

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones
«Europa en movimiento — Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia»**

[COM(2018) 293 final]

(2019/C 62/39)

Ponente: **Giulia BARBUCCI**

Consulta	Comisión Europea, 18/06/2018
Fundamento jurídico	Artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	04/10/2018
Aprobado en el pleno	17/10/2018
Pleno n.º	538
Resultado de la votación	201/3/7
(a favor/en contra/abstenciones)	

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El Comité Económico y Social Europeo (CESE) acoge favorablemente el **tercer paquete de movilidad** y lo considera un paso adelante hacia una movilidad sostenible para Europa. No obstante, el Comité observa que la propuesta de la Comisión se limita a considerar casi exclusivamente el transporte por carretera. Para desarrollar una movilidad realmente sostenible y segura, es necesario elaborar un proyecto más ambicioso, que tenga en cuenta todas las modalidades de transporte disponibles, con una atención específica a la intermodalidad para los transportes de mercancías y de pasajeros.

1.2. El CESE considera que las propuestas de la Comisión en favor de una movilidad segura, conectada y limpia precisarán de esfuerzos económicos considerables, en primer lugar por parte de los Estados miembros, para adecuar las infraestructuras materiales y digitales (5G). Por lo tanto, es importante apoyar estas iniciativas con fondos adecuados y durante un período largo, estableciendo objetivos realistas y alcanzables.

1.3. El CESE acoge favorablemente el «plan de acción estratégico sobre la seguridad vial» y comparte el objetivo «Visión Cero» consistente en registrar cero víctimas y heridos graves en accidentes de tráfico de aquí a 2050. No cabe duda de que el método «Sistema Seguro», promovido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), podrá contribuir a dicho objetivo, reduciendo el número de accidentes y minimizando los daños para pasajeros y peatones. Además, resulta prioritario proceder a una armonización de las normas nacionales relativas al código de circulación y de las sanciones correspondientes y, al mismo tiempo, extender la obligatoriedad de los dispositivos de seguridad de los automóviles a todos los vehículos de carretera, ya sean para el transporte de mercancías o de pasajeros, públicos o privados. Por último, se recomienda que los nuevos vehículos «seguros» sean asequibles para los consumidores y las empresas.

1.4. La digitalización, la conexión y la automatización constituyen el instrumento principal mediante el cual desarrollar el método «Sistema Seguro» y aproximarse al objetivo «Visión Cero». El CESE apoya el proyecto de realizar una red de carreteras automatizada, conectada y segura. El Comité recomienda a la Comisión que tenga en cuenta el diverso estado en que se encuentran las infraestructuras viarias y las autopistas en los distintos Estados miembros y, sobre todo, que extienda el proyecto a los centros urbanos, donde se registran la mayoría de los accidentes graves no mortales.

1.5. La propuesta de la Comisión subraya la importancia del desarrollo de los vehículos autónomos y su papel en la mejora de la seguridad. Sin embargo, no se detalla una estrategia para hacer del transporte automatizado una realidad, lo que, si bien puede ser beneficioso para progresar en este ámbito, puede también resultar problemático para los Estados miembros a la hora de adaptar sus políticas de transporte a las nuevas tecnologías y su utilización. Además, el CESE destaca los problemas de viabilidad tecnológica para garantizar las condiciones de máxima seguridad en un sistema de «tráfico mixto» (vehículos de conducción humana, asistida y automatizada).

1.6. La automatización integral de los vehículos plantea numerosas preguntas éticas, económicas, laborales, de aceptación social y de responsabilidad jurídica. El CESE recuerda el principio de que solo el ser humano, en calidad de tal, puede tomar decisiones «éticas» y que las máquinas, independientemente de su nivel de perfeccionamiento, deben acompañar al hombre y no sustituirlo. Es importante que la sociedad civil organizada participe plenamente en la gobernanza del proceso y que se activen los procesos de diálogo social y de negociación colectiva para prevenir posibles efectos colaterales negativos sobre el empleo y los trabajadores.

1.7. El CESE apoya las propuestas para una mayor sostenibilidad del transporte y el plan de acción estratégico para las baterías, que pretende reducir el déficit energético europeo y crear una cadena de valor de las baterías. Sin embargo, el Comité subraya que varios factores obstaculizan el pleno desarrollo del plan: dependencia de materias primas de terceros países; ausencia de combustibles alternativos; retrasos en la gestión, transformación y eliminación de las baterías inservibles; ausencia de una mano de obra cualificada.

