

**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 — Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones»**

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Ponente: **Stefan BACK**

Consulta	Comisión Europea, 20.7.2016
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	10.2.2017
Aprobado en el pleno	23.2.2017
Pleno n.º	523
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	128/0/2

### 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE respalda la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «la Estrategia»), incluidos sus objetivos y sus métodos, que son conformes con el Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes de la Unión <sup>(2)</sup> (en lo sucesivo, «el Libro Blanco») y las contribuciones previstas determinadas a nivel nacional (CPDN) presentadas por la Unión y sus Estados miembros en la COP 21, también respaldadas por el CESE y apoyadas en la Conferencia COP 22 de Marrakesh <sup>(3)</sup>.

1.2. El CESE reitera las observaciones formuladas en sus dictámenes sobre el Libro Blanco y su aplicación y sobre el impacto del Acuerdo de París en la política europea de transportes, en el sentido de que los objetivos del Libro Blanco en cuanto a reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero aún son aplicables, aunque los métodos para conseguirlos necesitan actualizarse y reforzarse.

1.3. Acoge con satisfacción las medidas de la Estrategia que van más allá del Libro Blanco, en particular el fomento de la innovación, que incluye la Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos <sup>(4)</sup>, el desarrollo de vehículos conectados, integrados y automáticos y la integración de los vehículos eléctricos y el sistema energético a través de redes inteligentes, así como el desarrollo de nuevos modelos de negocio y nuevas pautas de transporte basadas en el desarrollo del consumo colaborativo y el desarrollo general de la economía digital.

1.4. El CESE respalda el enfoque holístico de la Estrategia, que aporta coherencia al transporte con respecto a otros ámbitos políticos, como el desarrollo del mercado de la electricidad, el fomento de la investigación e innovación y el desarrollo de nuevas soluciones de transporte y nuevas competencias, así como una mejor planificación de la movilidad y, en particular, el desarrollo del transporte público. Al Comité le habría gustado que este enfoque se desarrollara en mayor medida, en particular en lo que respecta a los vínculos entre la Estrategia y la Comunicación sobre la mejora del mercado único, incluidas las sinergias entre la apertura de los mercados y la eficiencia. Lo mismo cabe decir de las perspectivas que ofrece la economía digital, incluida la movilidad digital, y el desarrollo de un consumo colaborativo y una economía circular.

1.5. El CESE subraya los efectos potenciales de la evolución descrita en el punto 1.4 sobre las pautas de transporte, y llama la atención sobre sus repercusiones sociales, en particular, los efectos para los usuarios y las condiciones laborales de los trabajadores, así como la situación de las microempresas subcontratadas. Todas estas cuestiones deberán tratarse a tiempo, para resolver en una fase temprana los posibles problemas que podrían plantear. También deberían tenerse en cuenta los efectos para las comunidades aisladas.

<sup>(1)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>(3)</sup> DO C 24 de 28.1.2012, p. 146, DO C 291 de 4.9.2015, p. 14, y DO C 303 de 19.8.2016, p. 10.

<sup>(4)</sup> COM(2016) 766 final.

1.6. El CESE destaca la importancia primordial de recuperar la confianza en los datos sobre emisiones que aportan los fabricantes y apoya las medidas en este sentido. Subraya asimismo la importancia de recabar el apoyo de las partes interesadas y los ciudadanos y de dialogar con ellos, así como de las medidas adoptadas para establecer la responsabilidad de los datos erróneos del pasado y evitar que vuelvan a producirse.

