

Jueves, 9 de junio de 2016

P8_TA(2016)0280

Competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario

Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de junio de 2016, sobre la competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Europa 2020 — Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» (COM(2010)2020),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Una industria europea más fuerte para el crecimiento y la recuperación económica» (COM(2012)0582),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Por un renacimiento industrial europeo» (COM(2014)0014),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Comercio para todos: Hacia una política de comercio e inversión más responsable» (COM(2015)0497),
- Visto el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Visto el estudio de la Comisión titulado «Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry» (Presentación del sector y estudio de la competitividad de la industria de suministros ferroviarios) (ENTR 06/054),
- Visto el estudio del Parlamento Europeo titulado «Transporte de mercancías por carretera: ¿por qué los transportistas de la Unión prefieren el camión al tren?»,
- Vista la pregunta a la Comisión sobre la competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario (O-000067/2016 — B8-0704/2016),
- Vistos el artículo 128, apartado 5, y el artículo 123, apartado 2, de su Reglamento,

El carácter específico y el interés estratégico del sector europeo del equipamiento ferroviario para el renacimiento industrial europeo

1. Destaca que el sector europeo del equipamiento ferroviario, que abarca la fabricación de locomotoras y material móvil, y las vías, electrificación, material de señalización y telecomunicaciones, así como los servicios de mantenimiento y piezas, e incluye a numerosas pymes y grandes industrias líderes, emplea a 400 000 trabajadores, invierte el 2,7 % de su volumen de negocios anual en I+D y representa el 46 % del mercado mundial del sector del equipamiento ferroviario; destaca que todo el sector ferroviario, incluidos los operadores y las infraestructuras, representa más de un millón de puestos de trabajo directos y 1 200 000 puestos de trabajo indirectos en la Unión; señala que estas cifras muestran claramente la importancia de este sector para el crecimiento, el empleo y la innovación de la industria europea, y su contribución al logro del objetivo de un 20 % de reindustrialización;
2. Hace hincapié en el carácter específico de este sector, que se caracteriza, en particular, por la fabricación de material con una vida útil de hasta 50 años, su alta intensidad de capital, una dependencia significativa con respecto a la contratación pública y la obligación de cumplir con unos niveles de seguridad muy elevados;
3. Recuerda la contribución esencial del ferrocarril en la mitigación del cambio climático y para abordar otras megatendencias tales como la urbanización y la evolución demográfica; insta a la Comisión, por consiguiente, a que apoye los objetivos de una transición modal hacia el ferrocarril, tanto para los pasajeros como para las mercancías, tal como se formula en el Libro Blanco sobre el transporte de 2011 con medidas políticas concretas e inversiones selectivas; señala que, de acuerdo con los resultados de la COP 21 y sus objetivos en materia de clima y energía para 2030, es necesaria una transición hacia el ferrocarril y otros tipos de transporte electrificados, eficientes desde el punto de vista energético y sostenibles para poder alcanzar los objetivos de descarbonización del transporte; pide a la Comisión, en este contexto, que

Jueves, 9 de junio de 2016

aproveche la próxima comunicación sobre la descarbonización del transporte para proponer nuevas medidas que favorezcan el desarrollo de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético para el sector del equipamiento ferroviario;

4. Observa que, siendo uno de los líderes del mercado mundial en cuanto a tecnología e innovación, el sector del equipamiento ferroviario tiene un papel fundamental que desempeñar para alcanzar el objetivo de industrialización del 20 % fijado por la Comisión;

5. Señala que el sector europeo del equipamiento ferroviario puede descansar en una serie de factores favorables, no solo en los buenos resultados medioambientales de este modo de transporte, sino también en un gran mercado y en la capacidad de facilitar un transporte en masa; señala, no obstante, que en la actualidad el sector se enfrenta a una triple competencia: la intermodal, la internacional y, a veces, incluso la intraempresarial;

Mantenimiento del liderazgo del sector europeo del equipamiento ferroviario a nivel mundial

