

Jueves, 19 de enero de 2017

P8_TA(2017)0009

Logística en la Unión y transporte multimodal en los nuevos corredores de la RTE-T**Resolución del Parlamento Europeo, de 19 de enero de 2017, sobre la logística en la Unión y el transporte multimodal en los nuevos corredores de la RTE-T (2015/2348(INI))**

(2018/C 242/04)

El Parlamento Europeo,

- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible ⁽¹⁾,
- Vista su Resolución, de 2 de diciembre de 2015, sobre movilidad urbana sostenible ⁽²⁾,
- Vista su Resolución, de 4 de septiembre de 2008, sobre el transporte de mercancías en Europa ⁽³⁾,
- Vista su Resolución, de 5 de septiembre de 2007, sobre la logística del transporte de mercancías en Europa — la clave para la movilidad sostenible ⁽⁴⁾,
- Vistos el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 ⁽⁵⁾ y el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 ⁽⁶⁾,
- Visto el Reglamento (UE) n.º 913/2010 ⁽⁷⁾,
- 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),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Acelerar la transición de Europa hacia una economía hipocarbónica» (COM(2016)0500),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM(2016)0501),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Reforzar las inversiones europeas en favor del empleo y el crecimiento: Hacia una segunda fase del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas y un nuevo Plan Europeo de Inversiones Exteriores» (COM(2016)0581),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 16 de febrero de 2016, titulada «Estrategia de la UE para el gas natural licuado y el almacenamiento del gas» (COM(2016)0049),
- Vista la Declaración Ministerial de Róterdam, de 20 de junio de 2016, sobre la ejecución de la red transeuropea de transportes (RTE-T) ⁽⁸⁾,
- Vistos los documentos temáticos preparados por los Coordinadores europeos sobre los corredores de la RTE-T para las jornadas sobre las RTE-T de 2016 celebradas en Róterdam ⁽⁹⁾,
- Vistos los Planes de Trabajo de Corredores, redactados por los Coordinadores europeos de la RTE-T,

⁽¹⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0310.

⁽²⁾ Textos Aprobados, P8_TA(2015)0423.

⁽³⁾ DO C 295 E de 4.12.2009, p. 79.

⁽⁴⁾ DO C 187 E de 24.7.2008, p. 154.

⁽⁵⁾ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 348 de 20.12.2013, p. 129.

⁽⁷⁾ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

⁽⁸⁾ <https://english.eu2016.nl/documents/publications/2016/06/20/ministerial-declaration-on-implementing-ten-t>.

⁽⁹⁾ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/issues-papers.pdf>.

Jueves, 19 de enero de 2017

- Visto el Informe especial n.º 08/2016 del Tribunal de Cuentas Europeo titulado «Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía» ⁽¹⁾,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A8-0384/2016),
- A. Considerando que la eficiencia y la innovación del transporte y la logística son fundamentales para el correcto funcionamiento del mercado interior de la Unión y son importantes para garantizar la competitividad, crear nuevas oportunidades empresariales y de empleo, proteger el medio ambiente y atenuar el cambio climático mediante la reducción de las emisiones de dióxido de carbono en el transporte;
- B. Considerando que el tercer objetivo del Libro Blanco de la Comisión sobre el Transporte consiste en transferir a otros modos más sostenibles, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera mayor de 300 km y, para 2050, más del 50 %, lo que requiere también desarrollar la infraestructura adecuada; que la política europea de transporte y la RTE-T pueden contribuir sustancialmente al logro de los objetivos climáticos de la Unión y de los objetivos del Acuerdo de París de la COP21;
- C. Considerando que la política de logística de la Unión, orientada hacia el futuro, debe esforzarse por ayudar al sector de la logística a mantener su competitividad y su contribución global al crecimiento económico de la Unión teniendo en cuenta la evolución de las tendencias tecnológicas, económicas y sociales y las relaciones comerciales a nivel mundial;
- D. Considerando que la política de la RTE-T aspira a posibilitar un transporte eficiente, inteligente y sostenible, y que una logística orientada hacia el futuro y unas soluciones multimodales de transporte requieren especialmente una cooperación intersectorial;
- E. Considerando deben priorizarse las conexiones de transporte multimodal entre puertos, aeropuertos, plataformas multimodales y los principales corredores de la RTE-T, así como otras secciones, para impulsar la economía de la Unión y la creación de puestos de trabajo;
- F. Considerando que los principales corredores de la RTE-T estimulan las sinergias a través de un mayor énfasis en terminales y nodos urbanos, así como la integración de sistemas de transporte con combustible inteligente y limpio, y que la función de acceso complementario a la red completa es asimismo vital;
- G. Considerando que siguen existiendo grandes diferencias respecto al nivel de productividad y eficiencia del transporte entre los Estados miembros, como reflejo de su fortaleza económica, el papel de su industria, sus condiciones geográficas, la calidad de sus infraestructuras y su densidad de población;
- H. Considerando que con los vehículos aéreos no tripulados (drones) de transporte se abren nuevas posibilidades para el transporte de mercancías en la cadena logística pero que, con el fin de explotar todo su potencial, se requiere, además de un fundamento jurídico armonizado, una integración sin fisuras en los modos de transporte tradicionales para poder garantizar la competitividad europea también en el futuro;
- I. Considerando que el nivel de ejecución actual de los corredores prioritarios fijados en la red europea de transporte podría tener un gran impacto positivo en la economía de países que han sido gravemente afectados por la crisis económica;
- J. Considerando los problemas detectados en el transporte de mercancías vinculados con diferentes voltajes en las conexiones transfronterizas;
- K. Considerando que actualmente la normativa sobre transporte está vinculada al medio de transporte y se incluye en el ámbito de competencias de diferentes organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