1.8. Estas condiciones hacen indispensables inversiones considerables en investigación e innovación para identificar nuevos combustibles alternativos completamente renovables y de impacto cero. Igualmente, será importante invertir en educación y formación, implicando a universidades y centros de investigación para tener una mano de obra cualificada.

1.9. La transición hacia los coches eléctricos conllevará la renovación de gran parte del parque de vehículos europeo en poco más de una década. Los vehículos más seguros y menos contaminantes deberían ser económicamente accesibles a todos, ciudadanos y empresas, y los Estados miembros deberían facilitar la transición con incentivos fiscales adecuados.

1.10. La renovación del parque de vehículos creará además un problema de eliminación y reciclaje de la flota existente. Este tema debería ser central en las estrategias de la Comisión, dentro del marco de la economía circular. La sociedad civil organizada debería participar en todas las fases del proceso de transición, y tiene la responsabilidad de informar y sensibilizar a los ciudadanos con vistas a una movilidad sostenible.

2. Introducción

2.1. El sector del transporte ha sido durante mucho tiempo objeto de numerosos avances y transformaciones, convirtiéndose en uno de los factores fundamentales del desarrollo. La innovación, la tecnología, la digitalización y la conectividad están llevando a cabo una nueva revolución del transporte orientada hacia una mayor seguridad, accesibilidad, sostenibilidad, competitividad y empleo.

2.2. Siguiendo la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones⁽¹⁾, la Unión Europea ha creado una agenda *ad hoc* del sector repartida en tres «paquetes de movilidad»⁽²⁾, publicados respectivamente en mayo de 2017, noviembre de 2017 y mayo de 2018. El presente dictamen se refiere a esta última iniciativa legislativa, titulada «Europa en movimiento».

2.3. La Comunicación de la Comisión y las propuestas del paquete se refieren principalmente al sector del transporte por carretera, y se concentran en particular en el transporte en automóvil, sin tener en cuenta el resto de modalidades de transporte.

3. Síntesis de la propuesta

3.1. La Comunicación de la Comisión **COM(2018) 293 «Europa en movimiento — Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia»** representa el documento clave del tercer paquete de movilidad, dado que establece su marco de referencia. Este se articula en tres capítulos: seguridad; conectividad y automatización; sostenibilidad. Además, los dos anexos a la Comunicación contienen iniciativas clave relativas al **plan de acción estratégico sobre la seguridad vial** y al **plan de acción estratégico para las baterías**.

3.2. Movilidad segura

3.2.1. A pesar de los progresos de los últimos años, el número de accidentes mortales o graves en las carreteras sigue siendo demasiado elevado. En 2017 se registraron 25 300 muertes y 135 000 heridos graves por accidente, lo que acarrió inmensos costes económicos y sociales. Dado que el 90 % de los accidentes son causados por un error humano, la Comisión considera que la automatización, la conectividad y las nuevas normas de diseño pueden contribuir de manera significativa a reducir este trágico fenómeno⁽³⁾, con el objeto de registrar cero víctimas y accidentes graves en las carreteras de aquí a 2050 («Visión Cero»). Dicha estrategia prevé un objetivo intermedio de reducción del número de víctimas y de heridos graves en un 50 % antes de 2030.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2017) 283 final; COM(2017) 675 final; COM(2018) 675 final.

⁽³⁾ COM(2016) 686 final.

3.2.2. Para contribuir a la consecución de tales objetivos, la UE pretende adoptar nuevos instrumentos tecnológicos y normativos siguiendo el enfoque «Sistema Seguro» de la OMS. Este se basa en el principio de que, aunque no se puedan eliminar por completo los accidentes, se puede intervenir para reducir el número de víctimas y de heridos graves.

