

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Una estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

(2017/C 342/09)

Ponente: József Ribányi (HU/PPE), vicepresidente de la Asamblea Provincial de Tolna.

RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES (CDR)

1. se congratula de que la estrategia actual constituya un enfoque pluridisciplinar y exhaustivo, que incluye; aspectos sociológicos y económicos, innovaciones en la industria energética, las infraestructuras y el sector digital, la competitividad industrial y el desarrollo de competencias;
2. suscribe los objetivos de la estrategia, que ya se expusieron en el Libro Blanco de 2011 ⁽¹⁾, en particular, el de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte en un 60 % como mínimo con respecto a los niveles de 1990;
3. sugiere, no obstante, que la estrategia tenga en cuenta, de acuerdo con el Libro Blanco de 2011, los avances que se han venido realizando desde 2011 en términos de mejora de la eficiencia del sistema de transporte, así como el actual marco estratégico de clima y energía de la UE para 2030 y los compromisos contraídos por la UE en el contexto del Acuerdo de París de 2015;

OPTIMIZAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y MEJORAR SU EFICIENCIA

Soluciones digitales de movilidad

4. hace hincapié en que el aprovechamiento del potencial de las tecnologías digitales permitirá optimizar el transporte y crear una red transeuropea de transporte (RTE-T) de carácter multimodal. Para ello, es indispensable crear sistemas de transporte inteligentes (STI) e infraestructuras. Además, es importante tener en cuenta los ecosistemas que reflejan las características medioambientales locales y asegurar la participación de los entes regionales y locales en la fase de implantación;
5. destaca que las regiones y ciudades europeas, mediante una participación activa en la creación de infraestructuras de telecomunicaciones y transporte inteligentes, podrán garantizar un uso eficiente de los vehículos conectados y automatizados en los corredores de la RTE-T, que atraviesa las fronteras y el territorio de los Estados miembros dentro de las zonas urbanas con los planes de movilidad urbana sostenible y los planes generales de transporte sostenible de las regiones;
6. reconoce que las soluciones informáticas determinan los modelos de negocio y las pautas del transporte. Los entes regionales y locales deberían recurrir a soluciones de IT inclusivas y fáciles de utilizar a fin de implantar STI en sus proyectos de «ciudad y entornos de movilidad inteligente»;
7. llama la atención sobre la necesidad de simplificar e interconectar las bases de datos, para lo cual propone desarrollar normas europeas que permitan facilitar la interoperabilidad de datos, servicios y soluciones técnicas a todos los niveles. A su vez, dichos datos deberán ser aportados y garantizados por las respectivas autoridades del transporte regionales en un mismo sistema de compresión de datos;

Precios justos y eficientes en el transporte

8. considera que los entes regionales y locales tienen significativas competencias jurídicas y financieras por derecho propio (por ejemplo, mediante plazas de estacionamiento, carriles para autobuses, subvenciones a la adquisición de vehículos eficientes, placas de matrícula para vehículos ecológicos o reducciones de las tarifas de peaje), que pueden influir en las preferencias y las decisiones de los consumidores, fomentando el uso de vehículos que utilizan combustibles

⁽¹⁾ Libro Blanco — Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, Bruselas, 28 de marzo de 2011 [COM(2011) 144 final].

alternativos. Llama la atención de la Comisión Europea sobre el hecho de que estas herramientas se están limitando debido a las condiciones impuestas para el uso de los Fondos EIE, que no permiten conceder subvenciones para la renovación de vehículos o flotas privadas de transporte. Como consecuencia, se retrasan estas renovaciones y se hacen perder oportunidades de aumentar la eficiencia y competitividad en el transporte, y mejorar la calidad del aire en las ciudades mediante mejoras energéticas y medioambientales, por ejemplo en los servicios del taxi o en las entregas de último kilómetro;

9. destaca la necesidad de armonizar, para fines de tarificación, la información sobre los modos de transporte de los diferentes proveedores de movilidad. El billete integrado sigue enfrentándose a obstáculos que impiden su uso generalizado, ya que los modos de transporte público difieren en términos de rentabilidad. El coste de la introducción de una tarificación integrada puede disminuir los beneficios económicos globales de un modo de transporte determinado, o transformarlos en pérdidas financieras globales;

