

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

P8_TA(2015)0423

Movilidad urbana sostenible

Resolución del Parlamento Europeo, de 2 de diciembre de 2015, sobre movilidad urbana sostenible (2014/2242(INI))

(2017/C 399/02)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 17 de diciembre de 2013, titulada «Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos» (COM(2013)0913),
- Vista su Resolución, de 15 de diciembre de 2011, titulada «La Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por un sistema de transportes competitivo y sostenible» ⁽¹⁾,
- Vista su Resolución, de 23 de junio de 2011, sobre la Agenda urbana europea y su futuro en la política de cohesión ⁽²⁾,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 30 de septiembre de 2009, titulada «Plan de acción de movilidad urbana» (COM(2009)0490),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 18 de julio de 2014, titulada «La dimensión urbana de las políticas de la UE: elementos clave de una agenda urbana para la UE» (COM(2014)0490),
- Visto el Libro Verde de la Comisión, de 25 de septiembre de 2007, titulado «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (COM(2007)0551),
- Visto el Eurobarómetro especial 406 de la Comisión, de diciembre de 2013, sobre las actitudes de los europeos con respecto a la movilidad urbana,
- Vista la creación por la Comisión de la plataforma europea de planes de movilidad urbana sostenible,
- Visto el Libro Verde de la Comisión, de miércoles, 29 de noviembre de 1995, titulado «La red de ciudadanos: cómo aprovechar el potencial del transporte público de viajeros en Europa» (COM(1995)0601),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 31 de marzo de 1998, titulada «Sobre transportes y CO₂ — Elaboración de un planteamiento comunitario» (COM(1998)0204),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 25 de febrero de 2015, titulada «El Protocolo de París, un plan rector para combatir el cambio climático más allá de 2020» (COM(2015)0081),
- Vista la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa ⁽³⁾,
- Vistos los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 ⁽⁴⁾ y (CE) n.º 595/2009 ⁽⁵⁾ en lo que respecta a la reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos de carretera,
- Vista su Resolución, de 27 de octubre de 2015, sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil ⁽⁶⁾,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, titulada «Programa «Aire Puro para Europa» (COM(2013)0918),

⁽¹⁾ DO C 168 E de 14.6.2013, p. 72.

⁽²⁾ DO C 390 E de 18.12.2012, p. 10.

⁽³⁾ DO L 152 de 11.6.2008, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

⁽⁶⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0375.

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

- Vistas las Directrices sobre la calidad del aire y la herramienta de evaluación económica de la salud de la Organización Mundial de la Salud,
 - Visto el informe de la Organización Mundial de la Salud titulado «La carga de la enfermedad de ruido ambiental, la cuantificación de los años de vida saludable perdidos en Europa»,
 - Visto el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente, de diciembre de 2013, titulado «A closer look at urban transport» («Un análisis más detallado sobre el transporte urbano»),
 - Vista la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad,
 - Vista la Resolución del Parlamento Europeo, de 3 de julio de 2013, sobre la seguridad vial 2011-2020 — Primera etapa en una estrategia sobre accidentes ⁽¹⁾,
 - Vista su Resolución, de 12 de octubre de 1988, sobre la protección del peatón y la Carta Europea de los Derechos del Peatón ⁽²⁾,
 - Vista la Convención de Viena sobre la circulación vial,
 - Vista la Comunicación de la Comisión titulada «CARS 2020: Plan de acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa» (COM(2012)0636),
 - Vista su Resolución, de martes, 10 de diciembre de 2013, sobre «CARS 2020: hacia una industria europea del automóvil fuerte, competitiva y sostenible» ⁽³⁾,
 - Vista la Comunicación de la Comisión, de 2 de julio de 2014, titulada «Hacia una economía circular: un programa de cero residuos para Europa» (COM(2014)0398),
 - Vista la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales ⁽⁴⁾,
 - Vista la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos ⁽⁵⁾,
 - Visto el Informe Especial n.º 1/2014 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Eficacia de los proyectos de transporte urbano público financiados por la UE»,
 - Vista la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles,
 - Visto el Pacto de los Alcaldes,
 - Visto el artículo 52 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 (A8-0319/2015),
- A. Considerando que según distintos cálculos en 2050 hasta el 82 % de los ciudadanos de la UE residirán en zonas urbanas;
- B. Considerando que el esperado incremento significativo de la población urbana coloca a los centros urbanos frente a desafíos de sociedad y relacionados con la calidad de vida y el desarrollo sostenible, lo que requerirá medidas en el ámbito de la planificación de carácter integral;
- C. Considerando que la movilidad en numerosas ciudades europeas sigue en gran parte basada en el uso de vehículos privados de propulsión convencional y que, por consiguiente, el transporte europeo depende en un 96 % del petróleo o sus derivados en lo que a sus necesidades energéticas se refiere, lo que representa aproximadamente una tercera parte del consumo total de energía;

⁽¹⁾ Textos Aprobados, P7_TA(2013)0314.

⁽²⁾ DO C 290 de 14.11.1988, p. 51.

⁽³⁾ Textos Aprobados, P7_TA(2013)0547.