3.2.3. La Unión Europea pretende abordar las causas de los accidentes de manera integrada, desarrollando diferentes niveles de protección para garantizar que, si un elemento falla, otro compense dicho fallo. Este proceso implica la introducción de equipamientos tecnológicos en los vehículos y en las infraestructuras viarias y el creciente intercambio de información entre ellos. Cada medida es objeto de una iniciativa legislativa *ad hoc*:

- a) **Plan de acción estratégico sobre la seguridad vial** ⁽⁴⁾. El plan de acción fija el objetivo «cero víctimas», así como criterios para reforzar la gobernanza europea, el aumento de la financiación a la innovación de la red de carreteras a través del Mecanismo «Conectar Europa» (200 millones EUR), la aplicación del enfoque «Sistema Seguro», nuevos requisitos para aumentar la seguridad de los vehículos, objetivos en términos de conectividad y automatización vehículo-vehículo e infraestructura viaria-vehículo y una propuesta para exportar las normas de seguridad europeas a terceros países (priorizando a los Balcanes Occidentales).
- b) **Reglamento para la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública** ⁽⁵⁾. Entre otras cosas, se prevé la introducción de dispositivos avanzados para el frenado de emergencia, la advertencia de abandono del carril y el diseño diferente del habitáculo de los vehículos pesados para favorecer la visibilidad de los ciclistas y los peatones, así como sensores para la detección de estos últimos.
- c) **Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias** ⁽⁶⁾. Se fija el objetivo de realizar una cartografía de los riesgos de toda la red europea que no se limite exclusivamente a las autopistas de la red RTE-T, sino que se extienda también a todas las demás autopistas y a las carreteras principales. Se excluyen las carreteras urbanas. La Directiva fija asimismo mejores normas de calidad para la infraestructura viaria (claridad de las marcas viales y de la señalización e introducción de nuevas tecnologías, como los sistemas de advertencia de abandono del carril).

3.3. Movilidad conectada y automatizada

3.3.1. La estrategia de la Comisión para una «**movilidad conectada y automatizada**» ⁽⁷⁾ se basa en un proceso ya emprendido a escala de la UE, y en particular en la Comunicación «**Inteligencia artificial para Europa**» ⁽⁸⁾ y en la **Declaración de Ámsterdam**, con la que los Estados miembros han pedido a la Comisión que elabore una estrategia europea en materia de conducción automatizada y conectada, que adecúe el marco normativo, que apoye los procesos de investigación e innovación y que promueva «sistemas de transporte inteligentes, cooperativos e interoperables».

3.3.2. La Comisión incluye en un único documento objetivos a largo plazo (reducción de las emisiones, del tráfico y de los accidentes): ofrecer apoyo concreto a la industria automovilística en colaboración con la investigación y la innovación y abordar oportunamente las cuestiones de carácter ético y social, como la nueva relación hombre-máquina, la ciberseguridad y el efecto sobre el empleo de dichas tecnologías, antes de la comercialización de coches completamente automatizados.

3.3.3. Entre las principales ventajas ofrecidas por la automatización se halla el acceso a la movilidad que proporciona a aquellos sujetos (en primer lugar, personas con discapacidad y ancianos) actualmente excluidos. Para maximizar las oportunidades ofrecidas por la automatización, resulta fundamental que los vehículos y las infraestructuras viarias se intercambien constantemente información, teniendo en cuenta que en los próximos años podría crearse un «sistema mixto» en el que vehículos con tecnologías distintas (conducción humana, asistida y automatizada) se comuniquen entre ellos. Además, para completar este marco, y con vistas a desarrollar la intermodalidad, se fijan requisitos *ad hoc* para una ventanilla única marítima europea ⁽⁹⁾ e información de transporte de mercancías en formato electrónico ⁽¹⁰⁾.

⁽⁴⁾ COM(2018) 293 final, anexo 1.

⁽⁵⁾ COM(2018) 286 final.

⁽⁶⁾ COM(2018) 274 final.

⁽⁷⁾ COM(2018) 283 final.

⁽⁸⁾ COM(2018) 237 final.

⁽⁹⁾ COM(2018) 278 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2018) 279 final.