10. llama la atención sobre el hecho de que, a pesar de los importantes esfuerzos y los numerosos recursos movilizados para fomentar el uso de los transportes colectivos y multimodales, la información a disposición de los pasajeros que utilizan el transporte multimodal es del todo insuficiente. La situación es aún peor en relación con los servicios de venta de billetes. Esto no se debe a que sea técnicamente imposible facilitar a los usuarios información detallada y de fácil uso sobre el transporte multimodal u ofrecerles servicios e información sobre billetes, sino a la falta de voluntad de los operadores del transporte público para proporcionar esa información y ofrecer esos servicios. Por ello, la legislación de la UE debería imponer la obligatoriedad de publicar las informaciones relativas a los horarios y otros datos sobre los trayectos, procurando que sean plenamente accesibles para todos los ciudadanos de la UE y estén en un formato que les permita utilizarlos de la manera más simple y eficaz. A este respecto, el Comité Europeo de las Regiones se remite a su dictamen «Servicios de información, planificación y venta de billetes, relativos a los desplazamientos multimodales» (CDR 4895/2014);

11. todos los modos de transporte deberían contribuir, en proporción a su contribución a la contaminación, a sufragar los costes externos que acarrearán, según el principio de que «quien contamina, paga»;

12. señala que las redes eléctricas, el almacenamiento de electricidad, el comercio y la gestión de las infraestructuras públicas deberán modernizarse, junto con la normativa del transporte y la fiscalidad de los vehículos, a fin de que estén adecuadamente equipados para nuevos modos de transporte innovadores, incluidas las baterías o pilas de combustible de hidrógeno. A este respecto, también se recomiendan soluciones de pago fáciles e interoperables para los puntos de carga de este tipo de vehículos eléctricos;

13. llama la atención sobre el hecho de que el régimen de exención fiscal aplicable al combustible para la aviación y a los billetes de vuelos internacionales representa una clara distorsión del mercado en el sector del transporte. Pide a los Estados miembros de la UE que debatan el actual sistema internacional de imposición del combustible con la Organización de Aviación Civil Internacional, para asegurar la coherencia con los compromisos internacionales sobre el cambio climático, sin perjuicio del reconocimiento de las especificidades e intereses de las regiones ultraperiféricas;

Promover la multimodalidad

14. respalda, en el contexto de los planes de movilidad urbana sostenible, la multimodalidad y la utilización coordinada del transporte y la logística urbanos y regionales de emisiones bajas o nulas, así como del transporte ferroviario, marítimo y fluvial. El cambio, en particular, del transporte por carretera a otros modos con menos emisiones tendría un potencial significativo en términos de reducción de las emisiones. En cualquier caso, se ha de dar la máxima prioridad a las soluciones de cambio modal de movilidad de bajas emisiones, reconsiderando, por ejemplo, las actuales subvenciones ocultas o abiertas al transporte por carretera;

15. aboga por un nuevo planteamiento del transporte marítimo de corta distancia, desarrollando el uso de sistemas de bonificaciones ecológicas y considerando que las autopistas del mar son infraestructuras que deberían estar sujetas a un planteamiento adaptado en relación con los controles de las ayudas estatales. Este planteamiento es particularmente crucial para las zonas que siguen siendo periféricas respecto a los corredores de transporte europeos;

16. en este sentido, se deben considerar específicamente los nodos urbanos y plataformas logísticas definidos como tales por la TEN-T (red básica y general) y tal y como son definidos en el Reglamento MCE de 2013, debido a su papel estructurador de la movilidad sostenible e intermodal a escala de los Estados miembros, sus regiones y de toda la UE. Por ello, se propone que en los diferentes foros europeos sobre corredores multimodales donde se trate específicamente el tema de los nodos se incorpore una reflexión sobre esta problemática;

17. está a favor de que la UE desempeñe un papel activo en la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional para reducir las emisiones de los sectores del transporte marítimo y aéreo. Debe promoverse el desarrollo y la implantación de nuevas tecnologías con emisiones más bajas;