1.7. Acoge con satisfacción las medidas de mejora de la eficiencia, como la facilitación de la aplicación de la RTE-T, una revisión de la red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, la importancia concedida a fomentar la multimodalidad e incentivar un cambio hacia modos de transporte menos contaminantes, incluido el ferrocarril y el transporte combinado. Aunque toma nota de la petición de la Comisión de acceso al mercado para los servicios de autobuses y autocares, el CESE recomienda a la Comisión que también estudie otras medidas políticas para ampliar las redes de transporte público y promover un cambio modal de los vehículos particulares a otros modos de transporte. Recomienda, a tal fin, que se lleve a cabo un análisis más detallado de las opciones disponibles. Sin embargo, lamenta que no se mencionen la mejora de las normas de acceso al mercado del transporte por carretera y la mejora de la eficiencia energética que permite el Sistema Modular Europeo para combinaciones de vehículos. En este contexto, el CESE señala asimismo su dictamen sobre El mercado interior del transporte internacional de mercancías por carretera: dumping social y cabotaje (TEN/575) y vuelve a subrayar la importancia de una legislación clara y aplicable y la necesidad de luchar contra todas las formas de dumping social, fraude y abuso en relación con el desplazamiento de trabajadores y el acceso a las prestaciones sociales.

1.8. Asimismo, el CESE acoge con satisfacción los planes de revisión de la Directiva sobre el distintivo europeo, pero reitera la importancia de la flexibilidad para evitar costes irrazonables en zonas alejadas y escasamente pobladas, incluidas islas y regiones de montaña. También respalda la importancia de unas condiciones de competencia equitativas entre los modos de transporte con respecto a los cánones por la utilización de infraestructuras y los costes externos a fin de garantizar una competencia leal entre los modos.

1.9. Toma nota del relanzamiento del Sistema Europeo de Telepeaje, pero recuerda que la decisión de adoptar este sistema fue aprobada en 2004 y aún no se ha aplicado, lo que indica la necesidad de revisar el conjunto del sistema para superar los obstáculos a su aplicación.

1.10. El CESE celebra la atención que se presta a los combustibles alternativos, centrada en la importancia de fomentar la innovación y en la necesidad de adoptar un marco adecuado que permita el uso transfronterizo de la electricidad, del gas natural, del hidrógeno y de los biocombustibles, sin afectar a la producción alimentaria, en consonancia con los puntos de vista expresados anteriormente por el CESE. Acoge con satisfacción el énfasis puesto en la interoperabilidad y la normalización en el ámbito de la movilidad eléctrica.

1.11. Del mismo modo, celebra la atención que se presta a la cuestión primordial de las soluciones de financiación y llama la atención sobre la necesidad de encontrar soluciones de financiación conjunta también para los proyectos de menor envergadura.

1.12. El CESE valora la importancia que la Estrategia concede al apoyo de la sociedad civil. Resalta el potencial del diálogo participativo para obtener apoyo y solucionar problemas y las posibilidades de crear coaliciones en la sociedad civil y los entes subnacionales <sup>(5)</sup>.

1.13. En aras de la transparencia, el CESE propone que la Comisión publique cada año un cuadro de indicadores de emisiones para el sector del transporte.

1.14. Respalda la acción planificada por la OACI y la OMI y propone que se tomen más medidas, como continuar el diálogo estructurado exterior sobre el transporte de bajas emisiones con los países vecinos, en espera de proyectos específicos.

1.15. El CESE observa que la propuesta de reparto del esfuerzo deja a cada Estado miembro la decisión de cómo lograr el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y recomienda que las exigencias en el ámbito del transporte se mantengan dentro de los límites establecidos en el Libro Blanco.

1.16. El CESE lamenta que la actualización del Libro Blanco haya dejado de figurar en la agenda de la Comisión. En efecto, la digitalización, la evolución de la política energética y la visión holística de la concepción y ejecución de las políticas perseguidas actualmente por la Comisión requieren una actualización.

---

<sup>(5)</sup> DO C 299 de 4.10.2012, p. 170, DO C 389 de 21.10.2016, p. 20.

## 2. Antecedentes

### Los compromisos de reducción de las emisiones en la Unión y el Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes

2.1. El 20 de julio de 2016, la Comisión Europea adoptó un conjunto de medidas para reducir las emisiones en los sectores no cubiertos por el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE).