⁽¹⁾ http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_ES.pdf.

Jueves, 19 de enero de 2017

Logística de la Unión y necesidad de medidas adicionales en el programa de la RTE-T

1. Hace hincapié en la importancia de garantizar la libre circulación de personas, bienes y servicios, por ejemplo mediante un sistema de transporte de mercancías eficiente y sostenible, en aras del desarrollo del mercado interior, de la prosperidad y de la cohesión económica, social y territorial de la Unión;
2. Considera que un sistema de infraestructuras de la Unión sin fisuras aportará beneficios al sector de la logística y, por consiguiente, también al desarrollo y crecimiento regional únicamente si se aplica conforme a la legislación de la Unión y es coherente con esta y con la política de la RTE-T ya adoptada; insta a los Estados miembros a transponer correctamente la legislación al Derecho nacional sin que se obstaculice el libre intercambio de bienes; pide a los Estados miembros que aumenten sus esfuerzos para la aplicación y el cumplimiento de la legislación europea y se abstengan de introducir nuevas barreras; insta a la Comisión a que lleve al Tribunal de Justicia a los Estados miembros que demoren o modifiquen la aplicación de la legislación de la Unión, y a que promueva la acción de todos los demás agentes relevantes para evitar dichas demoras o modificaciones;
3. Manifiesta su preocupación por el impacto negativo en el sector de la logística y, por consiguiente, también en el desarrollo y crecimiento regional de los cierres de fronteras interiores a causa de la crisis humanitaria y migratoria y la amenaza terrorista en la Unión; pide a los Estados miembros y a la Comisión que en lo posible prevengan los daños colaterales en los flujos de mercancías cuando propongan ese tipo de medidas; insta a la Comisión a que, en caso de una obstaculización intencionada de la circulación de mercancías, adopte medidas disciplinarias contra los Estados miembros que impidan la libre circulación;
4. Subraya que la logística desempeña un papel fundamental, no reconocido suficientemente, a la hora de garantizar unas operaciones de transporte de mercancías eficaces y sostenibles en la Unión; subraya la necesidad de que se desarrolle una estrategia renovada de la Unión para la logística del transporte de mercancías,
 - que tenga en cuenta la nueva política de infraestructuras de la RTE-T,
 - que tenga por objeto seguir reduciendo los obstáculos reglamentarios, técnicos y operativos,
 - que esté concebida para garantizar un uso óptimo de los recursos,
 - que esté destinada a la utilización y aplicación de las nuevas tecnologías y soluciones innovadoras que mejorarán los resultados del sector y acelerarán la transición hacia un sistema de transporte seguro y con bajas emisiones de carbono,
 - que tenga por objeto aumentar la conectividad y el desarrollo de las infraestructuras en aquellas zonas que precisen de ello,
 - que promueva y apoye la industria de suministro ferroviario europea, y que fomente una política europea de reindustrialización ferroviaria, con una perspectiva en la que todos ganen, para hacer que la logística de la Unión sea más sostenible y obtener una mejor posición competitiva de los productos ferroviarios en el mercado mundial,
 - que considere desde el principio los vehículos aéreos no tripulados como futuro modo de transporte,
 - que promueva un desarrollo continuo de la investigación y la formación académica en el sector de los transportes y la logística, y
 - que presente un estudio científico independiente que exponga detalladamente el alcance y los costes de una posible transferencia del transporte de mercancías por carretera al transporte ferroviario y por vías navegables interiores antes de 2030 y antes de 2050, y hasta qué punto esta medida puede prevenir cargas medioambientales, tales como el ruido y la contaminación atmosférica;
5. Hace hincapié en que la ejecución de la RTE-T, con especial atención a las conexiones transfronterizas, dentro de los plazos establecidos y concluida para el 2030, reducirá los cuellos de botella, mejorará la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte y contribuirá a una integración multimodal de transporte de mercancías en la Unión; recuerda que debe ponerse en marcha una planificación nacional en la red global, en coherencia con la red principal, para integrarse en las infraestructuras nacionales, regionales y locales, que deberá estar finalizada para el 2050 a más tardar;
6. Celebra el mayor énfasis, dentro del enfoque de corredores de la red principal, a fin de mejorar la calidad de los nodos de transporte y sus conexiones de «último kilómetro», identificar y superar las barreras de interoperabilidad, mejorar e innovar las soluciones en materia de TIC y colmar cualquier otra brecha (física, técnica u organizativa) que pueda obstaculizar un servicio logístico de mercancías óptimo;

