a los actores públicos y privados y deben estar respaldados por sistemas de supervisión eficaces para controlar las emisiones

de CO₂ y respetar los compromisos suscritos a nivel nacional y local.

Bruselas, el 11 de marzo de 1999.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Manfred DAMMEYER

Dictamen del Comité de las Regiones sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité de las Regiones y al Comité Económico y Social sobre el tema “Desarrollar la red de ciudadanos — Importancia de un transporte de pasajeros regional y local de calidad y contribución de la Comisión al respecto”»

(1999/C 198/03)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

vista la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité de las Regiones y al Comité Económico y Social «Desarrollar la red de ciudadanos — Importancia de un transporte de pasajeros regional y local de calidad y contribución de la Comisión al respecto» (COM(1998) 431 final);

vista la decisión de la Comisión Europea de 13 de julio de 1998 de consultar al Comité de las Regiones a este respecto, de conformidad con el primer párrafo del artículo 198 C del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

vista la decisión de su Mesa de 15 de julio de 1998, de asignar la elaboración del presente dictamen a la Comisión de Redes Transeuropeas, Transportes y Sociedad de la Información (Comisión 3);

visto el proyecto de Dictamen (CDR 436/98 rev. 1) aprobado por la Comisión 3 el 22 de enero de 1999 (ponente: Sr. Panettoni),

en su 28º Pleno de los días 10 y 11 de marzo de 1999 (sesión del 11 de marzo), ha aprobado el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. La influencia del transporte local y regional de pasajeros

1.1.1. El Comité de las Regiones reconoce que, sin lugar a dudas, el transporte desempeña un papel fundamental en el desarrollo sostenible que el Tratado de Amsterdam establece como uno de los objetivos de la Unión Europea.

1.1.2. El Comité considera que, para aplicar correctamente los planes territoriales de desarrollo económico, es necesario crear una red de transporte local y regional que cumpla unos niveles óptimos de calidad y sostenibilidad. Una buena red de transporte local y regional es un elemento determinante para el funcionamiento adecuado de un sistema de transporte nacional y europeo. Los efectos de un sistema de estas características son múltiples y tienen un gran valor económico,

ambiental y social. Un sistema de transportes eficaz es un componente estructural esencial de los planes de desarrollo económico y, por tanto, de los programas de creación de empleo. Al mismo tiempo, es un componente esencial de los procesos de desarrollo económico sostenible, puesto que ayuda a descongestionar el tráfico, sanear el medio ambiente, recortar el consumo de energía y reducir los agentes contaminantes, en particular el CO₂. Por otra parte, un transporte local y regional eficaz es también un instrumento válido para contener y reducir la exclusión social de las personas con menos recursos, los desempleados, las personas discapacitadas y las que residen en zonas periféricas o incluso en zonas rurales. Asimismo, refuerza la cohesión territorial de las zonas más «frágiles».

1.1.3. El Comité desea destacar una característica fundamental de la exigencia de movilidad que se ha venido

afirmando en los últimos años: actualmente la movilidad es cada vez menos sistemática y más errática y debemos responder a este fenómeno con un sistema cada vez más flexible que, por un lado, supere la rigidez de los sistemas actuales y, por otro, establezca varios sistemas integrados que tengan un elevado grado de intermodalidad y proporcionen numerosas alternativas.

1.1.4. El Comité acoge favorablemente la decisión de la Comisión de presentar un plan de acción para un desarrollo urbano sostenible, pero debe velar por evitar el aislamiento de las zonas rurales con baja densidad de población, muy a menudo dotadas de infraestructuras obsoletas. Por otra parte, subraya que este enfoque del desarrollo de la red de ciudadanos ofrece los elementos necesarios para cumplir los requisitos que garantizan una mejor calidad del aire y solicita que se adopten medidas eficaces para apoyar iniciativas de mayor calado como, por ejemplo, una mayor promoción de los modos y vías de transporte alternativos compatibles con el medio ambiente, incluido el apoyo eficaz de las políticas en favor de la innovación tecnológica de los modos de transporte y la difusión de los transportes con sistemas innovadores de propulsión y poco contaminantes, como la propulsión eléctrica o por gas natural, o los vehículos basados en la tecnología de pilas de combustible (hidrógeno), la promoción y el desarrollo de los sistemas de transporte con vía propia, así como el mantenimiento y el desarrollo de los sistemas de transporte urbano de mercancías.

Por otra parte, con respecto al proyecto de Dictamen CDR 230/98, sería conveniente considerar un enfoque coordinado de ordenación del territorio y una modificación de los precios con el fin de abaratar el transporte sostenible y hacerlo más atractivo para los usuarios.

1.2. Oportunidades para el cambio

1.2.1. El Comité subraya que, a lo largo del tiempo, el transporte regional y local se ha ido valorizando tanto que más del 75 % de los desplazamientos pertenecen al transporte local. El Comité insta a los entes regionales y locales a que, por una parte, se coordinen entre sí y, por otra, fomenten la participación de los agentes económicos y las asociaciones de usuarios en la organización de las redes de transporte.