INCREMENTAR EL USO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS DE BAJAS EMISIONES PARA EL TRANSPORTE

Un marco eficaz para las energías alternativas de bajas emisiones

18. alienta, mediante el apoyo al desarrollo del sector de la energía, la introducción de fuentes de energía alternativas en el transporte, allanando el camino para el transporte de emisión cero;
19. hace hincapié en que a los Estados miembros, las regiones y los municipios se les anima a invertir en energías alternativas para el transporte mediante la concesión de subvenciones no reembolsables con arreglo a la política de cohesión, en el respeto del principio de la neutralidad tecnológica recogido en la Directiva 2014/94/UE sobre las infraestructuras de los combustibles alternativos;
20. aboga por un mayor recurso a los biocombustibles renovables avanzados, producidos de manera respetuosa con el medio ambiente y con un volumen de emisiones de dióxido de carbono inferior al de los combustibles fósiles tradicionales, a fin de descarbonizar el sector del transporte. A este respecto, ha de darse prioridad a los biocombustibles no alimentarios (sintéticos) o producidos a partir de forraje. Los efectos positivos esperados son las oportunidades de empleo que se generarán y los puestos de trabajo que se crearán en las zonas rurales y menos desarrolladas, así como la aportación de un valor añadido económico adicional. Dado que actualmente los biocombustibles avanzados requieren ayudas para poder considerarse fuentes de energía competitivas, es necesario subvencionar su producción para que puedan competir con los combustibles fósiles o los biocombustibles producidos a partir de cultivos alimenticios;
21. señala que la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁽²⁾ ya ha establecido los requisitos obligatorios en materia de utilización de la electricidad, el gas natural y el hidrógeno como combustibles para vehículos;
22. subraya que los vehículos convencionales con motor de gasolina o diésel serán sustituidos, en parte, por vehículos que utilizan energías alternativas, biometano y biocombustibles disponibles en la actualidad. Así pues, la seguridad energética se verá reforzada por la reducción de la demanda de combustibles convencionales;
23. pide una definición ampliamente aceptable de los biocombustibles y la adopción, en este contexto, de un conjunto de criterios de sostenibilidad y reducción del carbono que sirvan de apoyo a la seguridad jurídica, al cumplimiento de la ley y a la toma de decisiones en materia de inversiones en la producción y el uso de los biocombustibles;
24. considera importante tener en cuenta determinadas situaciones a nivel nacional, regional y local, así como las diferentes materias primas disponibles a nivel local y regional. El balance energético total (incluida la producción del combustible) debe tenerse en cuenta al regular el uso de los combustibles alternativos producidos a partir de recursos renovables;
25. hace hincapié en que, desde un punto de vista regional y local, la energía alternativa ideal de bajas emisiones no solo debería producirse a nivel local, sino también almacenarse, utilizarse o consumirse a nivel local. La producción de energía de bajas emisiones y su almacenamiento para consumo local es aún más importante en el caso de las regiones aisladas como las islas y las regiones ultraperiféricas, para reducir su dependencia del exterior;

Desarrollo de la infraestructura para combustibles alternativos

26. subraya que la movilidad de emisiones bajas o nulas debería revolucionar el transporte en términos de redes, vehículos y combustibles. El requisito previo es la disponibilidad de energía y combustibles de bajo coste y accesibles. Además de los motores eléctricos y propulsados por hidrógeno, que ofrecen la posibilidad de no contaminar, los biocombustibles avanzados, que no compitan con la producción de alimentos y se produzcan de manera respetuosa con el medio ambiente, tienen un importante papel que desempeñar en la consecución de los objetivos en materia de reducción de emisiones. Por tanto, debería ponerse el acento principalmente, pero no exclusivamente, en el desarrollo a precios asequibles de una infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y propulsados por pilas de combustible de hidrógeno, teniendo en cuenta la función de carburante y la capacidad de almacenamiento de este gas. Sin embargo, conviene apoyar mediante incentivos financieros las tecnologías con bajas emisiones tales como los biocombustibles avanzados;
27. recomienda que se establezcan fechas vinculantes para todos los niveles de la administración pública para que las licitaciones de compra de nuevos vehículos para su parque móvil y en las concesiones de los servicios de transporte público sean exclusivamente de vehículos de energías alternativas;