Jueves, 19 de enero de 2017

7. Recuerda, en este contexto, la importancia de los nodos urbanos, donde se encuentra una gran parte de los modos de transporte (puertos, aeropuertos, terminales de enlace, terminales logísticos, etc.) y en los que tienen lugar los transbordos y las distribuciones de «último kilómetro», ya que son la clave de todas las cadenas logísticas, requiriendo una mayor atención para garantizar una logística urbana óptima; recalca la importancia de las inversiones en estos nodos urbanos, así como de la promoción de las conexiones ferroviarias con plantas industriales y de una mejor interconectividad del ferrocarril con los puertos marítimos, los puertos fluviales y las zonas del interior; pide a la Comisión que dé prioridad a estas inversiones en la revisión del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) de 2017;

8. Señala que la falta de armonización eficaz, de una aplicación a su debido tiempo por parte de los Estados miembros y de una cooperación política equitativa entre Estados miembros vecinos puede obstaculizar los proyectos transfronterizos; celebra el creciente interés de las instituciones europeas en apoyar las infraestructuras e instalaciones transfronterizas, en particular los enlaces regionales transfronterizos por ferrocarril de importancia significativa y con valor añadido para la Unión; subraya que debe subsanarse el problema de los enlaces que faltan en la infraestructura ferroviaria en las regiones transfronterizas de modo que se permita un transporte ferroviario eficiente y eficaz; pide a la Comisión, a los Coordinadores europeos y a las partes interesadas que presten igual importancia a los proyectos de la RTE-T de menor y de mayor tamaño, así como a los beneficios a corto, medio y largo plazo que pueden generarse de tales proyectos; anima a los agentes a que promuevan las ganancias a corto plazo; alienta a la Comisión a que facilite y garantice su inclusión en la financiación del MCE;

9. Considera que, si bien la red global es fundamentalmente responsabilidad de los Estados Miembros, con miras a no excluir la conectividad de algunas zonas de la Unión, los dos niveles de la RTE-T son cruciales para la logística de la Unión, al aportar capilaridad a la red principal realizar la distribución de «último kilómetro»; opina que las redes regionales no deben dejarse fuera del ámbito europeo, en particular en términos de financiación y medidas reglamentarias, sobre todo por lo que se refiere al acceso a la red ferroviaria, la asignación de franjas horarias y las tasas; subraya que debe subsanarse el problema de los enlaces que faltan en la infraestructura ferroviaria en las regiones transfronterizas de modo que se permita un transporte ferroviario transfronterizo eficiente y eficaz;

10. Desea señalar el papel fundamental de la multimodalidad en la logística del transporte de mercancías y pide, por tanto, una mayor integración de las plataformas multimodales tanto en la planificación de los Estados miembros como en el desarrollo posterior de los corredores;