El Comité de las Regiones quiere subrayar, sin embargo, la necesidad de mejorar la adecuación de los vehículos particulares al medio ambiente. En un futuro cercano este medio de transporte va a ser imprescindible para muchos ciudadanos de zonas escasamente pobladas de la UE donde la infraestructura de transporte público deja mucho que desear.

1.2.2. El Comité recomienda que los sujetos interesados asuman iniciativas destinadas a hacer más sostenibles los sistemas de transporte colectivo reduciendo la dependencia del transporte particular. Es necesario que los entes locales presten una mayor atención a la organización urbanística para contener el fenómeno de la dispersión de las zonas residenciales, las escuelas, los centros comerciales, los centros médicos, los centros de producción y las instalaciones de ocio. De este modo se reducirían las necesidades de desplazamiento y la fuerte demanda de movilidad actual. Asimismo, es necesario

intervenir de forma inteligente en la organización y diferenciación de los horarios de trabajo para conseguir una mayor flexibilidad y fragmentación de la demanda, actualmente demasiado concentrada y excesivamente rígida. Por otra parte, el transporte debe ser un componente esencial de las estrategias de ordenación de territorio que contribuye, entre otras cosas, a fomentar el desarrollo económico y la cohesión social. Sin duda alguna, las estrategias de ordenación del territorio deben privilegiar las intervenciones que buscan una gestión óptima de los sistemas de movilidad en las zonas altamente congestionadas creando zonas de tráfico limitado, introduciendo estacionamientos restringidos y de pago, sistemas de control de acceso y, en determinados casos, peajes. A cambio de este sistema de restricciones, las autoridades deben exigir que los operadores de los servicios de transporte público ofrezcan unos niveles de calidad elevados, un alto grado de accesibilidad y, en particular, una mayor flexibilidad para poder responder a medida que cambia la demanda de los ciudadanos hasta que se construya un sistema de transporte «puerta a puerta» que pueda clasificarse como red integrada de ciudadanos.

1.2.3. El Comité comparte totalmente el enfoque de la Comisión sobre el principio de integración de los servicios de transporte que es, sin lugar a dudas, el elemento decisivo para conseguir un transporte público colectivo que basa la integración en una eficiente intermodalidad organizada de forma que los distintos modos de transporte están conectados entre sí aunque, en caso necesario, puede considerarse la necesidad de contar con soluciones de continuidad. Para alcanzar un objetivo de este tipo deben cumplirse dos condiciones esenciales: en primer lugar, que se proyecten las infraestructuras de acuerdo con la lógica de desarrollo intermodal garantizando una mejor interconexión y, en segundo lugar, que se programen unos servicios con horarios coordinados que dispongan de cierta flexibilidad para poder absorber las interrupciones que se registran habitualmente en un sistema de transporte. Más adelante, habría que simplificar el uso de los distintos modos de transporte aplicando un sistema de integración tarifaria e introduciendo tecnologías innovadoras que simplifiquen y cualifiquen los sistemas de expedición de billetes. Por último, debe hacerse especial hincapié en la elaboración de un sistema informativo de ayuda al ciudadano para encontrar las soluciones de transporte que respondan mejor a sus exigencias de modo que puedan considerar la red de transporte público como su propia red.

1.3. El papel de la Unión Europea

1.3.1. El Comité considera que la Unión Europea puede aportar un valor añadido significativo a las acciones emprendidas a nivel local, regional y nacional desarrollando de forma particular una acción de supervisión activa favoreciendo un intercambio de información productivo sobre las soluciones más eficaces o haciendo una comparación positiva de las prestaciones de los servicios con el fin de incentivar unos procesos de emulación y mejora de la calidad de los servicios. El Comité está convencido de que la Unión Europea puede ayudar a conseguir los principales objetivos de la política común de transportes que se refieren principalmente a la calidad, la eficiencia y la movilidad sostenible mediante el establecimiento de un marco político y jurídico destinado a

fomentar un uso más adecuado de los sistemas de transporte de pasajeros locales y regionales consiguiendo que los ciudadanos apoyen las políticas que fomentan el uso de medios alternativos al vehículo privado. A este respecto, el Comité desea que se utilicen los instrumentos financieros de la Unión Europea de forma eficaz para fomentar las inversiones en infraestructuras, explotación y material en el sector del transporte local y regional destinadas a alcanzar objetivos primordiales como el crecimiento, el empleo, la cohesión económica y social, la competitividad, el ahorro de energía, la mejora de los parámetros ambientales, la igualdad de oportunidades y las posibilidades de acceso para las personas con movilidad reducida.

Parecen pertinentes los cuatro ámbitos de intervención propuestos por la Directiva (intercambios de información, comparación de las prestaciones, establecimiento de un marco político y jurídico, instrumentos financieros). El CDR considera, no obstante, que deberá velarse por que las acciones previstas no generen rigideces ni limitaciones perjudiciales para el desarrollo del transporte.