6. Señala que se espera una tasa de crecimiento anual de los mercados internacionales accesibles en el sector del equipamiento ferroviario del orden del 2,8 % hasta 2019; destaca que, mientras que la Unión mantiene un elevado grado de apertura a la competencia de terceros países, existen en estos últimos numerosos obstáculos que discriminan al sector europeo del equipamiento ferroviario; subraya que competidores de terceros países, especialmente de China, llevan a cabo una política de expansión rápida y agresiva en Europa y en otras regiones del mundo y que a menudo cuentan para ello con un fuerte apoyo político y financiero de su país de origen (por ejemplo, con generosos créditos a la exportación fuera del ámbito de aplicación de las normas de la OCDE); destaca que estas prácticas pueden constituir una competencia desleal que ponga en peligro puestos de trabajo en Europa; destaca, por tanto, la necesidad de garantizar unas condiciones justas y equitativas en la competencia mundial y de un acceso recíproco al mercado para eludir el riesgo de perder puestos de trabajo y para salvaguardar los conocimientos técnicos en Europa;

7. Destaca que, incluso en el mercado ferroviario europeo, muchas empresas de la Unión, en particular las pymes, consideran difícil y oneroso operar más allá de las propias fronteras debido a la fragmentación del mercado, tanto desde el punto de vista administrativo como técnico; considera que será crucial alcanzar el objetivo de establecer un espacio ferroviario europeo único para mantener el dominio mundial del sector europeo del equipamiento ferroviario;

Una nueva agenda en favor de la innovación en el sector ferroviario europeo

8. Reconoce que el sector del equipamiento ferroviario es un sector fundamental para la competitividad y la capacidad de innovación europeas; insta a que se apliquen medidas para garantizar que Europa mantenga su ventaja tecnológica e innovadora en este sector;

9. Celebra la decisión de crear la Empresa Común Shift2Rail (S2R) y el reciente lanzamiento de la primera convocatoria de propuestas; pide que se hagan realidad lo antes posible de manera rápida y oportuna aplicación todas las actividades de I +D de la S2R; critica la escasa participación de las pymes en la S2R, que se debe en parte al elevado coste y a la gran complejidad del instrumento; pide al consejo de administración que analice la participación de las pymes en la segunda convocatoria de propuestas de los miembros asociados y la forma de mejorarla, y que tome en consideración la posibilidad de convocatorias específicas para las pymes; pide a la Comisión que garantice el cumplimiento de las disposiciones del reglamento relativo a una representación equilibrada de las pymes y las regiones;

10. Destaca que la capacidad innovadora, las inversiones en investigación y desarrollo, la desfragmentación del mercado y la formación de agrupaciones son fundamentos indispensables para conservar la competitividad internacional del sector europeo del equipamiento ferroviario;

11. Pide a la Comisión que movilice todos los diferentes instrumentos financieros de la Unión para explorar y explotar fuentes de financiación adicionales para la S2R y que busque sinergias entre los diferentes fondos de la Unión y las inversiones privadas; pide a la Comisión, en este contexto, que explote instrumentos de financiación adicionales de la Unión para la tecnología ferroviaria fuera de la S2R (por ejemplo, convocatorias de investigación específica sobre el ferrocarril en el Programa Horizonte 2020 fuera de S2R, InnovFin, el MCE, los Fondos Estructurales, el FEIE), también por medio de un sistema piloto S2R que combine la financiación de la Unión con los Fondos Estructurales y otros fondos innovadores de la Unión;

Jueves, 9 de junio de 2016

12. Pide a la Comisión que trabaje con el sector para garantizar el mejor uso de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (ESIF), y especialmente del Fondo del Desarrollo Regional Europeo (FEDER), para apoyar los proyectos ferroviarios de I+D a escala regional; la anima también a que se concentre en el futuro del sector del equipamiento ferroviario después de 2020;