11. Toma nota de que una gran parte de los nodos y del tráfico de mercancías en la RTE-T se concentra en zonas muy pobladas y en redes densas, incluidas zonas transfronterizas, cuya capacidad es compartida con el tráfico de viajeros; considera necesario optimizar la configuración de las infraestructuras de transporte de mercancías en la RTE-T, en particular en zonas muy congestionadas, a fin de incluir estrategias innovadoras de logística urbana; pide a la Comisión que, en coordinación con los Coordinadores europeos, evalúen la progresión de la ejecución de los proyectos e insten a los Estados miembros a que cumplan; pide asimismo a la Comisión que vuelva a evaluar la metodología y los criterios para el establecimiento de las redes de transporte de mercancías y que garantice inversiones sobre todo en rutas alternativas con nodos, terminales, aeropuertos y puertos menos congestionados, prestando también atención a la protección del medio ambiente y la reducción del ruido;

12. Lamenta que los planes de infraestructuras nacionales de los Estados miembros se decidan demasiado a menudo sin hacer referencia a los objetivos de la RTE-T; insta a la Comisión a que examine los motivos de esta falta de cooperación y mejore la coordinación entre los dos niveles de planificación, y propone que se añada al Semestre Europeo un capítulo dedicado a la supervisión de su coherencia y clara eficacia con las medidas correctoras adecuadas; pide a la Comisión que dé prioridad a los proyectos de los Estados miembros que estén en consonancia con la RTE-T y centre sus esfuerzos en aquellos que revistan mayor valor añadido europeo, además de supervisar los proyectos transfronterizos de transporte; insta a los Estados miembros a que decidan sus planes de infraestructura nacionales de acuerdo con los objetivos de la RTE-T;

13. Toma nota de que los Estados miembros que sufren dificultades económicas y presupuestarias no pueden cofinanciar proyectos de transporte de mercancías como consecuencia de una interpretación estricta del Pacto de Estabilidad y Crecimiento; aboga por el uso optimizado de los regímenes de financiación pública y privada, también a la vista de combinar el Mecanismo «Conectar Europa» y el programa Horizonte 2020 con el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas y otros instrumentos financieros; considera que los proyectos gestionados en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» deben excluirse del cálculo de la deuda pública; insta a la Comisión a que elabore un estudio para evaluar si semejante medida es apropiada para elevar significativamente las inversiones en infraestructuras de transporte de mercancías;

Jueves, 19 de enero de 2017

14. Considera que para poder contar con un sistema de logística eficiente en la Unión es necesaria una mayor coordinación más allá de la conectividad física y de una RTE-T operativa; pide a la Comisión que convierta la logística en parte integrante de los corredores de la red principal, aumente su coordinación con las autoridades nacionales, regionales y locales y, en este contexto, se centre asimismo en la interconectividad entre los diferentes corredores y las redes regionales y urbanas de transporte de mercancías; pide a la Comisión que refuerce el ámbito de acción de los Coordinadores europeos de la RTE-T para que miren más allá del alcance geográfico de los corredores bajo su respectiva responsabilidad, y abarque asuntos de política horizontal como la multimodalidad y una logística de transporte de mercancías eficiente; pide a la Comisión que evalúe cada dos años este trabajo sobre logística y multimodalidad en los corredores;

15. Considera que un mantenimiento insuficiente de la red puede afectar a la sostenibilidad y al rendimiento de la infraestructura de la RTE-T; hace hincapié en que la infraestructura de transporte no solo tiene que ser renovada y modernizada, sino también debe ser regularmente mantenida; toma nota con preocupación de que la falta persistente de atención de los agentes de infraestructura y los Estados miembros por el mantenimiento reduce la competitividad de las líneas (restricciones de velocidad, fiabilidad, seguridad), particularmente en el caso de los ferrocarriles, llegando en ocasiones al cierre de líneas; pide a la Comisión y a los Estados miembros, junto con el BEI, que estudien nuevos regímenes de financiación para facilitar las inversiones en el mantenimiento de la red;

16. Pide a la Comisión que informe regularmente al Parlamento sobre las conclusiones y las medidas adoptadas en el Foro de Transporte y Logística Digitales para apoyar ulteriormente la digitalización del transporte de mercancías y la logística; aboga por la continuidad de dicho foro, en la medida en que siga resultando útil;

17. Subraya que es necesario garantizar que la infraestructura prevista satisfaga las necesidades reales en materia de logística sostenible y no suponga una carga insostenible para el medio ambiente; destaca, a este respecto, que la protección de la biodiversidad y la consecución de los objetivos de la Unión en materia de conservación deben integrarse mucho mejor en la planificación y aplicación de la RTE-T;