De hecho, en este contexto se ha de respetar el principio de subsidiariedad. En especial, deberán garantizarse márgenes de maniobra regionales y locales en la configuración de la oferta del transporte público de cercanías para que puedan tenerse suficientemente en cuenta las estructuras y condiciones de partida a nivel local.

2. Programa de trabajo

2.1. Fomento del intercambio de información

El Comité considera que sería de gran utilidad elaborar una base de datos que recoja y simplifique el acceso a toda información acerca de las experiencias en el sector del transporte local y regional, reagrupando todos los datos de los entes públicos y los operadores de este sector. Dicha base de datos podría enriquecerse posteriormente con los resultados de los proyectos financiados por los gobiernos nacionales y la Unión Europea, así como con los datos sobre accesibilidad ya disponibles en 1998.

2.1.1. Servicio informativo europeo sobre movilidad local

El Comité comparte y apoya la iniciativa de la Comisión Europea para la constitución de ELTIS, un servicio de información europeo sobre el transporte local, mediante la contribución de la red POLIS a la que pertenecen ciudades y regiones y la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP). Dicha base de datos incluirá información sobre el diseño de redes, la organización de los servicios, la ordenación territorial, la accesibilidad y los sistemas de tarificación. El Comité aprecia, en particular, que los ciudadanos puedan acceder a este servicio por vía electrónica utilizando la World Wide Web.

2.1.2. Reunir a los principales protagonistas

El Comité concede mucha importancia al programa de la Comisión por el que se pretende determinar las razones que obstaculizan el desarrollo de un transporte de pasajeros integrado para poder formular soluciones prácticas; para ello cuenta con la colaboración de los gobiernos nacionales para la organización de mesas redondas ampliadas a los organismos más prestigiosos y los expertos más cualificados. A tal fin, será de gran utilidad organizar una conferencia internacional para difundir mejor todos los instrumentos actualmente en fase de desarrollo destinada a los entes locales, los operadores y los usuarios del sector del transporte.

2.1.3. El Comité propone que se establezca un sistema de redes que cuente con la participación de organismos europeos existentes, oficinas de los entes regionales, departamentos de los entes locales y asociaciones de empresas, para difundir e intercambiar informaciones técnicas y económicas sobre las actividades nacionales y locales específicas o las políticas y los programas comunitarios. El Comité sugiere que los países de Europa Central y Oriental y los Estados bálticos puedan acceder fácilmente a estas redes. En los últimos años, estos países han registrado grandes cambios en los tipos de desplazamiento y se han comprometido en importantes programas en favor de la movilidad sostenible y la calidad del transporte público. Las exigencias de los países de la Unión Europea podrían hacer muy útiles y optimizar los programas de investigación en los que participen dichos países.

2.2. Evaluación comparativa para mejorar los sistemas de transporte

2.2.1. El Comité considera que la mejora de la calidad de los servicios se puede apoyar en un proceso de evaluación comparativa llevada a cabo por los entes públicos que contratan los servicios y los operadores de estos servicios. El Comité opina que podría instaurarse un sano fenómeno de competencia para obtener resultados técnicos y económicos cada vez mejores. En los contratos de prestación de servicios podrían incluirse incentivos para conseguir resultados bien definidos; de esta forma, se activaría un proceso positivo que favorecería la calidad del servicio, y tanto los usuarios como los ciudadanos en general participarían en esta actividad de evaluación comparativa despertando así el interés y la atención de los ciudadanos que no utilizan el transporte público local.

2.2.2. Asimismo, el Comité apoya la intención de la Comisión Europea de desarrollar un sistema de «autoevaluación». De este modo, los operadores, en particular, podrán indagar acerca de las causas que limitan los niveles de calidad del servicio, controlando la calidad de las empresas de producción de bienes y, por tanto, contribuirán a mejorar los ciclos de producción del servicio.

2.2.3. El Comité propone que se difunda el proyecto de investigación QUATTRO (Quality Approach in Tendering/ Contracting Urban Public Transport Operations) que se mencionó en el punto anterior. El objetivo de dicho proyecto consiste en compilar un inventario de criterios de calidad y metodologías para llevar a cabo una gestión de calidad.

2.2.4. Sin embargo, el Comité subraya que, para disponer de un marco completo, es necesario elaborar técnicas para evaluar los sistemas de transporte local desde todos los puntos de vista. El Comité se refiere a los proyectos de ordenación territorial y los sistemas de gestión del tráfico que obviamente no están bajo la responsabilidad de los operadores sino de los entes públicos. Desde este punto de vista, el Comité observa con gran interés la posibilidad de que en el período 1998-1999 la Comisión desarrolle un proyecto piloto de evaluación comparativa con un grupo de entes públicos y operadores del sector sobre algunos indicadores clave, como el índice de satisfacción de los ciudadanos con respecto a un determinado tipo de servicio de transporte, el nivel de eficacia de los servicios o el impacto de los servicios de transporte en otros sectores, en particular el medio ambiente.