13. Destaca que las agrupaciones constituyen una herramienta importante para reunir a las partes relevantes a escala local y regional, incluidas autoridades públicas, universidades, centros de investigación, el sector del equipamiento ferroviario, los agentes sociales y otras industrias de la movilidad; pide a la Comisión que presente, para diciembre de 2016, una estrategia de formación de agrupaciones en favor del crecimiento; pide a la Comisión y a los Estados miembros que intensifiquen su apoyo a proyectos de innovación desarrollados por agrupaciones del sector ferroviario y a otras iniciativas que reúnan a pymes del sector del equipamiento ferroviario, empresas más grandes y centros de investigación a escala local, regional, nacional y europea; observa que deberá quedar margen para la financiación pública de las agrupaciones; señala, en este contexto, las posibilidades que ofrecen los nuevos instrumentos de financiación (FEIE, etc.);

14. Piensa que la Comisión debe considerar la posibilidad de crear una estructura a escala europea que ponga en contacto las empresas consolidadas, emergentes («start-ups») y segregadas («spin-offs») que tienen ideas innovadoras para el sector ferroviario, especialmente en el ámbito de la digitalización, con el fin de intercambiar las mejores prácticas y de facilitar las colaboraciones; piensa que la Comisión debe considerar las posibilidades de incentivar la colaboración entre grandes empresas y pymes en proyectos de investigación relevantes para el sector del equipamiento ferroviario;

15. Considera que las actividades de investigación deben centrarse, por una parte, en la digitalización para aumentar el rendimiento del ferrocarril y reducir sus costes de explotación (como la automatización, los sensores y las herramientas de control, la interoperabilidad, por ejemplo mediante el ERTMS/ETCS, el uso de tecnologías espaciales, también en cooperación con la ESA, el uso de macrodatos y la ciberseguridad); piensa que deben centrarse, en segundo lugar, en aumentar la eficiencia energética y de los recursos, por ejemplo mediante materiales más ligeros y mediante combustibles alternativos; considera que deben centrarse, en tercer lugar, en aquellos progresos que contribuyen a aumentar el atractivo y la aceptación del transporte ferroviario (por ejemplo, una mayor fiabilidad, la reducción de la contaminación sonora, la fluidez del transporte multimodal y un sistema integrado de expedición de billetes); destaca que los esfuerzos de innovación no deben olvidar la infraestructura, que es un elemento indispensable para la competitividad del ferrocarril;

16. Pide que se introduzca rápidamente un sistema integrado de expedición electrónica de billetes («e-ticketing»), coordinado con otros modos de transporte y otros servicios potenciales prestados por operadores de billete único;

17. Señala la urgente necesidad de crear modernas vías férreas, de tranvía y otras dentro del mercado único, junto con todo el material accesorio necesario;

18. Pide a la Comisión que garantice a escala internacional la protección de los derechos de propiedad intelectual de los proveedores ferroviarios europeos, de conformidad con las recomendaciones de la Resolución del Parlamento Europeo, de 9 de junio de 2015, sobre una «Estrategia para mejorar la protección y la garantía de respeto de los derechos de propiedad intelectual en los terceros países»⁽¹⁾;

Adquisición de las competencias necesarias para que el sector del equipamiento ferroviario esté preparado para el futuro

19. Reclama una estrategia europea de formación y educación que permita que las empresas, los centros de investigación y los interlocutores sociales del sector del equipamiento ferroviario investiguen conjuntamente qué cualificaciones son necesarias para garantizar la sostenibilidad y la innovación de dicho sector; considera que habría que llevar a cabo, en este contexto, un estudio de viabilidad de un posible consejo europeo de cualificaciones sectoriales en el sector ferroviario; pide a los Estados miembros o a los organismos regionales interesados que creen un marco para impartir formación permanente, en forma de un derecho individual a la formación que garantice que su reserva de competencias esté en consonancia con la demanda creciente en el sector y pueda adaptarse a un nuevo mercado o, en caso de despidos, transferirse a otro sector industrial;

⁽¹⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0219.