⁽²⁾ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

28. subraya la necesidad de una estrategia para promover el uso de GNL en el comercio y el transporte marítimo mediante el refuerzo del apoyo a la adaptación de las infraestructuras portuarias y el desarrollo de un planteamiento general de la innovación y la financiación del equipamiento de los buques de GNL y metanol producido a partir del tratamiento de los residuos;

29. subraya la necesidad de proceder a la electrificación de los muelles portuarios con el fin de reducir las emisiones de CO₂ de los buques que, con los motores encendidos, estacionan en los puertos y suponen una gran parte de la contaminación de las ciudades portuarias;

30. señala que el transporte eléctrico y la infraestructura de recarga eléctrica de los vehículos eléctricos propulsados por baterías o pilas de combustible de hidrógeno podrían implantarse muy rápidamente en las zonas urbanas y aglomeraciones en que los entes locales lo estimen apropiado. Además, las infraestructuras del transporte eléctrico deben construirse en las rutas estratégicas que conectan las diferentes regiones de Europa, ya que la movilidad eléctrica (electromovilidad) transfronteriza podría poner fin a la fragmentación del mercado interior. Asimismo, la mayoría de islas europeas, por sus dimensiones, son ya un territorio idóneo para la movilidad eléctrica, por lo que un despliegue apropiado de infraestructura de recarga podría contribuir de forma rápida a una importante implantación de la movilidad eléctrica en estos territorios;

31. subraya que la energía eléctrica producida y almacenada a nivel local podría proporcionar una fuente de combustible estable y económica para acelerar la transición hacia una electromovilidad de bajas emisiones. El desarrollo gradual de este tipo de movilidad puede hacer frente a su desventaja competitiva frente a los combustibles convencionales. El almacenamiento descentralizado de electricidad integrado en la red puede ofrecer servicios adicionales al sistema eléctrico como ayudar a superar el desajuste entre el suministro de energía procedente de fuentes renovables y la demanda de energía en períodos de demanda alta y baja o contribuir a la regulación de frecuencia. Para ello es necesario también que se facilite la participación activa de los consumidores en la gestión del sistema eléctrico, por ejemplo mediante los agregadores de demanda, eliminando las barreras normativas existentes;

Interoperabilidad y normalización de la movilidad eléctrica

32. coincide con la Comisión Europea en lo que respecta a la introducción de normas técnicas y tecnológicas comunes, que tengan en cuenta las necesidades de los distintos Estados miembros y regiones. La normalización impulsará la interoperabilidad entre los sistemas de transporte locales en una misma región y entre las distintas regiones;

33. expresa su preocupación por el hecho de que, en la mayoría de los Estados miembros, el desarrollo de planes nacionales de aplicación para la implantación de una infraestructura de combustibles alternativos se esté llevando a cabo sin la contribución activa de los entes regionales y locales competentes, a pesar de que estos planes sean un caso claro en el que se necesita una gobernanza multinivel; y que los planes de fomento de la electromovilidad tengan un nivel de apoyo político y presupuestario insuficiente;

34. subraya que las estaciones de recarga de vehículos eléctricos serán objeto de normalización y pide a la Comisión Europea que apoye la implantación de las estaciones de recarga eléctrica mediante el desarrollo de normas que permitan integrar estaciones de servicio en los edificios/instalaciones existentes, respetando las legislaciones establecidas en cada uno de los países;

AVANZAR HACIA LOS VEHÍCULOS DE EMISIÓN CERO

Mejoras en los ensayos de vehículos para recuperar la confianza de los consumidores

35. acoge con satisfacción las recientes disposiciones para medir y verificar las emisiones de sustancias nocivas procedentes de vehículos, a fin de asegurar que la eficacia medioambiental de los vehículos sea transparente y fiable. Esto ayudará a imponer límites para las emisiones de contaminantes atmosféricos y aumentar la confianza de los consumidores. Los valores límite de emisión para los turismos y los vehículos comerciales ligeros deben ser adecuados para garantizar la realización de los objetivos y acuerdos adoptados en relación con las emisiones contaminantes y la salud humana;