Mejora de la simplificación y un nuevo marco para la digitalización

18. Hace hincapié en la necesidad de una mayor simplificación de los documentos y los procedimientos administrativos y aduaneros para todos los modos y en todas las fases de la cadena de logística; pide a la Comisión y a los Estados miembros que, en el marco del Acuerdo sobre la mejora de la legislación, analicen la legislación redundante de la Unión sobre el transporte y la movilidad, realicen un seguimiento de las normas nacionales, regionales y locales que puedan entrar en contradicción con el Derecho de la Unión y, en caso de contradicción, las armonicen lo antes posible con la legislación de la Unión; pide que la Comisión informe anualmente de los progresos en este ámbito;

19. Insta a la Comisión a que, antes de finales de 2017, proponga un marco digital para el intercambio electrónico de información y la gestión del transporte para el transporte multimodal (porte electrónico) con el fin de facilitar un flujo de información simplificado, sin papel, sin fisuras, transparente, seguro y fiable entre las empresas, los clientes y las autoridades, que se base en los servicios establecidos (como SafeSeaNet, RFID, e-Manifest, sistema de información fluvial (RIS), aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías (TAF), sistema de transporte inteligente (ITS)); pide a la Comisión que garantice una aplicación armonizada de los documentos de transporte electrónicos, los sistemas antifraude y la ciberseguridad;

20. Insta a los Estados miembros a que acepten los documentos electrónicos de transporte en general y a que ratifiquen y apliquen el protocolo e-CMR sin demora;

21. Subraya la importancia de la innovación en el uso de nuevas tecnologías como la digitalización (por ejemplo, las cartas de porte electrónicas), el acceso a los datos y el intercambio de datos, mientras se mantenga un alto nivel de ciberseguridad y de protección de datos, que permita unas soluciones de transporte y de logística más eficientes, siempre que se garantice la interoperabilidad y un acceso equitativo y no discriminatorio; pide a la Comisión que presente propuestas para garantizar la integración, la accesibilidad y la protección de datos relativos a la logística y el transporte de mercancías;

22. Pide a la Comisión y a los Estados miembros, a fin de garantizar un trato no discriminatorio en el intercambio de información por medios digitales, que prevean un sistema de inversiones centrado en la formación informática inicial y la actualización constante de las plataformas utilizadas para el intercambio de datos;

Jueves, 19 de enero de 2017

23. Subraya el papel que la investigación y la innovación pueden desempeñar en el desarrollo de una logística digitalizada y sostenible desde un punto de vista ambiental, así como de una mayor interoperabilidad e interconectividad de los sistemas y servicios informáticos;

24. Destaca la necesidad de seguir desarrollando sistemas de información y comunicación, con el pleno despliegue de los sistemas europeos de navegación por satélite Galileo y EGNOS y de los sistemas correspondientes de gestión e información de tráfico en todos los modos de transporte y la logística, poniendo a disposición todas las herramientas financieras disponibles para alentar la inversión privada;

25. Pide a los Estados miembros que velen por unos procedimientos administrativos rápidos, con la finalidad de acelerar la implementación de los corredores de la RTE-T; pide a la Comisión que garantice que las normativas en materia de SGP, ayudas estatales y mercados financieros no obstaculicen las inversiones;

Configuración del sistema europeo de transportes e inversión en este ámbito con la logística como eje central

26. Subraya la necesidad de garantizar suficiente financiación de la Unión para la ejecución de la RTE-T más allá del actual MFP; espera que la Comisión presente la revisión intermedia del MEC en 2017 proponiendo una racionalización de las medidas y los recursos para la ejecución de los proyectos prioritarios en los plazos oportunos; insiste en la cláusula «se usan o se pierden», en virtud de la cual los fondos del MCE no gastados no están disponibles para las siguientes convocatorias de propuestas; insta a la Comisión a que evalúe una propuesta de convocatoria específica sobre logística en 2017 que incluya el transporte multimodal, así como soluciones para el transporte de mercancías en los nodos urbanos, en particular los transportes innovadores y alternativos (como vehículos aéreos no tripulados, vehículos de carga propulsados por combustibles alternativos, bicicletas de carga, etc.);

27. Pide a la Comisión que inste a los Estados miembros a efectuar las inversiones necesarias para finalizar las conexiones de los principales corredores de la Unión;

28. Recuerda la importancia de los nodos urbanos en toda la cadena de logística, donde tiene lugar una parte importante de los transbordos y las distribuciones de «último kilómetro»; pide a los Estados miembros, a la Comisión y a los promotores de proyectos que, por lo que se refiere a los corredores de la red principal de la RTE-T, se centren en el desarrollo coordinado de proyectos que promuevan la multimodalidad en la logística de transporte de mercancías, en particular terminales centrales, plataformas logísticas y nodos urbanos, basados en la demanda actual y futura de transporte y en unas prioridades adecuadamente establecidas por lo que se refiere al impacto local, transfronterizo y de corredor;