⁽⁴⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

- D. Considerando que el transporte urbano genera alrededor del 25 % del total de las emisiones de CO₂ y aproximadamente el 70 % de todas las emisiones en las zonas urbanas responsables del cambio climático y que es el único sector de la UE cuyas emisiones de gases de efecto invernadero continúan aumentando;
- E. Considerando que, según datos del Eurobarómetro Especial 406 publicado en 2013, aproximadamente el 50 % de los ciudadanos europeos utiliza a diario el vehículo privado, mientras que solo el 16 % utiliza el transporte público y el 12 % la bicicleta;
- F. Considerando que, según el mismo informe, los ciudadanos de la UE consideran que la disminución de los precios del transporte público (59 %), la mejora del servicio de transporte público (56 %) y la mejora de las infraestructuras para bicicletas (33 %) constituyen medidas eficaces para mejorar la movilidad urbana;
- G. Considerando que cerca del 50 % de los desplazamientos en las zonas urbanas no superan los 5 km., y que, por ello, en numerosas ciudades podrían realizarse a pie, en bicicleta, en transporte público/colectivo o en cualquier otro medio de transporte, como los recorridos compartidos;
- H. Considerando que el uso generalizado del gasóleo en el transporte, en particular en los vehículos antiguos y los que no están equipados con filtros de partículas, es una de las principales causas de la elevada concentración de partículas en las ciudades de la UE y que, por consiguiente, debe fomentarse el uso de combustibles alternativos y de las prácticas de utilización de estos modos de transporte, sin poner en entredicho la movilidad urbana;
- I. Considerando que, según la Agencia Europea de Medio Ambiente, en 2011 al menos 125 millones de ciudadanos europeos estuvieron expuestos a niveles de contaminación sonora superiores al límite de seguridad de 55 dB, siendo la causa más importante el tráfico rodado;
- J. Considerando que los servicios de transporte de alta calidad son de fundamental importancia para las personas que viven en las zonas urbanas a fin de satisfacer sus necesidades de movilidad en su vida profesional y sus actividades de formación, turismo y ocio; y que el transporte urbano sostenible puede contribuir a reducir el consumo de energía, la contaminación atmosférica y acústica, el número de accidentes, la congestión del tráfico, el uso de la tierra y el sellado del suelo;
- K. Considerando que son posibles y necesarias medidas orientadas hacia una movilidad urbana sostenible para alcanzar los objetivos de la UE y aplicar la legislación relacionada con el transporte y el medio ambiente;
- L. Considerando que, teniendo debidamente en cuenta la subsidiariedad, la UE debe ayudar a desarrollar, en apoyo de las acciones a nivel local, un enfoque integrado y a largo plazo en materia de movilidad urbana que reduzca la contaminación, la congestión y el ruido del tráfico y los accidentes de circulación, facilite la ayuda adecuada a las ciudades y garantice una mejor información, coordinación y cooperación entre los Estados miembros de la UE;
- M. Considerando que es importante destacar la importancia del transporte público para las economías locales, incluidas las zonas desfavorecidas, y reconocer sus beneficios a nivel social como, por ejemplo, su contribución a la lucha contra la pobreza y la exclusión social y la garantía del acceso al empleo a todos los ciudadanos;
- N. Considerando que la mejor medida disuasoria contra el transporte privado y una de las mejores maneras de aliviar los atascos es un transporte público, fácil y de calidad;
- O. Considerando que el 73 % de los ciudadanos europeos considera la seguridad vial como un problema grave en las ciudades y que más del 30 % de las muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico se registran en las zonas urbanas y que frecuentemente se ven implicados usuarios vulnerables de la vía pública y peatones;
- P. Considerando que el 38 % de todas las muertes se registran en zonas urbanas y el 55 % en carreteras interurbanas y que en la mayor parte de los casos las víctimas son ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública, así como que los accidentes están relacionados con concentraciones elevadas de vehículos y una velocidad excesiva;
- Q. Considerando que la sostenibilidad del transporte urbano es uno de los elementos de una política más amplia de ordenación del territorio y que las zonas verdes urbanas pueden contribuir a paliar en parte el impacto de la contaminación producida por el tráfico;
- R. Considerando que el uso de propulsores y medios de transporte alternativos implica el desarrollo de la infraestructura necesaria, así como esfuerzos para cambiar la conducta relacionada con la movilidad de las personas;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

- S. Considerando que, por su importancia como centros de actividad económica e innovación, las ciudades y otras grandes zonas urbanas han sido correctamente reconocidas como nodos cruciales en la nueva estrategia de RTE-T y constituyen el principal vínculo de la cadena de transportes para viajeros y mercancías;
- T. Considerando que las redes multimodales y la integración de distintos servicios y modos de transporte en las zonas urbanas y su alrededor pueden ser beneficiosos para mejorar la eficiencia en el transporte de viajeros y mercancías, contribuyendo así a reducir las emisiones de carbono y otras emisiones perjudiciales;
- U. Considerando que los Jefes de Estado y de Gobierno, reunidos en la Conferencia de las Naciones Unidas de 2012 sobre el Desarrollo Sostenible (Río + 20), se comprometieron a apoyar el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles ⁽¹⁾;
- V. Considerando que no existe una solución única para todas las zonas urbanas y que las ciudades de la Unión Europea se enfrentan a situaciones y necesidades específicas, en particular en lo que se refiere a las condiciones geográficas y climáticas, la estructura demográfica, las tradiciones culturales y otros factores;
- W. Considerando que la movilidad urbana y la gestión del transporte urbano entran dentro del ámbito de competencias de las entidades locales y regionales, que conciben y llevan a cabo estas políticas públicas en su territorio, en conjunción con el marco nacional en vigor y la agenda urbana de la Unión Europea;
- X. Considerando que está preocupado por que la Comisión plantee desarrollar conceptos de transporte a escala europea que después deberán adaptarse a las circunstancias de cada Estado miembro; que, en lugar de adoptar un enfoque que vaya de lo general a lo particular, y teniendo en cuenta la necesidad de establecer normas y estándares comunes, sería preferible adoptar un enfoque que lleve de lo particular a lo general, poniendo en práctica en paralelo proyectos experimentales sobre el terreno que fomenten la innovación; y que, en consecuencia, apoya con firmeza la creación de plataformas para el intercambio de experiencias entre las partes interesadas a nivel local a fin de facilitar la difusión de los conceptos que hayan dado un buen resultado;
1. Subraya que el trabajo realizado hasta el momento a nivel europeo y en muchas ciudades ha sido positivo y debe continuarse y, por ello, acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión mencionada anteriormente sobre la movilidad urbana;