3.4. Movilidad limpia

3.4.1. La descarbonización del transporte y la transición hacia una energía limpia constituyen uno de los aspectos clave del tercer paquete de movilidad. Esta iniciativa entra en el marco más amplio del plan de acción para la economía circular. A fin de alcanzar niveles más altos de sostenibilidad y competitividad, la UE lanza una serie de iniciativas:

- a) **Plan de acción estratégico para las baterías** ⁽¹¹⁾: nace de la necesidad de aumentar la autosuficiencia energética europea en línea con la creación de la «Alianza Europea de Baterías», que prevé la colaboración de actores industriales, Estados miembros y el BEI. El plan está dirigido a la fabricación de baterías sostenibles a lo largo de toda la cadena de valor, comenzando por la extracción de materias primas (primarias y secundarias), la fase de diseño y fabricación de las células y los conjuntos de baterías y su utilización, reutilización, reciclaje y eliminación;
- b) **Reglamento sobre las emisiones de nuevos vehículos pesados** ⁽¹²⁾, que define una serie de parámetros en materia de emisiones de CO₂ para camiones y autobuses, integrando y completando la normativa vigente. La iniciativa prevé asimismo medidas para incentivar a las empresas a la adquisición de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético y menos contaminantes. Dicha medida se integra con una propuesta para una rápida entrada en vigor de nuevas normas de diseño sobre aerodinámica y sobre el peso de los vehículos pesados, a fin de reducir las emisiones de CO₂ ⁽¹³⁾;
- c) **Reglamento para favorecer la comparación entre combustibles diferentes** adoptando una unidad de medida única para incentivar la adquisición de nuevos vehículos de bajo impacto ambiental ⁽¹⁴⁾;
- d) **Reglamento para el etiquetado de los neumáticos** ⁽¹⁵⁾ para hacer constar las normas de seguridad, eficiencia energética y nivel de ruido;
- e) **Revisión del marco impositivo de los productos energéticos** para promover la electromovilidad;
- f) **Reglamento para la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte** ⁽¹⁶⁾ para simplificar los procedimientos de autorización de los proyectos.

3.5. El conjunto de las iniciativas se acompaña de una inversión total de 450 millones EUR en el ámbito del **Mecanismo «Conectar Europa»**, financiando proyectos que contribuyen a la seguridad vial, la digitalización y la multimodalidad. En el marco del mismo programa, se asignarán 4 millones EUR adicionales a la ciberseguridad y la movilidad cooperativa, conectada y automatizada.

4. Observaciones generales

4.1. El CESE acoge favorablemente el tercer paquete de movilidad y lo considera un paso adelante hacia una movilidad más segura, accesible y sostenible. No obstante, el Comité observa que la propuesta de la Comisión se limita a considerar casi exclusivamente una parte del sector del transporte por carretera. Para desarrollar una movilidad sostenible y segura es necesario considerar todas las modalidades de transporte disponibles, planificando una conexión más estrecha, eficaz y eficiente entre transporte público y privado y reduciendo los tiempos de viaje y los volúmenes de tráfico.

4.2. El paquete consiste en una serie de iniciativas legislativas relacionadas entre ellas que el CESE ha considerado que merecen una profundización específica a través de la elaboración de dictámenes independientes. Por este motivo, este dictamen se concentra en el análisis del tercer paquete de movilidad, y debe leerse y entenderse en consonancia con los dictámenes elaborados de forma coordinada con este y que analizan aspectos específicos ⁽¹⁷⁾, además de con los dictámenes previos del CESE sobre el primer y el segundo paquete de movilidad.

⁽¹¹⁾ COM(2018) 293 final, anexo 2.

⁽¹²⁾ COM(2018) 284 final.

⁽¹³⁾ COM(2018) 275 final.

⁽¹⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/732 de la Comisión (DO L 123 de 18.5.2018, p. 85).

⁽¹⁵⁾ COM(2018) 296 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2018) 277 final.

⁽¹⁷⁾ TEN/668, Entorno de ventanilla única marítima europea y Sistema electrónico de información sobre el transporte de mercancías (véase la página 265 del presente Diario Oficial); TEN/669, Aplicación de los proyectos de la RTE-T (véase la página 269 del presente Diario Oficial); TEN/675, Normas sobre emisiones de CO₂ para vehículos pesados y Pesos y dimensiones de los vehículos de carretera (véase la página 286 del presente Diario Oficial); TEN/672, Mecanismo «Conectar Europa» (DO C 440 de 6.12.2018, p. 191); TEN/673, Movilidad conectada y automatizada (véase la página 274 del presente Diario Oficial); TEN/674, Etiquetado de los neumáticos (véase la página 280 del presente Diario Oficial); TEN/667, Gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (véase la página 261 del presente Diario Oficial); INT/863, Seguridad de los vehículos/protección de los usuarios vulnerables de la vía pública (DO C 440 de 6.12.2018, p. 90).