29. Considera que la fiabilidad, la frecuencia, la flexibilidad, la orientación al cliente, el tiempo y el precio de transporte son los factores principales que tienen en cuenta los transportistas a la hora de elegir entre los diferentes métodos de transporte disponibles;

30. Considera que un sistema de logística eficiente debe orientarse asimismo a las tecnologías del futuro, que permitan unos modos de transporte de mercancías rápidos, ecológicos y eficaces; destaca el potencial y el creciente papel de la automatización y la autonomización en el transporte con fines logísticos, en particular los vehículos autónomos, los vehículos aéreos no tripulados y los robots por control remoto;

31. Pide a la Comisión que tenga plenamente en cuenta la automatización y su impacto en su estrategia sobre logística, velando por una integración fluida y eficaz de la misma en la RTE-T, y apoye la investigación y la inversión para el desarrollo de estas tecnologías fundamentales;

32. Hace hincapié en el potencial del transporte automatizado y autónomo, así como de los vehículos aéreos no tripulados, en la logística; pide que se adopten medidas para garantizar, en caso de utilizar sistemas de transporte inteligente (ITS) en la red, que los vehículos y sistemas automatizados se relacionen con fluidez con los vehículos convencionales y los usuarios vulnerables; opina que el futuro desarrollo y el uso generalizado de robots y sistemas de vehículos aéreos no tripulados hacen prever unos modos de transporte de mercancías nuevos, rápidos, ecológicos y eficientes; pide a la Comisión que elabore una nueva estrategia que garantice la integración eficiente de los vehículos aéreos no tripulados en el programa de la RTE-T y que elabore una guía al respecto para los Estados miembros;

Jueves, 19 de enero de 2017

33. Pide a la Comisión que considere los efectos sobre el medio ambiente de la difusión de las prácticas «justo a tiempo», debido al consiguiente aumento de los vehículos en circulación;

34. Resalta la necesidad de integrar los elementos de los flujos de logística de distribución y logística inversa a fin de reducir el volumen total de movimientos de vehículos de transporte de mercancías, con vistas también a la progresiva transición a una economía circular;

Integración urgente y más eficiente de los modos de transporte

35. Destaca la necesidad de concentrar notables esfuerzos en la revitalización de las vías férreas y en el refuerzo de las vías navegables interiores como elementos prioritarios de la estrategia de transporte sostenible de la Unión; cree que, puesto que desde el inicio de la crisis económica las líneas de ferrocarril, en particular, han ido registrando una pérdida constante de cuotas de mercado, los Estados miembros y la Comisión deben proponer nuevas iniciativas no discriminatorias encaminadas a apoyar el desarrollo de este sector en toda Europa;

36. Pide a la Comisión que fomente la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril, mediante redes ferroviarias plenamente interoperables e interconectadas y garantizando la igualdad de acceso a las empresas, y de las vías navegables interiores y el transporte marítimo-fluvial, marítimo y aéreo, permitiendo que cada modo opere en igualdad de condiciones, así como que promueva los transportes multimodales e intermodales;

37. Considera que el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) es un exitoso proyecto europeo para la promoción del transporte de mercancías en el sector ferroviario, y celebra los esfuerzos encaminados a acelerar su despliegue mediante el establecimiento de etapas por corredor; es consciente de las limitaciones que afectan a la financiación de los proyectos multinacionales y multinivel (ERTMS); pide a la Comisión y al Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión que presenten soluciones de financiación específicas para facilitar el acceso al Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas con miras a financiar la implantación del ERTMS a favor tanto de la infraestructura como de las instalaciones locomotoras;

38. Considera que los obstáculos y las limitaciones de interoperabilidad se reducirán considerablemente con la aplicación de la Directiva de interoperabilidad por parte de todos los Estados miembros; subraya, por otra parte, que las medidas indicativas como el material rodante interoperable (vagones bajos, locomotoras de ancho múltiple, etc.) también pueden contribuir a aliviar las restricciones de interoperabilidad; insta a Shift2Rail a que analice el mercado de la Unión, así como su futura evolución, y a que incentive la disponibilidad de soluciones indicativas de infraestructura y material rodante de operabilidad múltiple para apoyar el transporte multimodal y combinado;