Devolver el espacio y la infraestructura a todos los ciudadanos y mejorar la accesibilidad

2. Destaca que la planificación de la utilización del suelo es la fase más importante para la creación de redes de transporte fluidas y seguras que sean duraderas y tengan un verdadero impacto en los volúmenes y en la distribución del tráfico; pone de relieve que la seguridad de los peatones siempre ha de considerarse un elemento clave de toda planificación urbana sostenible;
3. Expresa su convencimiento de que resulta de vital importancia informar y consultar a los ciudadanos, minoristas, operadores de transporte de mercancías y todas las partes interesadas relacionadas con la movilidad urbana de la UE para reforzar la transparencia de la planificación, el desarrollo y la toma de decisiones; pone de relieve que esta información debe hacerse pública y fácilmente accesible; señala que es deseable reforzar la cooperación entre las partes interesadas y las ciudades a escala de la UE con vistas a compartir soluciones en materia de movilidad sostenible;
4. Expresa su convencimiento de que los planes de movilidad urbana sostenible a largo plazo, apoyados por las tecnologías de la información y las comunicaciones, son instrumentos importantes para facilitar soluciones adecuadas y en materia de movilidad segura a todos los ciudadanos; pide a las autoridades competentes que estos planes tengan en cuenta las necesidades especiales de las personas con movilidad reducida en lo que respecta a las comunicaciones; hace hincapié en que unas infraestructuras sin barreras son fundamentales para la movilidad de las personas con movilidad reducida; destaca que es necesario que estos planes incluyan estrategias específicas sobre seguridad vial y que brinden unas infraestructuras seguras que cuenten con un espacio adecuado para los usuarios más vulnerables de las vías públicas;
5. Hace hincapié en la importancia que revisten los planes de movilidad urbana sostenible para alcanzar los objetivos de la UE en materia de emisiones de CO₂, el ruido, la contaminación del aire y la disminución de los accidentes; considera que el desarrollo de estos planes debe ser un elemento importante que debe tenerse en cuenta al financiar proyectos de la UE en el ámbito del transporte urbano y que la financiación de la UE y un apoyo en términos de información pueden constituir un incentivo para el desarrollo y la aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible en las ciudades; Pide a la Comisión que preste a las autoridades competentes el asesoramiento y la asistencia técnica necesarios en el desarrollo de los planes de movilidad urbana sostenible, respetando plenamente el principio de subsidiariedad;

⁽¹⁾ Resolución de las Naciones Unidas 66/288 «El futuro que queremos», apartado 135.

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

6. Anima a las autoridades de los Estados miembros a que elaboren planes en materia de movilidad urbana sostenible que concedan la prioridad a los modos de transporte que producen menos emisiones, incluida la electromovilidad y los vehículos propulsados por combustibles alternativos, lo que engloba a los sistemas de transporte inteligentes; apoya el establecimiento de zonas de tráfico y de plataformas intermodales que concedan la prioridad al uso del transporte público;
7. Anima a los Estados miembros y a las ciudades europeas a desarrollar una política en materia de aparcamientos (existencia de espacios de aparcamiento, uso de sistemas inteligentes de aparcamiento y fijación adecuada de precios) que puedan ser parte de una política urbana integrada y que, al mismo tiempo, se esfuercen más en desarrollar nudos intermodales funcionales que ofrezcan servicios de transporte variados y permitan combinar sin fricciones soluciones de transporte como el transporte colectivo, el transporte compartido, la bicicleta y servicios de alquiler; solicita una mejor conexión de las áreas de estacionamiento suburbanas con servicios de transporte público o ferrocarril empleando, por ejemplo, las opciones que combinen el aparcamiento y el transporte público; subraya la necesidad de eliminar las deficiencias que afecten a los ciudadanos con discapacidad;
8. Subraya que, dada la necesidad de reducir el impacto negativo que provoca sobre el medio ambiente el hecho de que el sector del transporte de la UE europeo dependa del petróleo (de una manera abrumadora del petróleo y de sus derivados), los Fondos EIE deben usarse sistemáticamente para el desarrollo y la ejecución de PMUS globales e integrados que reforzarán de manera complementaria y mutua las medidas en materia de movilidad urbana en el contexto más amplio de la ordenación territorial, sin generar necesidades de transporte adicionales por un uso excesivo de vehículos de turismo y haciendo hincapié en un sistema de transporte integrado basado en la cooperación entre sus diferentes modalidades;
9. Cree firmemente que la Plataforma de la Comisión de planes de movilidad urbana sostenible debe proporcionar un sólido apoyo a las ciudades y las regiones en el diseño y la puesta en marcha de los PMUS; hace hincapié en la importancia de tener presentes a todas las ciudades, independientemente de su tamaño, a la hora de invertir en movilidad urbana, así como en el papel clave que las ciudades y regiones europeas han de desempeñar en el impulso y la promoción de la movilidad urbana sostenible; pide que en la Plataforma europea y en el Grupo de expertos de Estados miembros sobre movilidad urbana participen representantes de las entidades locales y regionales de distintas dimensiones, así como representantes de las distintas partes interesadas (p. ej. las asociaciones de ciclistas);
10. Hace hincapié en que los planes de movilidad urbana sostenible deben ser coherentes con la agenda y los objetivos actuales de la UE, en particular los relativos al cambio modal de la carretera al ferrocarril establecidos en el Libro Blanco de 2011;
11. Insta a la Comisión Europea, a los Estados miembros y a las entidades regionales y locales a que evalúen y auditen los planes de movilidad urbana conforme a los objetivos y los retos establecidos por la estrategia de transporte 2050;