Jueves, 9 de junio de 2016

20. Señala la penuria de mano de obra cualificada en el sector del equipamiento ferroviario como consecuencia del envejecimiento de los efectivos; celebra, por tanto, todos los esfuerzos dirigidos a promover el aprendizaje permanente y las competencias técnicas; aboga en favor de una campaña dirigida a incrementar la visibilidad y el atractivo del sector del equipamiento ferroviario entre los ingenieros jóvenes (por ejemplo, a través de la financiación del FSE); destaca que el sector tiene una tasa de empleo femenino particularmente baja, y subraya, por tanto, que esta campaña debe prestar especial atención a la corrección de este desequilibrio; pide a la Comisión que fomente el diálogo social para facilitar la innovación social y fomentar un empleo de calidad a largo plazo, con el fin de contribuir al atractivo del sector para el personal cualificado;

21. Considera que la transmisión de unas competencias adecuadamente seleccionadas es una inversión indispensable para el objetivo de mantener el liderazgo mundial en la tecnología y en la capacidad de innovación del sector europeo del equipamiento ferroviario a largo plazo;

Apoyo a las pymes

22. Considera que el acceso a la financiación es una de las principales dificultades que deben afrontar las pymes del sector del equipamiento ferroviario; destaca el valor añadido del programa COSME y de los Fondos Estructurales a la hora de ayudar a las pymes a acceder a la financiación, incluso en forma de instrumentos de garantía y de capital, y hace hincapié en la necesidad de una promoción reforzada de estos instrumentos; acoge con satisfacción que el FEIE focalice su interés en las pymes y las empresas de mediana capitalización, si bien destaca que el Fondo debe cumplir ahora su promesa, y señala que también deben explorarse fuentes de financiación alternativas; acoge con satisfacción el instrumento para las pymes de Horizonte 2020, pero destaca el problema que representa un número excesivo de cuotas unido a la baja tasa de éxito; pide a la Comisión que aborde este problema en la revisión intermedia del programa Horizonte 2020; pide a la Comisión que promueva una mejor absorción de los instrumentos financieros de la Unión y de los fondos disponibles para las pymes;

23. Destaca que las pymes del sector del equipamiento ferroviario dependen a menudo de una sola empresa; destaca que las pymes se abstienen de desarrollar sus actividades empresariales por falta de recursos y por los mayores riesgos inherentes a las operaciones transfronterizas; pide a la Comisión que desarrolle grupos sectoriales del transporte ferroviario en el marco de la «Enterprise Europe Network» (Red europea para las empresas) que podrían asesorar y formar a las pymes del sector del equipamiento ferroviario sobre diferentes planes de financiación innovadores, subvenciones, internacionalización y sobre la manera de encontrar y dirigirse a potenciales socios comerciales y otros socios con los que solicitar proyectos de investigación conjuntos financiados por la Unión;

24. Pide a la Comisión que aproveche más los actuales programas de apoyo a la internacionalización de las pymes y que les dé más visibilidad entre las pymes del sector europeo del equipamiento ferroviario en el contexto de las sinergias entre los distintos fondos de la Unión; pide a la Comisión que siga desarrollando programas de formación sobre el acceso a mercados extranjeros específicos y que divulgue ampliamente dichos programas entre las pymes del sector del equipamiento ferroviario;

25. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que estudien todas las opciones de apoyo a las pymes del sector del equipamiento ferroviario, incluso en el marco de una posible revisión selectiva de la «Small Business Act», prestando especial atención a las necesidades de los subsectores industriales, como el sector del equipamiento ferroviario, donde la participación de pymes con un alto valor añadido es especialmente importante;

26. Manifiesta su preocupación por la lentitud de los pagos a las pymes en el sector del equipamiento ferroviario; pide a la Comisión que supervise la correcta aplicación de la Directiva de la Unión sobre la morosidad en las operaciones comerciales (2011/7/EU);

Mejora del entorno del mercado europeo para los proveedores y fomento de la demanda de productos ferroviarios

27. Celebra la aprobación del pilar técnico del cuarto paquete de medidas en el sector ferroviario y pide que se proceda a su rápida aplicación como instrumento clave para un verdadero mercado único de los productos ferroviarios; destaca que el aumento de la interoperabilidad y un papel más destacado de la Agencia Ferroviaria Europea (AFE) facilitarán la armonización de la red y albergan, por tanto, el potencial de reducir los costes asociados al desarrollo y la autorización del material móvil y de las vías del sistema ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario); señala la necesidad