2.2. El conjunto de medidas forma parte de la aplicación de la reducción del 40 % en las emisiones de gases de efecto invernadero hasta 2030 respecto a los niveles de 1990, aprobada por el Consejo Europeo los días 23 y 24 de octubre de 2014 y el compromiso (las contribuciones previstas determinadas a nivel nacional, o CPDN) adoptado por la Unión Europea y sus Estados miembros en la Conferencia COP 21 celebrada en París en diciembre de 2015.

2.3. Según las conclusiones de octubre de 2014, los sectores sujetos al RCDE deben reducir las emisiones un 43 % y los sectores no sujetos, incluido el transporte no aéreo, un 30 %, en un esfuerzo compartido por todos los Estados miembros, conciliando consideraciones de equidad y solidaridad. Las conclusiones no mencionan específicamente al transporte.

2.4. El Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes de la Unión [COM(2011) 144] señala que los países desarrollados deben reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero un «80-95 % por debajo de los niveles de 1990, y hacerlo antes de 2050», con el fin de mantener el calentamiento global por debajo de 2 °C. En el sector del transporte, «una reducción del [...] 60 % para 2050, con respecto a los niveles de 1990» o un 20 % por debajo de los niveles 2008 (8 % por encima de los niveles de 1990) para 2030 sería suficiente.

2.5. La Comisión ha confirmado que estos objetivos son compatibles con los del marco estratégico de 2014 en materia de clima y energía para el período 2020-2030, la Estrategia Marco de 2015 para una Unión de la Energía y los compromisos CPDN suscritos por la Unión <sup>(6)</sup>.

2.6. También ha señalado que habrá que hacer esfuerzos adicionales después de 2020 para alcanzar estos objetivos <sup>(7)</sup>.

2.7. La reciente evaluación del progreso en la aplicación del Libro Blanco indica que aún es muy pronto para extraer conclusiones y hace hincapié en la aplicación <sup>(8)</sup>.

### El conjunto de medidas

2.8. El conjunto de medidas consta de:

- una Comunicación global titulada «Acelerar la transición de Europa hacia una economía hipocarbónica» [COM(2016) 500] (la Comunicación);
- una propuesta legislativa sobre las reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros de 2021 a 2030 [COM(2016) 482] (la Propuesta de reparto del esfuerzo);
- una propuesta legislativa sobre la inclusión de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero resultantes del uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030 [COM(2016) 479], y
- una Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones [COM(2016) 501] (la Estrategia).

2.9. La Comunicación establece los principios básicos que rigen la aplicación, como el reparto de la carga vinculado a las economías de los Estados miembros (equidad y solidaridad), la flexibilidad mediante el uso de los derechos de emisión en los sectores no sujetos al RCDE y el mantenimiento de unos niveles ambiciosos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero abordando cada sector por separado (integridad medioambiental). La Comisión destaca la importancia de un contexto que fomente la transición.

2.10. La **Propuesta de reparto del esfuerzo** distribuye la responsabilidad entre los Estados miembros en cuanto a las CPDN conforme al Acuerdo de París de la COP21. Cada Estado miembro decide cómo obtener sus resultados previstos.

<sup>(6)</sup> COM(2014) 15 final, p. 14, punto 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, p. 6.

<sup>(7)</sup> COM(2014) 15 final, p. 14, punto 4.1.

<sup>(8)</sup> SWD(2016) 226.

2.11. La **Estrategia** aplica los objetivos de reducción de las emisiones del Libro Blanco. Se centra en el transporte por carretera e incluye los siguientes puntos principales:

a) **Eficiencia, comportamiento y precios en el transporte**

- Optimizar los sistemas de transporte
- Influir en el comportamiento mediante los peajes
- Promover la multimodalidad

b) **Combustibles alternativos**

- Promover la energía alternativa de bajas emisiones en el transporte
- Desarrollar una segunda generación de biocombustibles
- Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (2014/94/UE)

c) **Vehículos de bajas emisiones**

- Normas comunes que propicien los desplazamientos transfronterizos
- Promover los vehículos de emisión cero, también mediante la contratación pública
- Certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible para autobuses y vehículos pesados
- Recuperar la confianza en la medición de los niveles de emisión en condiciones reales de conducción

d) **Crear un contexto: sinergias y nuevos modelos de negocio, innovación, economía digital, desarrollo de competencia, inversión y apoyo**