39. Señala la necesidad de reforzar el transporte combinado y modernizar las actuales normas de la Unión, incluidas las que regulan el transporte de documentos y el cabotaje dentro de la Unión para que sean claras, comprensibles y de fácil aplicación para las autoridades; acoge con satisfacción el compromiso de la Comisión de revisar la Directiva 92/106/CEE del Consejo, y la insta a que presente la revisión sin demora;

40. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, sin comprometer la seguridad global, introduzcan medidas e incentivos más sólidos y eficaces para incitar a las empresas ferroviarias a reducir el ruido producido por el transporte de mercancías por ferrocarril dados los efectos perjudiciales de la contaminación acústica para la salud, teniendo en cuenta, en particular, que prácticamente siete millones de personas en la Unión están expuestas a niveles de ruido ferroviario superiores al umbral límite de exposición, sobre todo en las zonas urbanas; insta, a este respecto, a la Comisión a que introduzca valores límite de emisión de ruido en el transporte ferroviario de mercancías;

41. Considera que se debe incentivar el paso al transporte por ferrocarril y vías navegables, ya que descongestiona el tráfico por carretera y es menos contaminante que este;

42. Considera que las vías navegables interiores deben jugar un papel más importante en el servicio de transporte de los puertos marítimos como centros logísticos, en particular a través del transporte de mercancías en el interior del territorio y la creación de conexiones con los mares europeos;

Jueves, 19 de enero de 2017

43. Celebra los primeros pasos de la Comisión para introducir las normas sobre el combustible para vehículos comerciales pesados y los límites de CO₂, así como el objetivo de reducción de otros gases de efecto invernadero para el sector de transporte de mercancías por carretera en base al Acuerdo de París; opina que solo deberán tenerse en cuenta medidas que requieren una revisión de la infraestructura y las normas operativas de la RTE-T en el caso de que otras alternativas, tales como reducir «los retornos de vacío», una mejor utilización y disponibilidad de combustibles alternativos o una mejor logística y trenes motrices, no puedan lograr una mayor eficiencia con menos impacto en la infraestructura y en el medio ambiente;
44. Pide a la Comisión que estudie la viabilidad de establecer un método de medición único y común de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de toda la cadena de suministro y para el conjunto de soluciones de transporte modal;
45. Pide a la Comisión que aliente el desarrollo de modos de transporte eléctricos y propulsados por combustibles alternativos y la infraestructura asociada a lo largo de toda la RTE-T y que fomente, en especial en los centros urbanos, la elaboración de proyectos de transporte innovador, como, por ejemplo, el uso de vehículos eléctricos y de fuentes de energía renovables y el desarrollo de combustibles alternativos y las infraestructuras correspondientes; destaca que el uso de vehículos comerciales ligeros eléctricos en logística del último kilómetro reduce las emisiones de CO₂ en general y las emisiones contaminantes y acústicas locales en particular, y, por consiguiente, contribuye de forma positiva a la calidad del aire urbano; señala, en consecuencia, la necesidad de infraestructuras de carga en los centros de logística;
46. Considera que es necesario adoptar más medidas suplementarias para que el transporte por carretera sea más eficiente y respetuoso con el medio ambiente en la cadena logística; propone aligerar las restricciones de circulación y garantizar la continuidad y la plena eficiencia de la logística en los corredores de la red principal para los vehículos industriales pesados que transporten carga y estén propulsados por combustibles alternativos limpios que cumplan los estándares más elevados en materia de emisiones, ruido, seguridad y normativa social; insiste en que, al menos, los corredores de la red principal deben incluir de forma generalizada otras estaciones de servicio y zonas de estacionamiento seguras para los camiones, que ofrezcan las instalaciones necesarias para que los conductores profesionales puedan cumplir sus periodos de descanso en condiciones dignas;
47. Considera que la adopción de sistemas de propulsión más limpios en el transporte de mercancías debe reforzarse mediante el despliegue coordinado y urgente de una infraestructura de combustible alternativo en los corredores de la RTE-T, de conformidad con la legislación de la Unión;
48. Subraya la importancia que reviste mejorar el suministro de información sobre los servicios multimodales y logísticos de la Unión, así como el acceso a dicha información, especialmente en lo que respecta a las pymes que tienen un acceso limitado a la misma; pide a la Comisión que, en colaboración con los operadores de la red, facilite el intercambio de los acuerdos vigentes, las herramientas, los convenios, la legislación y las mejores prácticas en materia de transporte multimodal en la Unión;
49. Destaca el papel de la digitalización de los servicios para favorecer las soluciones de transporte multimodal que más respetan el medio ambiente; pide por tanto a la Comisión que facilite, también a través de un enfoque legislativo coherente a escala de la Unión, el acceso a la información relativa a los flujos de tráfico en los corredores y al uso de los transportes multimodales, así como el intercambio de dicha información, sobre todo para las pymes, y que promueva una mayor participación de los operadores locales y las autoridades públicas del sector, a fin de hacer posibles una mejor gestión de la cadena de abastecimiento y un uso más eficaz de los recursos y las infraestructuras, en particular mediante la puesta en común de buenas prácticas; subraya que el acceso a esta información relativa a estos flujos de tráfico por parte de agentes como los proveedores de servicios de navegación y de mapas digitales resulta fundamental para posibilitar el transporte intermodal, unas rutas más eficientes, la conducción automatizada y los sistemas de transporte inteligentes, así como el *platooning* (acumulación de varios vehículos) en el transporte de mercancías por carretera, que permite utilizar mejor los efectos aerodinámicos entre vehículos y, con ello, reducir las emisiones y aumentar la capacidad de las carreteras;
50. Recomendando que se imponga con carácter obligatorio la instalación de dispositivos de bloqueo en caso de consumo de alcohol —con un pequeño margen de tolerancia en la medición basado en datos científicos— en todos los tipos nuevos de vehículos de transporte de mercancías;