Jueves, 9 de junio de 2016

de proporcionar a la AFE los recursos humanos y financieros suficientes para que pueda desempeñar sus funciones ahora ampliadas; considera que el pilar político del cuarto paquete ferroviario condicionará la competitividad de los operadores de transporte y, más en general, de las entidades contratantes;

28. Subraya la necesidad de una realización completa, eficiente y uniforme de la red ferroviaria para una regulación competitiva del transporte que beneficie tanto a los pasajeros como a la industria;

29. Pide a la Comisión que reevalúe las definiciones de mercado y si el conjunto actual de normas de la competencia de la Unión para tener en cuenta la evolución del mercado internacional del equipamiento ferroviario; pide a la Comisión que identifique cómo deben actualizarse estas definiciones y normas para abordar los problemas de las fusiones en el mercado internacional, como por ejemplo la fusión entre CNR y CSR, y para permitir las asociaciones y alianzas estratégicas del sector europeo del equipamiento ferroviario en el contexto de la evolución del mercado internacional del equipamiento ferroviario;

30. Pide una mayor normalización europea en el sector ferroviario impulsada por las partes interesadas (incluido el sector europeo del equipamiento ferroviario) bajo la dirección del CEN/Cenelec; espera que la nueva iniciativa conjunta sobre normalización propuesta por la Comisión desempeñe un papel clave a este respecto; hace hincapié en la importancia de conseguir que aumente el número de pymes involucradas en la normalización europea;

31. Pide que se proceda a una rápida aplicación de las directivas de la Unión de 2014 sobre contratación pública; recuerda a los Estados miembros y a la Comisión que estas Directivas obligan a los poderes adjudicadores a basar sus decisiones de adjudicación en el principio de la oferta económicamente más ventajosa, centrándose en los costes del ciclo de vida y en los productos social y medioambientalmente sostenibles y contribuyendo así a evitar el dumping social y salarial, así como reforzando potencialmente la estructura económica regional; pide a la Comisión y a los Estados miembros que fomenten en general el análisis del coste de todo el ciclo de vida como una práctica habitual en las inversiones a largo plazo, que asesoren a los poderes adjudicadores y que supervisen su aplicación; pide a la Comisión y a los Estados miembros que recuerden a los poderes adjudicadores la existencia, en el marco europeo de contratación pública revisado, de una disposición que permite rechazar las ofertas en las que más del 50 % del valor añadido proceda de fuera de la Unión (artículo 85 de la Directiva 2014/25/UE);

32. Pide a la Comisión que supervise las inversiones ferroviarias no europeas en los Estados miembros de la Unión y que garantice la observancia de la legislación europea en materia de contratación pública, como la legislación relativa a las ofertas anormalmente bajas y a la competencia desleal; pide a la Comisión que investigue a los potenciales candidatos no europeos que presenten ofertas en la Unión al mismo tiempo que se benefician de subvenciones gubernamentales de terceros países;

Impulso de las inversiones en proyectos ferroviarios

33. Espera que los actuales instrumentos de financiación de la Unión (por ejemplo, el MCE y los Fondos Estructurales) se utilicen al máximo de manera que se estimule la demanda de proyectos ferroviarios (incluidos instrumentos de la Unión para financiar inversiones fuera de la misma, como el Instrumento de Ayuda de Preadhesión y el Instrumento Europeo de Vecindad); destaca la importancia de una aplicación acertada del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) como una herramienta para movilizar capital privado para el sector ferroviario, y pide que se proceda a una exploración ulterior de la manera en que las inversiones privadas puedan ponerse en marcha para proyectos ferroviarios; considera que una tarea importante de los bancos de desarrollo públicos a escala nacional y europea es apoyar el sector del equipamiento ferroviario; pide a la Comisión que trabaje con los bancos de desarrollo multilaterales para ayudar a las autoridades públicas y a las agencias privadas a invertir en todo el mundo en los equipamientos ferroviarios más sostenibles y eficientes desde el punto de vista energético; pide a la Comisión y al BEI que intensifiquen su apoyo en materia de asesoramiento a los proyectos ferroviarios por medio del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión del FEIE, de nueva creación, para ayudarles a atraer inversiones; considera que el sector ferroviario europeo seguirá dependiendo en gran medida de las inversiones públicas; pide, por tanto, a los Estados miembros y a las autoridades públicas que realicen inversiones importantes en sus sistemas ferroviarios principal y urbano y que aumenten, siempre que sea posible, los índices de absorción de los fondos de cohesión destinados a proyectos ferroviarios; pide, no obstante, a la luz de dicha dependencia y de las tensiones registradas en las finanzas públicas de muchos países europeos, que se recurra a todos los medios posibles, ya sean reglamentarios o presupuestarios, para movilizar el capital privado en favor del sector ferroviario;