36. apoya la elaboración de nuevas directrices en materia de etiquetado de los vehículos, ya que ayudarán a no inducir a error a los consumidores. Deberían aclararse y darse a conocer las normas sobre el modo en que se miden los valores con arreglo al nuevo procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) y el procedimiento antiguo (Nuevo Ciclo de Conducción Europeo — NEDC). Debería estudiarse la posibilidad de modificar no solo las directrices, sino también la Directiva sobre etiquetado⁽³⁾. Asimismo, es necesario revisar la Directiva relativa a la

⁽³⁾ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo — Revisión de la Directiva 2010/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la indicación del consumo de energía y otros recursos por parte de los productos relacionados con la energía, mediante el etiquetado y una información normalizada, Bruselas, 15 de julio de 2015 [COM (2015) 345 final].

promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes⁽⁴⁾ para integrar los últimos avances técnicos;

Estrategia posterior a 2020 para los turismos y las furgonetas

37. hace hincapié en que las medidas destinadas a fomentar la introducción de la electromovilidad deben concebirse con arreglo a parámetros cuantitativos y estar sujetas a un calendario, a fin de garantizar que la transición se lleve a cabo;

Estrategia posterior a 2020 para los camiones, los autobuses y los autocares

38. considera que el transporte público debería seguir ganando terreno a los vehículos particulares; propone, por tanto, acelerar la transición a la electromovilidad y al uso de los otros combustibles considerados alternativos a los derivados del petróleo por la UE, priorizando la producción y el uso de autobuses y tranvías eléctricos, como los propulsados por pilas de combustible de hidrógeno, así como el uso del gas natural en autobuses y autocares, lo que permitirá reducir las emisiones de dióxido de carbono de los autobuses; en lo que se refiere al transporte de mercancías de larga distancia, propone acelerar la transición de las flotas de camiones de gasóleo al gas natural, único combustible capaz de sustituir al gasóleo, con emisiones contaminantes casi cero, y menor contenido en carbono que este;

39. valora positivamente los esfuerzos realizados por la Comisión Europea para promover la Iniciativa sobre autobuses limpios en la UE, con el fin de apoyar la mejora del intercambio de información y de la escala del mercado, proporcionando una plataforma para las ciudades, las regiones, los operadores y los fabricantes. Con ella se refuerza la confianza de los fabricantes de autobuses europeos en la futura demanda de autobuses limpios impulsados por combustibles alternativos, se hace un mejor uso de las futuras licitaciones públicas y se facilita la búsqueda de soluciones de financiación para las grandes licitaciones, por ejemplo, a través del Banco Europeo de Inversiones;

40. considera necesario aumentar la intensidad de las ayudas de la UE, mejorar las sinergias entre los recursos financieros del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) y los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE), y recurrir a subvenciones. Esto facilitará la rápida renovación de las actuales flotas contaminantes de transporte público y garantizará el mejor uso posible de los fondos de la Unión disponibles;

El transporte aéreo y el transporte por vía férrea

41. hace hincapié en las ventajas de los modos de transporte por vía férrea basados en la utilización de una energía eléctrica renovable o de combustibles alternativos, que sean económicamente sostenibles;

42. señala la necesidad de que se lleven a cabo las infraestructuras necesarias, tanto a nivel local como regional, en aquellas regiones en que el ferrocarril está menos desarrollado, a fin de permitirles hacer uso de los transportes ferroviarios en las mismas condiciones que el resto de Estados miembros, con vistas a conseguir el establecimiento del espacio ferroviario europeo único;

UN ENTORNO PROPICIO PARA LA MOVILIDAD DE BAJAS EMISIONES

Unión de la Energía: vincular los sistemas de transporte y energía

43. observa con satisfacción que la estrategia se considera como un buen paso en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, adoptado por el Consejo de la UE los días 23 y 24 de octubre de 2014⁽⁵⁾, y con el Acuerdo de París, suscrito el 12 de diciembre de 2015 en la 21.^a Conferencia de las Partes en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático⁽⁶⁾, estableciendo un vínculo entre dos grandes actores dentro de la UE: el transporte por el lado de la demanda y los agentes clave en el ámbito de la producción y el transporte de energía por el lado de la oferta;

⁽⁴⁾ Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Directiva 2009/33/CE.

⁽⁵⁾ Conclusiones del Consejo Europeo (23 y 24 de octubre de 2014), Bruselas, 24 de octubre de 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Acuerdo de París (COP21), 30 de noviembre-11 de diciembre de 2015.