4.3. El CESE considera que la Comunicación de la Comisión y las propuestas correspondientes se ajustan a los dictámenes previos pertinentes del Comité y que puede contribuir a mejorar las normas de seguridad, así como la competitividad de todo el sector de la automoción europea.

4.4. El CESE hace hincapié en que la Comunicación de la Comisión no está respaldada por una evaluación de impacto adecuada de las medidas que propone. En particular, no están claros los efectos sobre la propiedad y el uso de los vehículos y sobre la consiguiente evolución de los volúmenes de tráfico. Con una promoción del transporte, estos podrían incrementarse en lugar de disminuir, aumentando el tiempo que los ciudadanos emplean en desplazarse y, en consecuencia, el riesgo de accidentes. Resulta fundamental que la Comisión se haga portadora de una visión global y ambiciosa del transporte que considere la intermodalidad entre transporte público y privado un factor generador de eficiencia, calidad de vida y seguridad. El CESE subraya la importancia de presentar las evaluaciones de impacto oportunas para todas las propuestas que contengan medidas concretas. En la proyección de nuevos medios de transporte, no debe retrasarse la introducción generalizada de soluciones técnicas inteligentes (por ejemplo, en la iluminación), pues estas mejoran la eficiencia del transporte (especialmente el transporte público) y reducen la probabilidad de accidentes.

4.5. El Comité apoya el objetivo «Visión Cero», que deberá alcanzarse a través del método «Sistema Seguro». Esto exigirá la implicación de todos los sectores y todos los usuarios de la carretera para una gobernanza reforzada. Es importante que los indicadores fijados para la consecución de los objetivos sean claros y realistas y que puedan ser objeto de seguimiento. En particular, el CESE espera la participación activa de la sociedad civil organizada en todas las fases de elaboración, aplicación, supervisión y evaluación de la estrategia.

4.6. El CESE acoge con satisfacción la decisión de asignar 450 millones EUR (período 2018-2020) a la digitalización y la seguridad vial a través del Mecanismo «Conectar Europa». No obstante, el Comité reitera la necesidad de que el próximo marco financiero plurianual 2021-2027 aumente de manera significativa la dotación financiera disponible para garantizar una continuidad a largo plazo, de forma que se puedan alcanzar los objetivos ambiciosos que la UE se ha fijado.

4.7. El Comité considera que realizar una cartografía de los riesgos de toda la red europea RTE-T y de todas las autopistas y carreteras principales es un paso fundamental para planificar la magnitud y la tipología de las intervenciones de infraestructura en la red de carreteras europea. Resulta importante que el desarrollo de las infraestructuras físicas y digitales tenga lugar en paralelo. Además, es importante completar cuanto antes la cobertura 5G en todas las redes de autopistas y de carreteras principales europeas para permitir la conectividad efectiva entre carreteras y vehículos y entre vehículos y vehículos. Sin embargo, el CESE señala que las redes de carreteras y de autopistas de los distintos países europeos se encuentran en condiciones muy distintas. Por lo tanto, es importante acompañar a cada Estado miembro en este proceso fundamental de modernización con una financiación adecuada y estableciendo objetivos realistas y alcanzables.

4.8. El CESE acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de hacer obligatorias algunas importantes características de seguridad de los vehículos, tanto de carácter tecnológico (adaptación inteligente a la velocidad, frenado de emergencia autónomo...) como de diseño (mejor visibilidad directa en los camiones). El Comité, sin embargo, espera que el conjunto de los nuevos dispositivos de seguridad se extienda igualmente a todas las formas de transporte por carretera, a fin de hacer que el marco normativo sea completo, claro y homogéneo.

4.9. La propuesta de un nuevo sistema de etiquetado de los neumáticos, que contiene especificaciones relativas a las normas de seguridad (pero también al medio ambiente y a los niveles de ruido), podría representar un factor clave en la reducción de los accidentes, poniendo en valor la elección proactiva y con conocimiento de causa de los consumidores. Resulta importante que las indicaciones que figuran en las etiquetas sean absolutamente claras y comprensibles para los consumidores.

