenida en el mercado global.

Bruselas, 30 de junio de 2011.

*La Presidenta
del Comité de las Regiones*
Mercedes BRESSO