Jueves, 9 de junio de 2016

34. Señala que las complejidades del sector ferroviario hacen difícil que los prestamistas entiendan el riesgo y, por lo tanto, que ofrezcan préstamos baratos; pide a la Comisión que desarrolle un foro financiero del sector del equipamiento ferroviario con objeto de aumentar el compromiso y el intercambio de conocimientos entre las empresas del sector del equipamiento ferroviario y del sector financiero, mejorando así la comprensión del sector y, por lo tanto, su comprensión del riesgo y de la reducción del coste de financiación;

35. Considera que no hay que descuidar el mantenimiento y la modernización del equipamiento ferroviario actual; pide a la Comisión y a los Estados miembros que fomenten la sustitución del equipamiento anticuado con productos modernos y sostenibles a mayor escala;

36. Celebra el apoyo prestado por la Unión a la plataforma en línea «Observatorio de la movilidad urbana» (ELTIS, Servicio europeo de información sobre transporte local) para el intercambio de mejores prácticas sobre los sistemas urbanos en las zonas metropolitanas; pide a la Comisión que intensifique el intercambio de mejores prácticas sobre las diferentes opciones de financiación en favor de los sistemas de movilidad urbana sostenible y que los fomente a través de su futura Plataforma europea de planes de movilidad urbana sostenible;

37. Pide a la Comisión que ayude a un mayor despliegue armonizado del ERTMS en la Unión, en cooperación con la AFE, y que promueva dicho sistema fuera de la Unión;

38. Acoge con satisfacción los esfuerzos realizados para el despliegue de los servicios y aplicaciones de Galileo y del Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario («EGNOS») en el sector ferroviario; reconoce en este contexto el papel de la Agencia del GNSS Europeo y el éxito de su gestión de los proyectos que forman parte del 7PM y de los programas de Horizonte 2020;

Refuerzo de la competitividad del sector del equipamiento ferroviario a escala mundial

39. Pide a la Comisión que garantice que los futuros acuerdos comerciales (incluidas las negociaciones en curso con Japón, China y los Estados Unidos) y las revisiones de los acuerdos comerciales vigentes incluyan disposiciones específicas que mejoren sensiblemente el acceso al mercado para el sector europeo del equipamiento ferroviario, especialmente en lo que se refiere a la contratación pública, y que aborde en particular el problema del aumento de las exigencias relativas a la localización y garantice el acceso recíproco a los mercados exteriores en lo que respecta al sector del equipamiento ferroviario; pide a la Comisión que garantice la igualdad de condiciones para los operadores del mercado tanto europeos como de fuera de Europa;

40. Solicita a la Comisión que garantice una mayor coherencia de la política comercial de la Unión con la política industrial de forma que la estrategia comercial tenga en cuenta las necesidades de la industria europea y la nueva generación de acuerdos comerciales no conlleve nuevas deslocalizaciones y una mayor desindustrialización en la Unión;

41. Pide a la Comisión que trabaje activamente por eliminar las principales barreras no arancelarias que obstaculizan el acceso del sector ferroviario europeo a los mercados exteriores, en particular los obstáculos a la inversión (como las obligaciones relativas a las empresas mixtas), y la discriminación y la falta de transparencia en los procedimientos de adjudicación de contratos públicos (en especial, las exigencias cada vez más onerosas relativas al contenido local);