4.10. En materia de seguridad vial, también es importante que la Unión Europea inicie un proceso de progresiva homogeneización de las normativas vigentes a escala nacional y de las sanciones relativas (señalización vial, velocidad, uso de cinturón de seguridad y casco, prohibición de conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de las drogas...). Dichas medidas deberán acompañarse del desarrollo de tecnologías adecuadas para los vehículos para detectar posibles situaciones de riesgo o peligro (alcolock, detección de la somnolencia del conductor, etc.). Del mismo modo, es importante que ninguna forma de tecnología comporte un aumento excesivo del coste de los vehículos. Los vehículos más seguros deben ser accesibles a todos ⁽¹⁸⁾.

4.11. El objetivo «Visión Cero» deposita muchas esperanzas en el desarrollo de una movilidad conectada y automatizada. El CESE considera que la automatización podría jugar un papel clave en la reducción del número de accidentes, sin embargo cree fundamental recalcar algunas inquietudes y dudas relativas a la trayectoria de desarrollo concebida por la Comisión. Por esta razón, es importante mejorar las tecnologías ya existentes, e iniciar en paralelo procesos de control sobre las

⁽¹⁸⁾ DO C 157 de 28.6.2005, p. 34.

tecnologías existentes y nuevas que permitan alcanzar niveles efectivos de seguridad. El hecho de que no se detalle una estrategia hacia el transporte automatizado puede sin duda favorecer avances en este ámbito, pero también puede plantear un problema a los Estados miembros a la hora de adaptar sus políticas de transporte a las nuevas tecnologías y su utilización.

4.11.1. Dicha estrategia debería desarrollarse maximizando el papel de la automatización y de la conectividad en apoyo del ser humano. En particular, el Comité manifiesta su preocupación en relación con el hecho de que la Comisión considere cercanos los niveles de conducción asistida y de completa automatización (ser humano exclusivamente como pasajero). De hecho, la completa automatización conlleva un problema tanto de aceptación socioeconómica como de viabilidad tecnológica y de infraestructura, derivado de tener que garantizar situaciones de máxima seguridad en un sistema mixto (vehículos sin conducción asistida, vehículos con conducción asistida y vehículos completamente automatizados). Por lo tanto, antes de comercializar vehículos completamente automatizados, estos deberían pasar por una fase de prueba que garantice niveles de eficiencia y seguridad similares a los de los aviones o los trenes.

4.11.2. El CESE acoge favorablemente las propuestas dirigidas a establecer un intercambio de información digital en el transporte marítimo (ventanilla única marítima y reconocimiento de documentos relativos al transporte de mercancías), pero considera que estas propuestas podrían desarrollarse ulteriormente.

4.12. El CESE acoge favorablemente el plan de acción estratégico para las baterías, que sitúa al centro del proceso la Alianza Europea de Baterías, poniendo de relieve el problema de la grave dependencia energética de la UE de terceros países.

4.12.1. La decisión de crear una cadena de valor de las baterías, según el modelo de la economía circular, es sin duda convincente. Sin embargo, el Comité subraya que en la actualidad varios factores obstaculizan el pleno desarrollo del plan: dependencia de materias primas de terceros países (por ej. litio); estado emergente de la búsqueda de materias primas alternativas adecuadas para la economía circular; incapacidad de gestionar completamente la actividad de transformación de las baterías inservibles (materias primas secundarias) y su eliminación; ausencia de una mano de obra cualificada.

4.12.2. En particular, el CESE considera que, para superar dichas carencias, son necesarios fondos considerables en investigación e innovación. Los fondos asignados para el período 2018-2020 son ciertamente significativos, pero deben permanecer al mismo nivel en el marco financiero plurianual 2021-2027. En particular, resulta fundamental apoyar la búsqueda de fuentes alternativas de energía completamente renovables, limpias y de impacto ambiental cero, superando algunos límites evidentes de disponibilidad de materias primas y de impacto ambiental que actualmente caracterizan ya a las baterías para motores eléctricos. Además, es indispensable crear una mano de obra cualificada, recurriendo a los fondos del programa Erasmus+ e implicando a universidades y centros de investigación.

4.12.3. El Comité pone de manifiesto que la iniciativa de la Comisión llevará a la renovación casi completa de todo el parque de vehículos europeo en el espacio de una década, generando un nuevo problema relacionado con la eliminación y reciclaje de millones de vehículos. Este tema debería ser central en las estrategias de la Comisión, dentro del marco de la economía circular. La sociedad civil organizada debe participar en todas las fases del proceso de transición y tiene la responsabilidad de informar y sensibilizar con vistas a una movilidad sostenible.