2.2.5. El Comité aprecia, en particular, la iniciativa de la Comisión por la que se entabla un proceso de normalización mediante la adopción de definiciones uniformadas muy útiles para poder establecer unos criterios de calidad homogéneos y comparables. De este modo, se supera una antigua situación de desuniformidad de parámetros que nunca ha permitido establecer comparaciones fiables. Asimismo, está a favor de que se elabore un manual sobre análisis comparativos del transporte público local, y recomienda que se concedan distintivos y premios de calidad en reconocimiento a la enorme importancia que tiene este sector para la calidad de vida.

2.3. Creación de un marco político adecuado

La Comunicación de la Comisión subraya el fuerte vínculo existente entre la mejora del transporte de pasajeros y la creación de un marco político adecuado. Sin duda alguna, dicho marco condiciona el nivel de demanda de transporte, la elección de vivienda, los factores relacionados con la elección del transporte colectivo o privado, el comportamiento de los operadores del transporte y la calidad que reservan a los propios servicios. Es evidente que la Unión Europea debe desempeñar una función bien definida a este respecto. No obstante, es necesario evaluar las consecuencias, en cuanto a cohesión territorial y social, de la introducción de un nuevo marco político en las zonas más rurales.

2.3.1. Ordenación territorial y evaluación ambiental

El Comité hace suyas las orientaciones por las que se pretende un acercamiento común e integrado de la ordenación territorial a nivel comunitario establecidas en el primer borrador oficial sobre la Perspectiva Europea de Ordenación del Territorio aprobado en la reunión de Ministros celebrada en Noordwijk en junio de 1997. De hecho, el Comité hace hincapié en los efectos de la ordenación territorial que actualmente se caracteriza por una fuerte dispersión que ha determinado la reducción de intensidad del transporte público en perjuicio de los menos favorecidos. Por tanto, se persigue una combinación óptima entre los instrumentos que debe aplicar la Unión Europea, como la red transeuropea de transporte, la política regional y de cohesión y los programas de medio ambiente y turismo para permitir que se adopten los mejores criterios de ordenación territorial en materia de transporte.

2.3.2. El Comité considera significativo el programa por el que la Comisión amplía los criterios de evaluación del impacto ambiental. En efecto, la evaluación que se hace actualmente de la ordenación territorial es limitada y, por tanto, el Comité considera oportuna la directiva por la que se establece la evaluación del impacto ambiental de los numerosos planes y programas en materia de transporte y ordenación territorial. Por tanto, el Comité apoya la iniciativa de la Comisión que prevé que la administración pública proporcione sus orientaciones destinadas a integrar correctamente la organización del transporte en los estudios sobre el impacto ambiental en el marco de la ordenación territorial, y recomienda que se difundan estas orientaciones mediante manuales metodológicos y seminarios de formación a este respecto.

2.3.3. El Comité acoge con satisfacción el hecho de que numerosas administraciones y empresarios adopten cada vez con mayor frecuencia planes de gestión de la movilidad en sus planes de gestión ecológica determinando en dicha iniciativa comportamientos sostenibles en términos de modalidad de transporte. Estos procesos son el reflejo de una gran evolución cultural que prevé una mejora de las condiciones ambientales y del grado de accesibilidad para ampliar las instalaciones existentes o construir unas nuevas. De este modo, se reducirían los costes de la instalación de aparcamientos, el número de viajes de trabajo con turismos, etc. Recientemente, la legislación italiana ha establecido la figura del Mobility Manager y otorga a este problema mucha importancia en la recuperación de energía y la mejora de las condiciones ambientales en el sector del transporte que concierne al ámbito regional y local de forma evidente.

2.3.4. El Comité considera de gran utilidad el plan de la Comisión Europea que prevé la creación de una plataforma europea para gestionar la movilidad con asociaciones de representantes del sector y de los usuarios. El objetivo consiste en aunar varias experiencias relativas a la gestión de la movilidad y desarrollar evaluaciones comparativas en este ámbito para encontrar las soluciones más eficaces y extensibles a las distintas realidades de la Unión Europea. El CDR desea subrayar que los entes locales, en su calidad de agentes encargados de la ordenación del territorio y, a menudo, de autoridades organizadoras, deben figurar junto a los usuarios del transporte y los operadores en la plataforma europea para gestionar la movilidad.

2.3.5. Promover la utilización de nuevas energías (GNV, GPL, etc.)

El Comité propone que se fomenten los estudios de viabilidad y la realización de un prototipo de material ferroviario que utilice las nuevas energías no contaminantes.