44. considera que el paquete sobre «Energía limpia para todos los europeos»⁽⁷⁾ se inscribe en el contexto de los esfuerzos realizados por la UE para: señalar el camino hacia una energía más limpia e inteligente para todos, apoyar el crecimiento económico, la inversión y el liderazgo tecnológico, crear nuevos puestos de trabajo y aumentar el bienestar de los ciudadanos en las regiones y ciudades de la UE;

Investigación, innovación y competitividad

45. considera que la electromovilidad no solo es una de las fuerzas motrices de la innovación y el desarrollo tecnológico, sino que reporta beneficios inmediatos y desempeña un papel fundamental en la reducción del impacto medioambiental;

46. estima que la transición al transporte hipocarbónico puede llevarse a cabo principalmente a través de la política regional y de cohesión. Las regiones y los municipios pueden realizar inversiones en investigación e innovación para apoyar las energías renovables de bajas emisiones, las redes inteligentes y el transporte urbano sostenible;

47. aboga por aprovechar los resultados del Programa Marco de Investigación e Innovación Horizonte 2020 para encontrar soluciones de movilidad de bajas emisiones más innovadoras, basadas en servicios o inversiones;

48. alienta el desarrollo de tecnologías innovadoras para depósitos de GNL en los buques y en los autocares de transporte de pasajeros, a fin de optimizar la eficiencia del almacenamiento de dicho combustible de sustitución, y pide que, a tal fin, se financie la demostración en los buques de carga y de pasajeros así como en los autocares de transporte de pasajeros de larga distancia;

49. por otra parte, anima a desarrollar tecnologías innovadoras que permitan el uso de biocombustibles, como el metanol, producido a partir del tratamiento de residuos, también para los motores de los buques de transporte de mercancías y pasajeros, y pide, por tanto, su financiación;

50. asimismo, solicita que se financie la electrificación de los muelles portuarios y, sobre todo, un marco normativo vinculante que se aplique en todos los puertos de la UE;

Tecnologías digitales: sistemas de transporte inteligentes (STI), vehículos conectados y sin conductor

51. señala que las soluciones informáticas fomentan una movilidad basada en el uso combinado de todos los modos de transporte de pasajeros y mercancías (por ejemplo, los sistemas integrados de expedición de billetes y peaje, los documentos de transporte intermodal de mercancías, la planificación electrónica de rutas, la información al pasajero en tiempo real, etc.);

52. toma nota de que la emergencia de vehículos conectados y automatizados (sin conductor), que utilizan la tecnología digital, podría ofrecer numerosas oportunidades para afrontar los efectos negativos del transporte y proporcionar transporte público en las zonas menos pobladas; insta a que se tomen medidas en materia de conducción conectada y automatizada, de acuerdo con la Declaración de Ámsterdam⁽⁸⁾; a este respecto, acoge favorablemente la adopción, el 30 de noviembre de 2016, de la Estrategia de la UE sobre los sistemas de transporte inteligentes y cooperativos⁽⁹⁾; en este contexto, el Comité aboga por una visión más coherente de un desarrollo sostenible e innovador del transporte y defiende una mejor articulación de los diferentes paquetes de medidas de la Comisión que guardan un estrecho vínculo y de la correspondiente comunicación al respecto;

53. destaca la voluntad de las regiones europeas de participar en la creación de una infraestructura inteligente de transporte y telecomunicaciones. De este modo, los vehículos conectados y automatizados podrán utilizarse eficientemente y sin impedimentos a lo largo de los corredores de la RTE-T y en las ciudades y las zonas rurales;

54. hace hincapié en que los principios de proporcionalidad y subsidiariedad deberían empoderar a los entes regionales y locales para decidir si y cómo desarrollar STI y vehículos limpios, como se reconoce en el Plan de Acción sobre la Movilidad Urbana de la UE, a fin de reducir las emisiones procedentes del transporte y los problemas de congestión en sus territorios y fomentar la inclusión social;

⁽⁷⁾ Energía limpia para todos los europeos: desbloquear el potencial de crecimiento de Europa. Base de datos de comunicados de prensa de la Comisión Europea. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_es.htm

⁽⁸⁾ Declaración de Ámsterdam — Cooperación en el ámbito de la conducción conectada y automatizada, 14 y 15 de abril de 2016.