Mejora del medio ambiente, calidad de vida y salud

12. Hace especial hincapié en los numerosos efectos nocivos del actual modelo de transporte en los elementos fundamentales del patrimonio ambiental, como el aire, el agua y el suelo, y en los diversos ecosistemas;
13. Expresa su convencimiento de que la contaminación tiene una dimensión local, regional, nacional y transfronteriza y que requiere medidas a todos los niveles de la gobernanza; pide, por lo tanto, que se refuerce el enfoque de la gobernanza a varios niveles en la que todas las partes asuman la responsabilidad en relación con las medidas que pueden y deben adoptarse en cada nivel;
14. Pide a las ciudades que evalúen cuidadosamente las necesidades de los ciudadanos y de las empresas y las características específicas de los modos de transporte para garantizar la movilidad sostenible en las ciudades y que adopten las medidas necesarias para mejorar la calidad de vida en las ciudades fomentando un cambio modal hacia modos de transporte sostenibles, incluido el caminar y la bicicleta, y promoviendo una política intermodal y/o comodal integrada;
15. Pide a las autoridades locales que tengan en cuenta el bienestar de sus ciudadanos al elaborar planes de movilidad sostenible; solicita, en particular, a las autoridades competentes que adopten medidas para reducir el ruido relacionado con el tráfico en las ciudades;
16. Anima a las autoridades competentes a que adopten medidas preventivas, de conformidad con los principios de precaución y de proporcionalidad, para mejorar la calidad del aire en las ciudades y garantizar concentraciones de contaminantes por debajo de los niveles establecidos en las Directrices de la Organización Mundial de la Salud; apoya, para ello, el establecimiento a nivel local de zonas de baja emisión; hace hincapié en que es responsabilidad de las autoridades competentes facilitar a sus ciudadanos soluciones seguras y sanas en materia de movilidad; considera que estas soluciones podrían basarse en sistemas de transporte público abordables, inteligentes, fiables y accesibles; insta a los Estados miembros, así como a las autoridades locales, a que, cuando haya un riesgo de que se sobrepasen las citadas Directrices de la OMS, se planteen la posibilidad de adoptar medidas para mejorar el acceso al transporte público, por ejemplo mediante el tráfico alternante;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

17. Apunta la necesidad de adoptar un planteamiento de conjunto en relación con la contaminación atmosférica en las ciudades; pide, por consiguiente, a la Comisión, que presente medidas eficaces que permitan a los Estados miembros cumplir con la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente (2008/50/CE), en particular mediante la fijación de límites de las emisiones ambiciosos y eficaces para 2025 y 2030 de conformidad con la Directiva sobre techos nacionales de emisión y garantizando una mejor coordinación de las medidas contempladas en la Directiva sobre techos nacionales de emisión y la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente, mediante el establecimiento de normas ambiciosas en materia de rendimiento de las emisiones de los vehículos para 2025 y 2030 en una revisión oportuna del Reglamento (CE) n° 443/2009 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, y mediante el establecimiento de un calendario claro para la aplicación del procedimiento de prueba de las emisiones en condiciones reales de conducción;
18. Pide a la Comisión que realice evaluaciones, dentro de los diferentes planes de los Estados miembros, sobre la ubicación de las estaciones de medición y control de la contaminación atmosférica en las principales aglomeraciones urbanas que presentan problemas de calidad del aire, teniendo en cuenta que la escasa implantación de dichas estaciones puede falsear los datos, con el correspondiente riesgo para la salud de la población;
19. Toma nota de los cambios de comportamiento con respecto a la propiedad y el uso de los vehículos (vehículos compartidos o puestos en común); alienta a la Comisión a que desarrolle y apoye sistemas de transporte sobre modos de movilidad colectiva y pública;
20. Considera que la Comisión debe analizar el impacto que tendrían en la sociedad las nuevas formas de movilidad basadas en el modelo de la economía compartida, en particular el uso compartido de vehículos; considera que, a escala nacional, los Estados miembros deben desarrollar el concepto de «ciudad colaborativa» en los temas de movilidad y transporte, dado que ello puede suponer ventajas para los ciudadanos, especialmente en las ciudades de pequeña y mediana dimensión, en las que la red de transporte público es menos extensa, al poder desarrollarse soluciones de movilidad entre particulares;
21. Hace hincapié en que un transporte público altamente desarrollado, eficiente, asequible, seguro y accesible es una parte integral de un desarrollo urbano sostenible; expresa su convencimiento de que unos servicios de transporte público fiables pueden desempeñar un papel importante en la reducción de la congestión, la contaminación del aire y el ruido en las ciudades; pide, por lo tanto, a los Estados miembros que promuevan el transporte público con el fin de aumentar su uso a más tardar en 2030; anima asimismo a las autoridades nacionales y locales a que fomenten la disponibilidad de servicios digitales en el transporte público y en las estaciones, apoyen el desarrollo de formas innovadoras de movilidad y apliquen soluciones de transporte inteligentes y otras tecnologías punta; destaca que los servicios de coches compartidos, recorridos compartidos y coches colectivos utilizan mejor los recursos existentes y contribuyen a reducir el número de coches en las ciudades; reconoce la importancia de los programas europeos de navegación por satélite Galileo y EGNOS y de las redes móviles de alta velocidad; apoya la elaboración de un marco regulador que permita el uso de nuevas formas de movilidad y de nuevos modelos de reparto que hagan un mejor uso de los recursos existentes;
22. Subraya la importancia de la información pública sobre ofertas de transporte público urbano, teniendo en cuenta también las necesidades lingüísticas de los turistas y los beneficios de una política turística sostenible; anima a las autoridades locales a proporcionar información en tiempo real a través de internet y de un número suficiente de monitores en las ciudades; invita a las autoridades y a los operadores de transporte a mejorar la disponibilidad de servicios digitales gratuitos en los transportes públicos y las estaciones;
23. Destaca las ventajas sociales del transporte público vinculado al ferrocarril en cuanto a accesibilidad de las zonas urbanas, regeneración urbana, inclusión social y mejora de la imagen de las ciudades;
24. Reconoce la calidad y la diversidad del empleo que ofrecen los operadores de transporte público y los beneficios asociados para la economía; pide a la Comisión que supervise y evalúe la contribución del transporte público al empleo verde y las estrategias de crecimiento verde a nivel nacional y europeo;
25. Pide a los Estados miembros que, respetando las competencias locales, adopten medidas eficaces en materia de seguridad en el transporte público;
26. Recuerda que la movilidad individual no motorizada, como caminar e ir en bicicleta, es la solución con mayor potencial con vistas a la neutralidad en CO₂;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