- Crear un contexto favorable para la movilidad de bajas emisiones mediante las sinergias con otros ámbitos políticos, la investigación, la innovación y el desarrollo de competencias

e) **Aviación y transporte marítimo: acción internacional**

- La OACI ha propuesto ahora una medida de mercado mundial y la OMI está desarrollando unos criterios de diseño en el ámbito de la eficiencia energética para el transporte marítimo, comenzando por un control de las emisiones.

### 3. Observaciones generales

3.1. En consonancia con su posición sobre el Libro Blanco y las CPDN de la Unión<sup>(9)</sup>, el CESE respalda los objetivos establecidos en la Estrategia.

3.2. El CESE reitera su apoyo a los objetivos del Libro Blanco y lamenta, como ya lo hizo en su Dictamen de 2015 sobre la aplicación del Libro Blanco, que aún quede mucho por hacer para completar el mercado interior del transporte; considera, además, que se acogerían con satisfacción más medidas en esa dirección<sup>(10)</sup>. La plena aplicación del mercado interior permitiría mejorar la eficiencia de los recursos y reducir las emisiones. Deberá lograrse a través de una normativa clara y aplicable y acompañarse de medidas para luchar contra todas las formas de dumping social, fraude y abuso en relación con el desplazamiento de trabajadores y el acceso a las prestaciones sociales.

3.3. El CESE también apoya los elementos nuevos e innovadores de la Estrategia, como los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS), incluidos el desarrollo de vehículos cooperativos, conectados y automatizados y la integración de los vehículos eléctricos en el sistema energético a través de redes inteligentes, el desarrollo de nuevos modelos de negocio y nuevas pautas de transporte que surgen tanto del desarrollo del consumo colaborativo mediante las plataformas informáticas como del desarrollo general de la economía digital. Los sistemas digitales también tendrán repercusiones en el transporte de viajeros y de mercancías y permitirán, por ejemplo, optimizar los flujos de tráfico y tomar decisiones eficientes en el uso de los recursos que reducirán las emisiones<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> DO C 24 de 28.1.2012, p. 146; DO C 291 de 4.9.2015, p. 14; DO C 303 de 19.8.2016, p. 10.

<sup>(10)</sup> DO C 291 de 4.9.2015, p. 14, puntos 1.5 y 1.6.

<sup>(11)</sup> COM(2016) 766 final.

3.4. Destaca la importancia primordial de recuperar la confianza en los datos sobre emisiones que aportan los fabricantes y apoya las medidas en este sentido. Subraya la importancia de recabar el apoyo de las partes interesadas y los ciudadanos y de dialogar con ellos, así como el interés de las medidas adoptadas para establecer la responsabilidad de los datos erróneos del pasado y evitar que vuelvan a producirse.

3.5. Reitera que muchas de las medidas propuestas requieren flexibilidad y adaptación a las condiciones locales, incluidos los precios del transporte por carretera <sup>(12)</sup>.

3.6. Renueva su respaldo a los objetivos del Acuerdo de París de la COP21 y a las CPDN de la Unión y mantiene su opinión de que estos compromisos no suponen un aumento con respecto a los objetivos establecidos en el Libro Blanco <sup>(13)</sup>. Toma nota de que las partes apoyan la aplicación del Acuerdo de París en la Proclamación de Acción de Marrakech y la constitución de una Asociación Global de Acción de Marrakech en la que participen tanto las partes como terceros.

3.7. El CESE reitera que es necesaria una revisión de la aplicación del Libro Blanco y de la Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente [COM(2015) 80 final] y que, cuando proceda, deberán adoptarse nuevas medidas para alcanzar sus objetivos <sup>(14)</sup>.