42. Destaca la pertinencia y las repercusiones en el sector europeo del equipamiento ferroviario de las negociaciones sobre el instrumento relativo a la contratación pública internacional y la revisión de las normas que regulan los instrumentos de defensa comercial, al tiempo que pide al Consejo y a la Comisión que tomen en consideración este aspecto y que trabajen en estrecha cooperación con el Parlamento Europeo para alcanzar un rápido acuerdo sobre estos instrumentos; pide a la Comisión que tome en consideración las repercusiones que la concesión del estatuto de economía de mercado a economías estatales u otras economías que no son de mercado podría tener sobre el funcionamiento de los instrumentos de defensa comercial y sobre la competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario;

43. Pide a la Comisión que elabore una estrategia comercial coherente de la Unión que garantice el cumplimiento del principio de reciprocidad, en particular en relación con Japón, China y los Estados Unidos, y que apoye el desarrollo del proceso de internacionalización del sector del equipamiento ferroviario, especialmente en lo que se refiere a las pymes, también mediante la promoción de las normas y las tecnologías europeas a escala internacional, como el ERTMS, y analizando la manera de proteger mejor los derechos de propiedad intelectual en el sector europeo del equipamiento ferroviario (por ejemplo, mediante una mayor promoción del servicio de asistencia sobre los derechos de propiedad intelectual);

Jueves, 9 de junio de 2016

44. Pide a la Comisión que contribuya a la eliminación de todos los obstáculos arancelarios y no arancelarios, simplifique los procedimientos comerciales para las pymes del sector del equipamiento ferroviario y garantice la desaparición progresiva de todas las prácticas comerciales restrictivas en los mercados de terceros países; pide a la Comisión que tome medidas para facilitar la expedición de visados de trabajo para los trabajadores de pymes europeas desplazados temporalmente en terceros países, y para reducir los trámites comerciales que deben realizar las pymes;

45. Destaca que algunos terceros países están creando distorsiones comerciales inaceptables al prestar un apoyo excesivo a los exportadores nacionales a través de las condiciones financieras que ofrecen a sus potenciales clientes; pide en este sentido a la Comisión que convenza al Gobierno chino de que suscriba el Acuerdo de la OCDE en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial y su capítulo específico dedicado a las infraestructuras ferroviarias; pide a la Comisión que intensifique al mismo tiempo su trabajo sobre las nuevas directrices mundiales relativas a los créditos a la exportación en el marco del Grupo de Trabajo Internacional sobre Créditos a la Exportación;

Mejora del apoyo político estratégico al sector

46. Pide a la Comisión que publique una comunicación sobre una estrategia coherente en el ámbito de la política industrial de la Unión que apunte a la reindustrialización de Europa y se base, entre otras cosas, en la sostenibilidad y la eficiencia energética y de los recursos; pide a la Comisión que defina, en el documento correspondiente, su estrategia para los sectores industriales importantes, incluido el sector del equipamiento ferroviario; considera importante que dicha estrategia incorpore ideas sobre la forma de mantener un alto nivel de producción vertical en la Unión;

47. Pide a la Comisión que organice un diálogo industrial de alto nivel sobre el sector del equipamiento ferroviario que cuente con la participación de los comisarios relevantes, diputados al Parlamento Europeo, Consejo, Estados miembros, industria ferroviaria, sindicatos, centros de investigación, Agencia Ferroviaria Europea y organizaciones europeas de normalización; señala que la organización de un diálogo industrial sostenido en el sector del equipamiento ferroviario favorecería el desarrollo de un debate estructurado a escala europea sobre los desafíos transversales que afronta el sector y sobre las consecuencias de las políticas de la Unión para su competitividad;

48. Pide a la Comisión que vele por que las políticas que afectan a la competitividad del sector europeo del equipamiento ferroviario sean objeto de una comunicación y una coordinación eficaces entre las administraciones de los diferentes ámbitos políticos interesados;

49. Considera que, para reforzar y desarrollar el sector europeo del equipamiento ferroviario, es necesario el apoyo político del Consejo; pide, por lo tanto, al Consejo de Competitividad, que incluya en su agenda el sector europeo del equipamiento ferroviario de manera concreta;

o

o o

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