27. Alienta a los Estados miembros a que revisen sus estrategias al objeto de optimizar el transporte no motorizado con vistas a satisfacer los objetivos convergentes de una mejora en la movilidad y en el entorno urbano; anima a los Estados miembros a fomentar, donde proceda, el uso de la bicicleta, también fijando objetivos ambiciosos para las tasas de utilización de bicicletas para 2030 y a mejorar las condiciones para los desplazamientos a pie y en bicicleta;

28. Alienta a la Comisión y a los Estados miembros a que aumenten la concienciación en favor del uso de la bicicleta y de modos de transporte alternativos para contribuir a un cambio modal hacia modos de transporte sostenibles, y a seguir respaldando la campaña de la Semana Europea de la Movilidad; invita a las ciudades a que organicen sistemas de bicicletas compartidas conectados con el transporte público; se felicita por las iniciativas a nivel nacional, regional y local que promueven y organizan los «domingos sin coches» en la UE y el «Día Europeo de la Bicicleta» en aras de la mejora de la calidad del aire en las ciudades;

29. Anima a las empresas privadas, las administraciones y las instituciones de la UE a que sigan mejorando los servicios de gestión de la movilidad para sus miembros, personal y visitantes; pide a la Comisión y a los Estados miembros que impulsen políticas destinadas a estimular a las empresas para que reduzcan los desplazamientos de ida y vuelta al lugar de trabajo, permitiendo y fomentando el teletrabajo y promoviendo el uso de las TIC y las teleconferencias, entre otras medidas; considera que las medidas de movilidad, como las coordinadas por la Plataforma Europea de Gestión de la Movilidad (EPOMM), poseen un gran potencial para resolver la congestión urbana y ofrecer accesibilidad para todos;

30. Anima a los Estados miembros y a las autoridades locales a establecer requisitos de rendimiento medioambiental en los procedimientos de contratación pública, en particular por lo que respecta a la adquisición de vehículos para el transporte público o de vehículos usados por parte de autoridades públicas;

Ahorro de energía y protección del clima

31. Considera que la eficiencia energética y el uso fuentes de energía hipocarbónicas y renovables reviste una importancia fundamental para lograr una movilidad urbana sostenible al mismo tiempo que se mejoran las condiciones medioambientales, y que al adoptar medidas destinadas a cumplir los objetivos de la UE en materia de emisiones de CO₂ y de ahorro de energía debe respetarse la neutralidad tecnológica;

32. Alienta a los Estados miembros a respaldar los objetivos del Libro Blanco sobre el Transporte de reducir a la mitad el número de coches propulsados por combustibles convencionales en el transporte urbano a más tardar en 2030 y de eliminarlos progresivamente de las ciudades para 2050; invita a las ciudades a fomentar y respaldar los cambios en favor de medios de transporte alternativos y los vehículos menos contaminantes, teniendo en cuenta su huella de carbono real con vistas a lograr los objetivos de la UE de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 60 % a más tardar en 2050; acoge con satisfacción los incentivos a los viajeros que combinan distintos modos de transporte;

33. Hace hincapié en la importancia del uso de vehículos eléctricos y vehículos propulsados por combustibles alternativos (biocombustibles de segunda y tercera generación, hidrógeno de fuentes renovables, gas natural comprimido (GNC) y gas natural licuado (GNL)) para la reducción de las emisiones en las ciudades; recuerda las disposiciones establecidas en la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y anima a los Estados miembros a desarrollar con rapidez dicha infraestructura, en estrecha cooperación con las autoridades regionales y locales y con la industria en cuestión, en particular a lo largo de la red transeuropea de transporte (RTE-T); invita a los ciudadanos y al sector privado a emplazar instalaciones de recarga en las zonas de aparcamiento colectivas;