3.8. El CESE destaca la necesidad de crear un entorno que fomente la aplicación de la estrategia o un marco favorable, y se remite en este sentido a la Comunicación de la Comisión titulada «El camino desde París» <sup>(15)</sup> sobre la necesidad de «abandonar un sistema fragmentado caracterizado por la falta de coordinación de las políticas nacionales, las barreras comerciales y las islas energéticas». La Unión de la Energía constituye un marco para fomentar un entorno favorable para la transición energética, y la estrategia de investigación, innovación y competitividad futuras permitirá aprovechar las sinergias entre la innovación en materia de energía, transportes, economía circular e innovación industrial y digital, lo que redundará en una mayor competitividad europea actual y futura de las tecnologías con bajas emisiones de carbono y eficiencia energética. Como ya se ha indicado en el punto 3.3 *supra*, esto incluye también medidas destinadas a mejorar las competencias y la promoción de la investigación y el desarrollo.

Es preciso catalizar las acciones con múltiples partes interesadas de la sociedad civil: ciudadanos, consumidores, interlocutores sociales, pymes, empresas innovadoras de reciente creación e industrias competitivas a escala mundial. Se menciona a las ciudades inteligentes y las comunidades urbanas y su papel en el desarrollo del transporte público y la planificación del transporte como los contextos donde se va a producir una gran parte de la futura transformación <sup>(16)</sup>.

3.9. La Estrategia adopta un enfoque intersectorial, por ejemplo cuando aborda la necesidad de disponer de un entorno propicio y cuando se refiere a las soluciones digitales de movilidad y a los vínculos con la política energética. Este enfoque está en consonancia con el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la aplicación del Libro Blanco y con la Comunicación de la Comisión sobre la mejora del mercado único, que ambos pretenden mejorar la visibilidad y la comprensión de las políticas sectoriales, situándolas en el contexto de las estrategias globales de la UE <sup>(17)</sup>.

3.10. El CESE respalda el enfoque holístico respecto a la política de transporte que presenta la Estrategia, pero desearía verlo más desarrollado, por ejemplo respecto a la coherencia entre la Estrategia y la Comunicación sobre la mejora del mercado único, incluidas las sinergias entre la apertura y la eficiencia del mercado, las posibilidades que ofrecen el mercado único digital, el consumo colaborativo y la economía circular, así como sus efectos sobre las pautas de transporte y los aspectos sociales <sup>(18)</sup>.

3.11. El documento de trabajo de la Comisión que acompaña a la Estrategia plantea una serie de avances «para el conjunto de la sociedad», como el consumo colaborativo en el transporte, los vehículos automáticos y conectados, o la digitalización y la movilidad como un servicio. Estos avances, incluido el creciente uso de las plataformas de internet, deberían haber sido mencionados en la Estrategia.

<sup>(12)</sup> DO C 24 de 28.1.2012, p. 146.

<sup>(13)</sup> DO C 303 de 19.8.2016, p. 10, puntos 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 y 5.2.

<sup>(14)</sup> DO C 303 de 19.8.2016, p. 10, puntos 1.4, 5.2 y 5.3.

<sup>(15)</sup> COM(2016) 110 final, sección 3.1, p. 5.

<sup>(16)</sup> COM(2016) 110 final, sección 3.1, p. 7.

<sup>(17)</sup> SWD(2016) 226 final, sección 4.1, p. 27.

<sup>(18)</sup> COM(2016) 288 final y COM(2016) 356 final.

3.12. El CESE lamenta que en la Estrategia no se mencionen los aspectos sociales –incluidos los derechos de los consumidores, las relaciones en el mercado laboral y el estatus de las microempresas– de algunas de las actividades planificadas, como, por ejemplo, el plan sobre sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS), la economía digital, las nuevas pautas de transporte o una mayor apertura del mercado en diferentes sectores del transporte. Considera necesario abordar estas cuestiones en una fase temprana para evitar tensiones innecesarias.