2.4. Una tarificación del transporte equitativa y eficaz

El Comité comparte plenamente el planteamiento de la Comisión sobre la incoherente tarificación del transporte que seguramente va en contra de un transporte más sostenible. El transporte individual se caracteriza por una imposición de costes totalmente inadecuados a los costes reales, comenzando por los costes de las infraestructuras viarias y pasando por los costes externos como los costes derivados de la contaminación,

la congestión y los accidentes. La situación anómala que se pretende cambiar es que los propietarios de los automóviles pagan unos costes fijos altos y unos costes variables muy bajos por cada kilómetro recorrido, por lo que no se desincentiva el uso del transporte individual. A este respecto, el Comité cita los criterios establecidos en el Libro Verde de la Comisión Europea «Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte» y reconoce que es oportuno y necesario establecer un nuevo marco de tarificación en el que se internalicen los costes externos. Dicho enfoque debería introducir el principio de unos costes diferenciados que tengan en cuenta, dependiendo del tipo de desplazamiento, los costes medioambientales y los costes ocasionados por la congestión y los accidentes, entre otros. De este modo, se pretende aumentar el uso del transporte público colectivo como medio alternativo beneficiando, al mismo tiempo, a las personas con rentas más bajas. Sin embargo, deben tenerse en cuenta las zonas poco pobladas en las que no existe la alternativa del transporte público colectivo y en las que los particulares se verían gravemente afectados si se incrementara la parte variable de los costes.

En lo que se refiere al sistema de tarificación, el Comité de las Regiones insta a la Comisión a que, en este ámbito, analice también las repercusiones de las diferentes estrategias de internalización sobre la economía, la sociedad y el medio ambiente. En este orden de cosas, también deberían examinarse apropiadamente las repercusiones de unos precios del transporte ajustados a los costes sobre los sectores económicos de expedición y transporte de mercancías y sobre el atractivo de la Unión Europea como enclave económico.

2.4.1. El Comité toma nota del punto de vista de la Comisión, según el cual una de las formas de afrontar el problema de la congestión en las zonas urbanas puede ser la tarificación viaria; sin embargo, manifiesta su escepticismo sobre la viabilidad de esta medida, ya que hasta la fecha no se vislumbra ninguna solución para los numerosos problemas de carácter jurídico, administrativo y organizativo que se plantean. Además, también en este caso debe respetarse el principio de subsidiariedad. Probablemente, el nivel de aceptación de dicha disposición depende en gran medida de la utilización final que se haga de los ingresos generados. Una reinversión clara y compartida en el sector del transporte público para mejorar su calidad y proporcionar infraestructuras destinadas a los peatones y ciclistas sería acogida favorablemente por los ciudadanos quienes, al final, se encontrarían dentro de un proyecto destinado a construir la red de ciudadanos del que se sentirían parte integrante. El Comité otorga gran importancia a la experiencia que la Comisión pretende desarrollar con grupos transnacionales de entes regionales y urbanos sobre la tarificación de infraestructuras viarias como parte de una estrategia coordinada para garantizar el máximo provecho de esta acción de investigación. El Comité observa con gran interés la acción concertada CAPRI (Concerted Action for Transport Pricing Research Integration) que pretende consolidar los resultados de la investigación en materia de tarificación viaria y, en particular, alcanzar un consenso sobre las repercusiones de la política de transportes. Naturalmente, será fundamental conocer y analizar los factores que condicionan la aceptación pública de dicha política.

De hecho, el CDR subraya que el problema de la tarificación de las infraestructuras para las distintas formas de transporte reviste una complejidad particular y requiere opciones políticas difíciles que han de dejar cierta libertad a los entes locales y que no han de comprometer los equilibrios locales en materia de transporte colectivo.

2.5. Transporte y telemática

2.5.1. El Comité recomienda que las aplicaciones telemáticas en el sector del transporte se desarrollen en el marco del desarrollo global de los procesos informativos, que actualmente constituyen el supuesto básico para la competitividad de las empresas y la calidad de los servicios públicos. El Comité apoya el plan estratégico de la Comisión que asigna a la combinación de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones el objetivo de mejorar la eficacia y calidad de los servicios favoreciendo al máximo los procesos de integración de los mismos. Por tanto, el Comité considera que las aplicaciones telemáticas destinadas a proporcionar información en tiempo real accesible en el trabajo, en casa, en la calle, en las paradas y en las estaciones tienen un gran valor. Es necesario informar a los ciudadanos acerca de todos los componentes del sistema de movilidad, los horarios, los itinerarios, el nivel de congestión de las carreteras y las autopistas y el número de plazas de aparcamiento disponibles. Los ciudadanos deben disponer de todos los datos posibles acerca de la red que utilizan o tienen la intención de utilizar para hacer las elecciones que consideran más oportunas.

El Comité no ignora el peligro de que una elevada inversión financiera en las aplicaciones telemáticas se traduzca, sobre todo, en un aumento del atractivo del transporte motorizado individual; por ello, los instrumentos de financiación de la Unión Europea deberían considerar el transporte público y su integración con otros modos de transporte ecológicos como una tarea central de los programas telemáticos.

2.5.2. Asimismo, el Comité considera que sería extremadamente útil simplificar y automatizar los sistemas de pago poniendo en marcha sistemas electrónicos para la billettería y tarjetas multiuso para los distintos servicios del sistema global de movilidad desde cualquier modalidad de transporte público, a los aparcamientos, el acceso a las zonas de tráfico limitado y la tarificación vial.