34. Pide a la Comisión y las autoridades nacionales y locales que promuevan allí donde sea posible la navegación interior como solución de movilidad integrada en pro de una movilidad «blanda» en las ciudades;

35. Subraya la importancia de un enfoque ascendente; en consecuencia, apoya rotundamente, por ejemplo, el Pacto de los Alcaldes, que cuenta con unos 6 000 firmantes, sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, y celebra el llamamiento del comisario Cañete, de 13 de octubre de 2015, en Bruselas para poner en marcha un convenio más ambicioso; respalda a la Comisión en el desempeño de un papel positivo como catalizador activo de iniciativas como estas;

36. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que den prioridad a las medidas ambiciosas sobre movilidad urbana sostenible del programa de la COP 21, que se celebrará en París en diciembre de 2015; alienta a la Comisión a que apoye activamente las iniciativas del Programa de Acción a favor de una movilidad urbana sostenible e integrada;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

Colocar a la innovación en el centro de la política de investigación enfocada a la movilidad inteligente

37. Recuerda que los sistemas de transporte inteligentes (STI) hacen que la movilidad sea más segura, eficiente, respetuosa con el medio ambiente y fluida y, por consiguiente, pide a la Comisión y a los Estados miembros que redoblen los esfuerzos dedicados a los STI, también en lo que respecta a la innovación y la puesta en marcha en los ámbitos del suministro de información sobre itinerarios en tiempo real, los vehículos altamente automatizados, las infraestructuras inteligentes y los sistemas de señalización inteligente del tráfico; recuerda la importancia de los STI a la hora de proporcionar datos precisos y en tiempo real sobre el tráfico y los itinerarios e invita, por lo tanto, a la Comisión a situar la movilidad urbana como un tema central de la Agenda Digital; alienta a las partes interesadas a cooperar estrechamente en el desarrollo de sistemas de movilidad interoperables e integrados, tales como el transporte público intermodal, la movilidad compartida y los dispositivos de expedición de billetes integrados intermodales; pide a la Comisión que dé prioridad al fomento de aplicaciones innovadoras y nuevas tecnologías que permitan a los usuarios de la vía pública adoptar un papel más proactivo como configuradores y generadores de datos del sistema de transporte, a fin de que puedan contribuir a las plataformas de servicios de movilidad, de conformidad con la protección de datos y la normativa de la UE;

38. Alienta a todas las partes a que exploten plenamente las posibilidades que ofrecen los datos y la digitalización y a que utilicen la desregulación para impulsar nuevos modelos de negocio;

39. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen programas de investigación sobre nuevas tecnologías, nuevos modelos empresariales y nuevas prácticas integradas de movilidad urbana sostenible y de logística urbana; respalda las prioridades de Horizonte 2020 en lo que respecta a los desafíos sociales en materia de transporte inteligente, ecológico e integrado, así como el desarrollo de iniciativas relacionadas con la movilidad como servicio en toda Europa; considera que Horizonte 2020 debe impulsar la investigación e innovación en los ámbitos de la calidad de vida, el empleo sostenible, la demografía, los cambios en materia de movilidad activa y la protección del medio ambiente y del clima; estima que la Comisión debería tener en cuenta estas prioridades, asignar suficientes fondos de la UE a las actividades futuras de I+D de los sistemas de ferrocarril urbano y mejorar la prestación de los sistemas de transporte sostenibles;

Una movilidad urbana más sostenible, protegida y segura

40. Señala que unas condiciones previas de seguridad adecuadas así como una gestión avanzada del tráfico y la velocidad generan una reducción drástica de las muertes en carretera y de los accidentes graves en las ciudades; señala que la existencia de un cuerpo de seguridad con la tarea de gestionar y regular el tráfico y efectuar controles consistentes de las infracciones de la seguridad vial, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol, drogas y medicamentos, así como al uso de teléfonos móviles y otros dispositivos de comunicación e información, contribuiría a una disminución de los accidentes de circulación en las ciudades;

41. Pide a los Estados miembros y a las autoridades locales que se replanteen la gestión de la velocidad a más tardar en 2020, teniendo en cuenta las condiciones locales, con el fin de garantizar la seguridad en las zonas residenciales y en los alrededores de las escuelas y los centros educativos y sociales, entre otras áreas, y que sopesen el desarrollo y diseño de una infraestructura vial más segura; pide a los Estados miembros y a las autoridades locales que utilicen todas las soluciones modernas, también la gestión avanzada inteligente del tráfico, a fin de proporcionar seguridad a todos los usuarios de la vía pública, incluidos los peatones; anima a las ciudades europeas a intercambiar las mejores prácticas en materia de gestión de la seguridad;

Innovación en el ámbito del transporte sostenible de mercancías

42. Considera que el desarrollo de estrategias de logística urbana innovadora, sostenible y respetuosa con el medio ambiente, en las que participen los agentes privados y públicos, reviste una importancia fundamental para resolver los problemas medioambientales y de congestión del tráfico en las ciudades; estima que la logística debe fundamentarse en modalidades de transporte sostenibles; pide una mejor optimización de la cadena de suministro en las zonas urbanas, basada en nuevos tipos rentables de operaciones, tecnologías y modelos empresariales; destaca la importancia de PMUS que incluyan estrategias logísticas de comodalidad, y subraya que, en su caso, han de integrarse el ferrocarril, la navegación interior limpia y los puertos marítimos en las estrategias logísticas y los planes de movilidad urbana sostenible; pide a las autoridades competentes que reduzcan, donde sea posible, el tráfico de vehículos pesados por el centro de las ciudades;