3.13. El CESE aprecia que se aumente la financiación en la Estrategia, puesto que esto tiene una importancia fundamental para la aplicación de la misma. Llama la atención sobre las necesidades de financiación de las zonas con recursos económicos limitados y sobre los proyectos que no son lo suficientemente grandes como para alcanzar los umbrales establecidos para la cofinanciación de la UE. Se deben proporcionar opciones para financiar proyectos pequeños en el sector del transporte, como sucede en el sector energético.

3.14. El CESE considera importante la revisión del Libro Blanco, que la Comisión ya había planificado para 2016<sup>(19)</sup>. No coincide en que sea demasiado pronto para evaluar la aplicación<sup>(20)</sup>, dado que los avances como la digitalización, la evolución de la política energética y el diseño y la aplicación de políticas holísticas de la Comisión justifican una actualización del Libro Blanco.

3.15. El CESE apoya las propuestas de acción exterior incluidas en la Estrategia, especialmente una mayor acción en el marco de la OACI y la OMI respecto a la aviación y al transporte marítimo. Lamenta que la Estrategia no mencione otras formas de acción exterior, como los diálogos estructurados y la evaluación comparativa con países vecinos de Europa oriental y el norte de África.

#### 4. Observaciones específicas

4.1. El CESE respalda el plan de acción adjunto a la Estrategia, sujeto a las siguientes observaciones:

- Lamenta que, a pesar de que el plan de acción menciona la facilitación de la aplicación de la RTE-T, una revisión de la red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo y las normas de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses, no se hace mención a las propuestas planificadas relativas a la mejora de las normas sobre el acceso al mercado de los bienes transportados por carretera. Esto deja sin incluir un elemento de regulación del mercado del transporte en el que hay un margen de mejora considerable del funcionamiento del mercado, para que evolucione hacia un sistema de transporte más eficiente en el consumo de energía y recursos. El CESE señala su dictamen sobre El mercado interior del transporte internacional de mercancías por carretera: dumping social y cabotaje (TEN/575) y vuelve a destacar la importancia de una legislación clara y aplicable y la necesidad de luchar contra todas las formas de dumping social, fraude y abuso en relación con el desplazamiento de trabajadores y el acceso a las prestaciones sociales.
- Acoge favorablemente los planes de revisión de la Directiva sobre el distintivo europeo (1999/62/CE), la Directiva relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carreteras (2004/52/CE) y la Decisión de la Comisión, de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos.
- Reitera que la flexibilidad y la prevención de costes irrazonables en las regiones remotas y escasamente pobladas, incluidas las islas y zonas de montaña, deben ser elementos importantes de cualquier propuesta futura<sup>(21)</sup>.
- La Directiva relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carreteras fue adoptada en 2004 y aún no se ha aplicado, a pesar de varios intentos. El CESE cree que ahora el concepto debería ser revisado para hacerlo más atractivo para los operadores y los usuarios.

4.2. Está de acuerdo con que la Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos tiene un gran potencial para proporcionar valor añadido gracias a una mayor eficiencia, y llama la atención sobre los cambios que los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS) pueden provocar en las pautas de transporte, la estructura del mercado, el Derecho contractual y los aspectos sociales, por ejemplo, con un mayor número de microempresas gestionadas por plataformas de internet. Estos aspectos deben ser considerados debidamente<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> DO C 303 de 19.8.2016, p. 10, puntos 1.4 y 5.2.

<sup>(20)</sup> SWD(2016) 226, sección 5, p. 34 y sección 2, p. 4.

<sup>(21)</sup> DO C 303 de 19.8.2016, p. 10, punto 1.6.

<sup>(22)</sup> COM(2015) 192 final.