Mejores condiciones de empleo y formación para atraer a nuevos profesionales

51. Toma nota que las condiciones de trabajo y de vida de la mano de obra en la cadena logística se han deteriorado considerablemente en los últimos años, reduciendo el atractivo de este sector para las nuevas generaciones, en particular para los trabajadores móviles;

Jueves, 19 de enero de 2017

52. Observa con preocupación que el sector logístico se ve confrontado a una escasez de mano de obra, que el desarrollo tecnológico planteará nuevos desafíos en los próximos años y que la lenta adaptación de la mano de obra a las nuevas tecnologías, en particular las digitales, podría socavar el rendimiento del sector; pide a la Comisión que defina las necesidades de aprendizaje y formación a escala de la Unión, así como las condiciones laborales, los costes y los obstáculos que desincentivan la mano de obra en el sector del transporte, y que proponga con carácter de urgencia medidas dirigidas a conferir a dicho sector un mayor atractivo para los jóvenes y las generaciones futuras; considera que este proceso brinda la oportunidad de aumentar el porcentaje de mujeres, en particular mediante medidas de discriminación positiva, y de nuevos participantes en el mercado de trabajo del transporte, por ejemplo ciudadanos de terceros países; considera, por otra parte, que los esfuerzos estratégicos destinados a promover la formación y mejorar las condiciones de trabajo deben incluir, además, iniciativas para el desarrollo de conocimientos dentro del sector público a fin de poder incorporar mejor las cuestiones relacionadas con el transporte de mercancías en la planificación de la sociedad, así como el desarrollo de escenarios de demostración y de pruebas donde los resultados de la investigación y la innovación en materia de transporte de mercancías y logística se puedan aplicar y poner a prueba en circunstancias reales;

53. Pide a la Comisión que evalúe la posibilidad de efectuar inversiones financieras en la formación dual y profesional en el sector de los transportes;

54. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que faciliten aparcamiento suficiente y seguro en los corredores de la RTE-T para evitar los crecientes problemas de seguridad con los trabajadores móviles del sector de los transportes;

55. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que tengan en cuenta las recientes recomendaciones del Parlamento sobre los aspectos socioeconómicos en el sector de los transportes y sobre la lucha contra las prácticas desleales en el mercado laboral; toma nota de que la legislación relativa a las condiciones sociales y laborales debe respetar todas las libertades fundamentales de la Unión y no restringir la competencia leal ni generar más cargas administrativas;

Necesidad de una mejor información estadística en materia de logística

56. Subraya la necesidad de un transporte intermodal y unas estadísticas de rendimiento mejores en el sector de la logística para facilitar el pronóstico y la revisión de la política y de las medidas de inversión, así como para ofrecer información valiosa a los operadores; pide a la Comisión que coopere con las partes interesadas para desarrollar un marco a escala de la Unión de cara a unos datos estadísticos sobre el transporte multimodal y la logística, incluida la elaboración de nuevos indicadores que reflejen mejor las tendencias reales del transporte de mercancías;

o

o o

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