43. Señala que las zonas de alta densidad y algunas otras, como los centros comerciales, sufren un incremento del tráfico por carretera y de los problemas de congestión, y resalta la importancia de unas políticas de planificación eficaces y globales al objeto de conectar esas zonas mediante unos servicios de transporte público eficientes y servicios de entrega a domicilio inteligentes;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

44. Sugiere a la Comisión que desarrolle políticas que animen al sector del transporte de mercancías a renovar sus flotas para que sean más ecológicas y que alienten a las entidades locales a apoyar e incentivar a los operadores para que el transporte de mercancías urbano sea más sostenible; recuerda que el ferrocarril y otros medios de transporte más sostenibles, junto con unos intercambios y una logística bien planificados, pueden desempeñar una función importante a la hora de transportar mercancías a la periferia de las ciudades;

Minimizar los costes externos y realizar inversiones de mayor calidad

45. Pone de relieve que los análisis coste-beneficio de las inversiones deberían orientarse a maximizar las ventajas externas para la sociedad y minimizar los costes externos que se derivan, por ejemplo, del cambio climático, los accidentes, la salud, el ruido, la contaminación del aire y el uso del espacio;

46. Hace hincapié en que la movilidad urbana debe contribuir e integrarse plenamente en los objetivos de la UE en materia de uso eficaz de los recursos, en particular los vinculados a la economía circular;

47. Recuerda que la tarificación vial y de los estacionamientos urbanos basada en los principios de no discriminación, interoperabilidad y de «quien contamina paga» puede formar parte de una política de movilidad urbana integrada;

48. Recuerda el principio relativo al uso de los ingresos en lo que se refiere a la tarificación vial y pide que, donde proceda, un porcentaje de los ingresos derivados de la utilización de la infraestructura vial (tarificación vial o distintivo europeo) se destinen a la mejora de la movilidad urbana sostenible;

49. Considera que la movilidad urbana debe reflejarse, siempre que ello sea adecuado y acorde con la legislación sobre las RTE-T, en las medidas del Instrumento Interconexión para Europa/Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), incluidos el apoyo a los nodos urbanos y la integración de los planes de movilidad de las ciudades en zonas transfronterizas, ya que ambas medidas estimulan el desarrollo económico y social y refuerzan una mejor accesibilidad; considera que una interconexión eficiente entre diversos modos de transporte y entre redes de transporte, incluidas las redes periurbanas e interregionales, mejoraría la movilidad de los ciudadanos; respalda el desarrollo de sistemas integrados de expedición de billetes, que potencialmente podrían reforzar la accesibilidad del transporte público;

50. Pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales que aprovechen la nueva posibilidad de financiar proyectos urbanos que ofrece el Instrumento de Interconexión para Europa (IIE) para los nodos urbanos; recuerda que el IIE permite financiar los proyectos sinérgicos con un porcentaje de cofinanciación de la UE añadido en aquellos proyectos que aúnen el transporte, la energía y las telecomunicaciones, lo que abre enormes posibilidades para los proyectos urbanos; sugiere a la Comisión que estime una financiación de la UE adecuada para proyectos de movilidad urbana sostenible cuando revise los presupuestos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo de Cohesión; pide a las autoridades competentes que garanticen que existe una relación sólida entre una política de movilidad urbana inteligente y sostenible y los proyectos de movilidad urbana, con financiación de los fondos de la UE, así como que establezcan objetivos e indicadores de utilización claros al objeto de evitar la infrautilización de los proyectos y la merma de los beneficios sociales y económicos que entrañan; reconoce la necesidad de nuevas formas de financiación sostenible del transporte público que garanticen la ecosostenibilidad, la digitalización y la accesibilidad, sirvan de estímulo para la economía de las zonas urbanas y creen nuevos puestos de trabajo;

51. Toma nota de la reciente adopción del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) y de la especial atención que en este instrumento se presta a las prioridades horizontales y a los proyectos de movilidad urbana inteligente y sostenible; pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen los proyectos de movilidad urbana sostenible, aseguren las sinergias necesarias entre las diferentes fuentes y programas de financiación, y que desarrollen vínculos entre la movilidad urbana, la nueva Agenda Digital y la Unión de la Energía;

52. Destaca la importancia de la creación de capacidades en las autoridades locales y en las áreas periurbanas para elaborar y aplicar estrategias de desarrollo integradas que mejoren la cooperación entre distintos territorios y favorezcan así la interdependencia y la complementariedad;

53. Considera que las inversiones en transporte público sostenible no son tan solo una respuesta a los problemas de movilidad urbana, sino que incluyen también «elementos de renovación urbana» que tienen un impacto sobre el sistema económico general de la ciudad y facilitan la creación de un entorno urbano verde, así como el acceso a centros de actividades múltiples (comerciales, residenciales, de ocio, culturales y de enseñanza); subraya que una adecuada coordinación de la movilidad y la planificación urbana es esencial para maximizar el impacto de las inversiones;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

54. Pide que las iniciativas de promoción del empleo juvenil y otros Fondos EIE se usen también para fomentar el empleo en áreas que favorezcan el desarrollo de una movilidad urbana sostenible; subraya que la ejecución de proyectos de movilidad urbana tiene un impacto positivo en todas las regiones y en su población, mediante la promoción de la provisión de puestos de trabajo existentes e innovadores en los ámbitos pertinentes, también en las profesiones con escasez de mano de obra;