4.3. El CESE respalda el objetivo de la Estrategia de promover la multimodalidad y subraya que se debe dar preferencia en cada caso concreto a las soluciones de transporte más eficientes en el uso de los recursos. También espera que la evaluación de la Directiva de transporte combinado conduzca a una actualización útil con la suficiente flexibilidad para garantizar una eficiencia máxima, pero sin proporcionar un acceso paralelo al mercado del transporte por carretera. Destaca la importancia de incentivar un cambio hacia modos de transporte con bajo nivel de emisiones, incluido el transporte ferroviario y el transporte combinado, así como la importancia, a este respecto, de que los cánones por la utilización de infraestructuras y los costes externos se aborden de una forma que garantice la competencia leal entre los modos de transporte.

4.4. El CESE llama la atención sobre la mejora de la eficiencia en el uso de los recursos obtenida mediante las combinaciones de vehículos de 25,25 metros (Sistema Modular Europeo). Dos combinaciones de vehículos mediante el Sistema Modular Europeo pueden transportar la carga de tres combinaciones convencionales, lo que implica una mayor eficiencia energética y menos emisiones por unidad. Dependiendo de la apreciación de cada Estado miembro, estas combinaciones deberían, pues, permitirse allí donde las condiciones sean adecuadas, incluido el tráfico transfronterizo.

4.5. Respalda el enfoque de la Estrategia respecto a los combustibles alternativos, incluida la necesidad de apoyar al mercado y al desarrollo de infraestructuras conforme a las necesidades de los diferentes modos de transporte. Actualmente se trata, principalmente, de: a) electricidad, sobre todo para los coches; b) gas natural en varias formas, utilizado sobre todo por los camiones, autobuses y barcos; y c) biocombustibles. El CESE subraya que el sector de los combustibles alternativos está evolucionando constantemente y puede variar tanto la oferta como la demanda.

4.6. El CESE respalda los planes de desarrollar biocombustibles que no provienen de productos agrícolas o del uso de la tierra que afecte a la producción alimentaria, sino de otras fuentes como los productos residuales, los subproductos y los desechos, también de la silvicultura, en consonancia con las posiciones expresadas anteriormente por el CESE <sup>(23)</sup>.

4.7. El CESE hace hincapié en la importancia de contar con la participación de la sociedad civil y de los entes territoriales subnacionales para la aplicación de la estrategia. A tal fin, convendría recurrir en mayor medida al diálogo participativo con la sociedad civil, tal como se define en el Dictamen exploratorio del CESE, de 11 de julio de 2012, sobre el «Libro Blanco del Transporte: por la adhesión y participación de la sociedad civil» <sup>(24)</sup>, que dio lugar a dos conferencias, una en Malmö en 2015 y otra en Milán en 2016, sobre el futuro de los corredores de la red principal, en las que se trataron las cuestiones de aplicación, gobernanza y financiación.

4.8. Para mejorar la transparencia, el CESE propone que la Comisión publique cada año un cuadro de indicadores de emisiones.

4.9. También señala la importancia de crear una coalición para apoyar la aplicación y solucionar problemas, como se propone en el Dictamen del CESE sobre este asunto <sup>(25)</sup>.

4.10. El CESE lamenta que la propuesta de reparto del esfuerzo no plantee el debate sobre la posible necesidad de prever objetivos de reducción de las emisiones específicos por sectores. La Estrategia mantiene que el Libro Blanco va dirigido al transporte, sobre la base de una evaluación sólida de lo que es factible, sin efectos negativos para las funciones del transporte. Los pasos adicionales descritos en el documento de trabajo de la Comisión que acompaña a la Estrategia son modestos y reducirían las emisiones del transporte en torno al 18-22 % para 2030, en lugar del 18-19 % planificado actualmente <sup>(26)</sup>.

Bruselas, 23 de febrero de 2017.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Georges DASSIS

<sup>(23)</sup> DO C 303 de 19.8.2016, p. 10, punto 1.8.

<sup>(24)</sup> DO C 299 de 4.10.2012, p. 170, punto 1.11 y DO C 389 de 21.10.2016, p. 20.

<sup>(25)</sup> DO C 389 de 21.10.2016, p. 20.

<sup>(26)</sup> SWD(2016) 501 final, sección 5, pp. 82 y 83.