2.5.3. El Comité considera que para mejorar la calidad de los servicios es necesario desarrollar las aplicaciones telemáticas para las actividades de gestión, desde el control del parque automovilístico, la inspección mecánica y eléctrica de los vehículos, del control del tráfico a la prioridad a los semáforos y al seguimiento centralizado de los vehículos en sistemas de llamada para los pasajeros incapacitados o de la tercera edad. Por tales razones, el Comité recomienda que se preste una atención especial y se apliquen de forma adecuada los proyectos ITS (City Pioneer) y CARISMA realizados por la Comisión Europea para apoyar el desarrollo de las aplicaciones telemáticas en las ciudades y gestionar vínculos con los sistemas que pertenecen a la red transeuropea de transporte. Estas iniciativas se desprenden de la consideración de que los objetivos políticos cambian de ciudad en ciudad y que su desarrollo permitirá que cada una de ellas se beneficie de las soluciones telemáticas más adecuadas.

2.6. Nuevas técnicas sobre vehículos y medio ambiente

2.6.1. El Comité está a favor de que se armonicen las normas técnicas para vehículos y acoge con satisfacción la

directiva propuesta por la Comisión por la que se establecen unas normas comunes para la construcción de nuevos autobuses y autocares con respecto, en particular, a la accesibilidad. Esta directiva entraría en vigor el 1 de octubre de 1999. Desde este punto de vista, el Comité solicita las conclusiones de los trabajos del CEN (Comité Europeo de Normalización) y del CENELEC (Comité Europeo de Normalización Electrotécnica) para establecer normas técnicas de referencia en el marco de la Directiva sobre adjudicación de contratos en los sectores públicos.

2.6.2. Por otra parte, el Comité solicita las conclusiones de la UITP y la UNIFE (Unión de Industrias Ferroviarias Europeas) encargadas de establecer las especificaciones técnicas para metros y automotores ligeros. A este respecto, el Comité destaca que las normas ambientales establecidas a principios de los años 70 para los vehículos destinados al transporte por carretera son ya obsoletas y, por tanto, solicita una rápida adecuación de dichas normas. Entretanto, el Comité solicita que se adopten cuanto antes directivas para que se incorporen las normas relativas a las emisiones de los vehículos, la calidad de los carburantes y los programas de inspección y mantenimiento presentados por la Comisión de acuerdo con los resultados del programa «Auto Oil» elaborado en colaboración con la industria automovilística y petrolera. A este respecto, el Comité recomienda que se sigan con mucho interés los trabajos del programa «Auto Oil II» que, además de evaluar los problemas relacionados con los vehículos y los carburantes, evalúa la mejora de las condiciones ambientales a través de una política de transporte público y una política de tarificación coherentes.

2.7. *Servicios públicos y competencia en el transporte de pasajeros local y regional*

2.7.1. El Comité desea subrayar el papel fundamental que desempeña el transporte público en términos de beneficios para el medio ambiente, contribución al crecimiento económico y fomento de la cohesión social. De estas consideraciones se desprende que la demanda de servicios de transporte público para la sociedad es, sin lugar a dudas, superior a la que se ofrece de acuerdo con criterios meramente comerciales. Dichas motivaciones justifican el hecho de que el servicio de transporte sea un servicio público.

2.7.2. El Comité subraya que, por lo que respecta al suministro de servicios públicos, los entes públicos deben conceder las autorizaciones y, si procede, participar en los costes independientemente de que el operador del servicio sea público o privado.

2.7.3. El Comité hace hincapié en la necesidad de integrar los servicios, que se ha subrayado como requisito fundamental. Dado que la presencia de numerosos operadores que ofrecen servicios en una situación de competencia no es la mejor garantía, probablemente la mejor manera de conseguir la integración es conceder periódicamente, mediante una licitación, a un único operador el derecho exclusivo a prestar un modo de servicio determinado en una zona geográfica concreta, animando al operador a invertir en infraestructura, vehículos y tecnologías y estableciendo unas normas de carácter incentivo.

2.7.4. El Comité destaca que el derecho comunitario exige una regulación de los servicios de transporte financiados por las autoridades públicas mediante contratos de prestación de servicios, a excepción del transporte de pasajeros regional y local que puede eximirse de estas obligaciones. Se trata de un ámbito que debe actualizarse. Por tanto, el Comité sostiene que deben establecerse unas normas legislativas que establezcan de forma clara los requisitos que deben cumplir los servicios y las compensaciones financieras en los contratos de prestación de servicios entre los entes y los gestores del servicio.

2.7.5. El Comité está convencido de que mediante unas licitaciones que introduzcan criterios de competencia se abrirían posibilidades para mejorar los servicios y para establecer o mantener unas condiciones económicas más ventajosas. El Comité recuerda las experiencias de algunos países en los que, gracias a estos procedimientos de licitación, se han conseguido resultados muy positivos como una reducción de los costes que oscila entre un 10 % y un 35 % y una mayor eficacia operativa, en particular, en el sector del transporte urbano. El Comité acoge positivamente el estudio ISOTOPE (Improved Structure and Organisation for Urban Transport Operations of Passengers in Europe) que concluyó que las medidas que han impulsado la competencia y las licitaciones han permitido mejorar los servicios y reducir costes. El Comité destaca que es necesario regular los servicios e integrar las redes. Asimismo, se han registrado resultados positivos similares en el sector ferroviario, a pesar de que en este sector ha sido necesario poner en funcionamiento una política de incentivos para fomentar las inversiones, sin duda, considerables. En conjunto, se genera un ciclo virtuoso: mejora la calidad de los servicios, aumenta el número de usuarios, mejora la relación precio/coste, se generan recursos para las inversiones y, por tanto, mejora el servicio de transporte público cuantitativa y cualitativamente.