55. Insta a la Comisión a que elabore estudios fácilmente accesibles acerca de los programas de movilidad urbana cofinanciados por la UE; solicita, además, que se facilite información comprensible sobre las oportunidades de cofinanciación de la UE de proyectos de transporte urbano; pide a la Comisión que, al gestionar los proyectos de transporte urbano financiados por la UE, garantice que: a) se han puesto en marcha herramientas de gestión para supervisar la calidad del servicio y el nivel de satisfacción de los usuarios cuando los proyectos entren en funcionamiento, b) los proyectos de movilidad urbana se han incluido en una política de movilidad sólida, y c) también las autoridades de los Estados miembros se ocupan de los puntos anteriores; pide a la Comisión que facilite, en el marco de su revisión intermedia de la utilización de los Fondos EIE, un análisis cuantitativo y cualitativo del apoyo prestado por la política de cohesión a la movilidad urbana sostenible;

Integración de las redes de sistemas de movilidad eficaz y fomento de la cooperación

56. Pide a los Estados miembros que promuevan la gobernanza multinivel para fomentar la cooperación entre autoridades regionales, nacionales y europeas en la elaboración de políticas que incluyan el diseño, la aplicación y el seguimiento de aquellas políticas urbanas que tengan un claro impacto urbano;

57. Recuerda la iniciativa de la Comisión relativa a la creación de una red de ciudadanos como una base adecuada para fomentar y apoyar las cadenas de movilidad sostenible intermodal basadas en el transporte a pie, en bicicleta, en el transporte público y colectivo, así como en los vehículos compartidos y puestos en común y los taxis;

58. Pide a la Comisión que fomente e impulse el intercambio de las mejores prácticas y las orientaciones para abordar los desafíos de la movilidad urbana y que facilite la transferencia de conocimientos y tecnologías en el ámbito de la movilidad sostenible, en particular en beneficio de las partes interesadas públicas y privadas que desarrollen soluciones de movilidad sostenible y del sector de la economía social sin ánimo de lucro; sugiere a la Comisión que cree una red de movilidad sostenible con los ejemplos de mejores prácticas de planificación y uso del espacio; pide, además a los Estados miembros que animen a las ciudades a formar parte de la Asociación Europea para la Innovación — Ciudades y Comunidades Inteligentes; alienta a la Comisión y a los Estados miembros a poner en marcha campañas de sensibilización pública para promover una movilidad eficaz, sostenible y menos dependiente del uso de vehículos privados propulsados por combustibles convencionales;

59. Apoya la labor del Observatorio de la movilidad urbana (ELTIS) y considera que debe mejorarse la comunicación sobre esta iniciativa, incluida su página web;

60. Se congratula del trabajo realizado por la Comisión para coordinar y consolidar las iniciativas de la UE en materia de movilidad urbana, tales como Civitas 2020 en lo que respecta a la investigación y la innovación, el Observatorio de la movilidad urbana para el intercambio de las mejores prácticas y experiencias, y la Plataforma de planes de movilidad urbana sostenible; pide a la Comisión que se esfuerce más a la hora de reducir la fragmentación y la falta de coordinación entre las iniciativas y programas de la UE existentes en este campo y que tenga en cuenta el éxito de programas como URBAN y URBACT; pide a la Comisión que aliente a las autoridades de los Estados miembros a crear redes de excelencia en el ámbito de la movilidad urbana, que continúe los esfuerzos de la iniciativa Civitas 2020 y que incentive a más ciudadanos de la UE a sumarse a este proyecto;

61. Expresa su convencimiento de que deben hacerse esfuerzos adicionales en materia de establecimiento de relaciones y coordinación de los proyectos piloto de la UE, como Civitas, POLIS o ELTIS, y en lo que se refiere a la integración de las ciudades con su experiencia práctica y sus conocimientos técnicos en el marco de los debates sobre la aplicación de las políticas futuras en materia de movilidad; insta a la Comisión a que elabore para ello estudios fácilmente accesibles acerca de los programas de movilidad urbana cofinanciados por la UE; solicita además que se deje claro, de una manera sencilla para los usuarios, cómo obtener cofinanciación de la UE para proyectos de movilidad urbana; hace hincapié en la necesidad de financiar no solo infraestructuras, sino también servicios informáticos, procesos de control o proyectos interregionales, así como de crear asociaciones estratégicas entre la industria y las ciudades europeas con el fin de desarrollar los sistemas urbanos del futuro;

Miércoles, 2 de diciembre de 2015

62. Se muestra favorable a la existencia de un sólido vínculo entre los planes de movilidad y la sostenibilidad urbana y otras iniciativas como «Ciudades Inteligentes» o el Pacto de los Alcaldes, encaminadas a que las ciudades sean más sostenibles y autosuficientes; considera que el compromiso voluntario establecido en Pacto de los Alcaldes puede ser un instrumento que permita implicar a todas las partes interesadas en el proceso de elaboración de planes de movilidad y sostenibilidad que puedan publicitarse de manera rentable; acoge con satisfacción la iniciativa denominada «CITIES: Las ciudades del mañana: invertir en Europa» y pide a la Comisión que utilice las plataformas existentes para desarrollar herramientas de comunicación que reúnan a los agentes interesados en el ámbito del desarrollo urbano sostenible;

o

o o

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