4.13. El CESE apoya la iniciativa de establecer límites a las emisiones de CO₂ también para los vehículos pesados, como ya ocurre con otras categorías de vehículos. Dado que las pymes del sector del transporte podrían tener dificultades a la hora de renovar sus parques de vehículos, se recomienda a los Estados miembros que apoyen la transición hacia una economía hipocarbónica a través de incentivos fiscales adecuados.

4.14. El CESE considera que la propuesta de simplificación para la construcción de redes RTE-T debería tener debidamente en cuenta los procedimientos judiciales para ser plenamente eficaz ⁽¹⁹⁾.

5. Observaciones específicas

5.1. La clasificación de riesgos realizada sobre autopistas europeas y carreteras estatales no tiene en cuenta el desarrollo de una tecnología adecuada y coordinada en las ciudades, donde ocurren la mayoría de accidentes graves no mortales. Además, sería importante iniciar el mismo proceso también en los seis Estados de los Balcanes Occidentales que ya han iniciado sus respectivas negociaciones de adhesión a la UE.

⁽¹⁹⁾ TEN/669, Ejecución de los proyectos de la RTE-T (véase la página 269 del presente Diario Oficial).

5.2. El sistema eCall instalado en los automóviles, con llamada automática a las autoridades de tráfico y sanitarias en caso de accidente, constituye otro elemento capaz de reducir los efectos de los accidentes de tráfico. El CESE espera que dicha instrumentación se haga obligatoria en todos los vehículos más extendidos y expuestos a accidentes (vehículos pesados, autobuses y motocicletas) y que la UE favorezca una mayor integración en los servicios de emergencia de seguridad vial y urgencias sanitarias.

5.3. Las consideraciones éticas representan un aspecto crucial del desarrollo de la automatización. Especialmente controvertidas resultan las situaciones en que se podría pedir a las máquinas que tomaran decisiones «éticas». El Comité reitera el principio de que solo los seres humanos, en calidad de tales, pueden tomar decisiones «éticas» y que las máquinas, independientemente de su nivel de perfeccionamiento, deben acompañar al hombre y no sustituirlo.

5.4. En lo que se refiere al desarrollo y la comercialización de vehículos completamente automatizados, el CESE insta a la Comisión a que ahonde más en las cuestiones laborales y sociales asociadas. En particular, el Comité teme que, en un espacio de tiempo relativamente breve, enteros sectores laborales (por ej. el transporte) pudiesen ser eliminados sin compensar la pérdida de puestos de trabajo con nuevos empleos. Además, en un escenario de este tipo, la UE debería hacer frente a un número extremadamente alto de desempleados cuyos conocimientos y competencias serían difícilmente reciclables en el nuevo sistema de transporte automatizado. Por lo tanto, es necesario prever, a través del diálogo social y la negociación colectiva, la gestión de procesos de modificación y la activación de itinerarios formativos para proporcionar las competencias necesarias a todos los trabajadores del sector.

5.5. El Comité considera que las empresas de seguros deberían incentivar la adquisición de vehículos más seguros a través de la reducción de las primas. Desde un punto de vista más general, el CESE considera fundamental iniciar una reflexión seria sobre los aspectos jurídicos ligados a la comercialización de vehículos completamente automatizados, aclarando en primer lugar a quién debería imputarse la responsabilidad civil o penal de un accidente de tráfico.

5.6. El Comité expresa sus dudas sobre el sistema adoptado por la Comisión para la comparación de combustibles diferentes⁽²⁰⁾. De hecho, este sistema, basado en el coste por 100 km recorridos por un vehículo, no tiene en cuenta numerosos parámetros indispensables para cuantificar el coste real del combustible, lo que podría generar confusión entre los consumidores. Además, el mecanismo de consulta de los consumidores adoptado por la Comisión ha marginado el papel del CESE y de las asociaciones de consumidores activas en el sector y se ha concentrado en una muestra estadísticamente irrelevante (3 000 entrevistados en tres países de la UE), planteando alternativas demasiado parecidas.

Bruselas, 17 de octubre de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER

⁽²⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2018/732 de la Comisión, de 17 de mayo de 2018.