2.7.6. El Comité respalda totalmente la intención de la Comisión —manifestada en el Libro Verde sobre la red de ciudadanos— de actualizar el marco normativo del transporte regional y local, pero señala que en esta cuestión debe concederse una importancia esencial al respeto del principio de subsidiariedad.

El Comité de las Regiones afirma que las nuevas formas de competencia y de mercado son fundamentales para mejorar la eficacia del sistema de transportes. Esta necesidad de innovación surge por diferentes razones según los distintos países. El Comité insta a la Comisión a que haga lo posible para que se compartan experiencias de competencia. El Comité de las Regiones, en particular, solicita a la Comisión que tenga en cuenta que la experiencia de desregulación y de apertura del mercado que ha tenido lugar en el Reino Unido no siempre ha sido positiva. La libre competencia puede abaratar la red, pero no implica necesariamente un sistema de transportes que se ajuste a las necesidades de los usuarios, que proporcione servicios para el cliente y que tenga en cuenta el impacto medioambiental. Probablemente habrá fallos y no se puede dar por sentado que el mercado proporcionará directamente el mejor sistema y el más eficaz. La experiencia de muchos Estados miembros que no han aplicado programas de liberalización muestra que las compañías de transportes estatales no persiguen necesariamente objetivos públicos. Por tanto, el Comité considera que los esfuerzos deben concentrarse en la regulación por parte de las instituciones públicas. Es fundamental que los contratos de servicio proporcionen unos niveles de calidad que ofrezcan ventajas para el usuario como la

atención al cliente. Asimismo, deben respetar las necesidades sociales como los niveles salariales y las condiciones de trabajo. El Comité insta a la Comisión a que trate el asunto de la competencia teniendo en cuenta los aspectos medioambientales, así como las preocupaciones de los clientes, los entes locales y regionales y los operadores.

2.7.7. El Comité observa que en la elaboración de contratos de derechos exclusivos se debe tener en cuenta la responsabilidad territorial, la naturaleza del derecho exclusivo, la duración de los contratos, su estructura financiera y, en particular, la calidad y el nivel de riesgo. Por otra parte, el Comité destaca que debería reservarse a los entes públicos la facultad de adoptar sus propias estrategias y recurrir a los procedimientos de libre mercado.

2.8. *Transporte para personas con movilidad reducida*

2.8.1. El Comité solicita que se especifique que dentro de la categoría de las personas con movilidad reducida que participan en funciones de movilidad y utilizan los medios de transporte no se incluye exclusivamente a las personas que sufren una discapacidad física, sino también a aquellos que tienen dificultades para transportar equipaje, empujan cochecitos o viajan con niños. La condición *sine qua non* para esta categoría de personas es, sin duda alguna, el requisito de la accesibilidad. El Comité destaca como requisitos de accesibilidad para los medios de transporte los dispositivos como las puertas de apertura automática, los servicios de información especializados, los autobuses de piso bajo con acceso a nivel de calzada y un diseño nuevo de las paradas de autobús más accesible. Si bien es cierto que el objetivo de estos dispositivos es facilitar la circulación de los discapacitados o de las personas con movilidad reducida en los países europeos, al mismo tiempo determinan una sensible mejora de todo el servicio en términos de calidad y atractivo para todos los ciudadanos.

2.8.2. *Modernizar los modos o sistemas de explotación de los transportes colectivos*

El Comité propone que se fomente la modernización de los modos o sistemas de explotación de los transportes colectivos, sobre todo en el ámbito rural, con el fin de reducir al máximo los costes de gestión de dichas redes.

2.9. *Transporte compartido en vehículos privados («car-sharing»)*

El Comité de las Regiones considera que el transporte compartido en vehículos privados es un complemento fundamental de la oferta convencional del transporte público. A juicio del Comité, la combinación del transporte compartido en vehículos privados con el transporte público contribuye de una manera crucial a solucionar los problemas del transporte en las aglomeraciones urbanas y con ello se respetan los requisitos medioambientales, sociales y de la economía de mercado; por consiguiente, recomienda que la red de ciudadanos se complete con el transporte compartido en vehículos privados organizado.

3. **Utilización eficaz de los instrumentos financieros de la Unión Europea**

3.1. El Comité recomienda que la administración de la ayuda financiera al transporte local y regional, en caso necesario, sea responsabilidad de la administración local y regional. Al igual que la Comisión, considera necesario que en los casos en los que el transporte de pasajeros sostenible a nivel local desempeñe un papel determinante en la consecución de los objetivos establecidos por la Unión Europea, como garantizar una red transeuropea bien conectada con las redes locales de transporte para hacer un uso más adecuado de los programas de desarrollo financiados por los fondos estructurales, se pueda disponer de una ayuda financiera. En este contexto, el Comité recuerda que los escasos medios con los que se cuenta para el fomento de las redes transeuropeas se deberían concentrar en los proyectos de transporte y en las medidas infraestructurales que tienen prioridad para mejorar la accesibilidad desde un amplio radio. Por esta razón, el Comité no puede estar de acuerdo con la propuesta de la Comisión de incluir en las orientaciones en materia de redes transeuropeas los interfaces entre las redes transeuropeas y las infraestructuras locales y regionales de transporte con el fin de hacer posible una financiación generalizada. Asimismo, el Comité se congratula de que la Comisión Europea tenga en cuenta medidas de apoyo en favor de los países de Europa Central y Oriental y las zonas más periféricas de la UE, donde el papel del transporte local sostenible complementa las mejoras introducidas en el transporte de larga distancia y las políticas de desarrollo regional.

Con el mismo planteamiento el CDR insta a la Comisión a que se contemplen especialmente las necesidades de aquellas regiones que por su situación ultraperiférica o por sus condiciones intrínsecas (orografía especialmente difícil o dispersión extrema de la población) presenten dificultades en sus redes locales y regionales de transporte que agraven el efecto desvertebrador que respecto al espacio de la Unión Europea les infringe su situación periférica.

3.2. *La red transeuropea de transporte*

3.2.1. El Comité está a favor de que se haga especial hincapié en el desarrollo de la red transeuropea de transportes (TEN) y su conexión con las redes de transporte regionales y locales. La red transeuropea debe garantizar interconexiones e interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte, el acceso a las redes nacionales y el desarrollo de la red transeuropea de transporte que supondrá una inversión de al menos 400 000 millones de ecus de aquí al año 2010.

3.2.2. Por tanto, el Comité está a favor de invertir en la red transeuropea y apoya las prioridades de intervención establecidas por el Parlamento Europeo y el Consejo, en particular, las prioridades relativas a las infraestructuras para el acceso a la red, la creación y mejora de las interconexiones, los sistemas de gestión del tráfico, los sistemas de localización y navegación, así como la introducción de servicios telemáticos aplicados. En el mismo orden de ideas, el Comité insta a la Comisión a que acoja favorablemente la posibilidad de incluir terminales intermodales de pasajeros en las directrices sobre la red transeuropea, además de evaluar las circunstancias necesarias para incluir conexiones con infraestructuras locales y regionales en la red.

3.3. *Programas de investigación, desarrollo tecnológico y demostración*

3.3.1. El Comité destaca la necesidad de seguir desarrollando las actividades de investigación destinadas, en particular, a poner a punto innovaciones tecnológicas y definir nuevos métodos organizativos. Al mismo tiempo, afirma que sería conveniente llevar a cabo proyectos de demostración a gran escala. Por tanto, recomienda la máxima difusión entre los Estados miembros del Quinto Programa Marco que se desarrollará en los años 1999 y 2000, al tiempo que aprueba las acciones propuestas por la Comisión Europea, entre las que se incluyen cuatro especialmente relevantes para la red de ciudadanos. Se trata, en particular, de: «Movilidad sostenible e intermodalidad», «Transporte terrestre y tecnologías marinas», «La ciudad del mañana y el patrimonio cultural» y «Sistemas y servicios para el ciudadano».

3.4. *Desarrollo regional y fondos estructurales*

3.4.1. El Comité apoya las medidas en este sector destinadas a reducir la exclusión social y sostiene que las mejoras previstas en el sector del transporte, en particular en las zonas de gran congestión o, por el contrario, de baja densidad de población, son vitales para el éxito de los planes de formación y la creación de nuevos puestos de trabajo, así como la

redinamización de los centros urbanos y las zonas periféricas. De esta consideración se desprende que es necesario invertir en el sector del transporte urbano estableciendo como prioridad la sostenibilidad del transporte.

3.4.2. Asimismo, el Comité recomienda que se haga especial hincapié en las zonas rurales ideando estrategias de desarrollo que fomenten la diversificación de las economías rurales que contribuirían a aumentar el tráfico y eliminar la dependencia casi absoluta del automóvil en estas zonas.

A dichos efectos, el Comité considera necesario crear líneas de financiación específicas que permitan potenciar el transporte público en aquellas regiones deprimidas o con población tan diseminada que impidan la viabilidad de servicios explotados en régimen estrictamente comercial.

En dicha línea se propone crear un programa que estudie la problemática del transporte en zonas de débil tráfico analizando tanto la problemática de la oferta como la de la demanda.

3.5. *Información sobre la financiación de la Unión Europea*

El Comité recomienda que se publique y difunda una guía que ilustre todos los programas de financiación, así como los procedimientos de selección para optar a la ayuda financiera.

Bruselas, el 11 de marzo de 1999.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Manfred DAMMEYER