⁽⁹⁾ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada, Bruselas, 30.11.2016 [COM(2016) 766 final].

Capacidades

55. reconoce que la transición a una movilidad de bajas emisiones genera dificultades para el mercado laboral, por lo que debe garantizarse de manera prioritaria el reciclaje de la mano de obra para adaptarla a los nuevos puestos de trabajo. A pesar de las elevadas tasas de desempleo, existe una escasez de personal en muchos ámbitos importantes del sector del transporte como consecuencia de la falta de capacidades digitales;

56. lamenta que en la actual Comunicación no se incluya lo previsto en la anterior Comunicación de 2009 sobre la movilidad urbana; a saber, el desarrollo por los entes locales de planes urbanos de movilidad sostenible (PUMS). Por lo tanto, subraya la necesidad de aclarar, tanto en el marco de esta estrategia como en las iniciativas y actos de ejecución, que la planificación integrada de las ciudades constituye un factor clave para el desarrollo de la movilidad sostenible, incluso a través de la elaboración y aplicación de los planes urbanos de movilidad sostenible;

57. destaca la importancia que revisten los sistemas de formación dual y propone que las regiones de la UE procedan a un intercambio de experiencias intensivo sobre buenas prácticas en el ámbito de la movilidad de bajas emisiones, con la participación de proveedores de formación profesional y empresas;

Inversión

58. se congratula de que la innovación y el desarrollo de las infraestructuras constituyan un aspecto fundamental del objetivo del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) de incentivar las inversiones combinadas (público-privadas) para el transporte y las infraestructuras. El FEIE, en combinación con las subvenciones no reembolsables de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE), podría fomentar una participación más intensa de los niveles local y regional en este tipo de proyectos, ya sean a pequeña o a gran escala;

59. propone aumentar el importe y la proporción de los fondos destinados al transporte de bajas emisiones en Horizonte 2020, así como en el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), en la planificación del próximo Marco Financiero Plurianual. Debería seguir promoviéndose el MCE habida cuenta de su considerable efecto multiplicador: cada euro de subvención del MCE genera entre 3 y 3,5 EUR en inversiones en el transporte de bajas emisiones;

60. señala que los avances realizados en ciudades y regiones gracias a las administraciones y asociaciones público-privadas podrían proporcionar el impulso necesario para la financiación efectiva y la puesta en práctica de soluciones de movilidad de bajas emisiones; propone, además, priorizar el recurso al FEIE y los Fondos EIE para las soluciones de transporte innovadoras y de bajas emisiones. El marco estratégico de referencia posterior a 2020 debería prever subvenciones no reembolsables para los fines antes descritos;

61. hace hincapié en que los entes regionales y locales están llamados a desempeñar un papel clave en el fomento de la producción de energía local, así como en las redes de energía integradas e inteligentes. Los Fondos EIE deben facilitar las inversiones necesarias mediante la concesión de subvenciones no reembolsables, sobre todo en las regiones menos desarrolladas y más rezagadas de la UE;

62. señala que el Plan de Inversiones para Europa también proporciona fondos públicos para los proyectos de transporte de bajas emisiones y las redes inteligentes durante el período comprendido entre principios de 2015 y finales de 2017;

Acciones en las ciudades

63. propone que las prácticas de planificación urbana e interurbana de las ciudades y los municipios europeos incluyan en los planes de movilidad urbana sostenible la designación de zonas para el transporte y la movilidad de bajas emisiones. La planificación urbana debería dar prioridad al transporte activo (en bicicleta y a pie), las soluciones de transporte público de pasajeros, los automóviles de uso compartido y los viajes compartidos en automóvil; por ello, aboga por promover una política de inversión en transportes de la UE con visión de futuro, que aspire a mejorar la salud pública y que invierta, con plena consideración del Acuerdo de París en el marco de la COP21, al menos el 10 % de los fondos de transporte de la UE para la bicicleta en aquellas regiones en que las condiciones orográficas lo permitan;

64. propone el estudio previo de la movilidad generada por la planificación urbanística y territorial en las áreas metropolitanas. Considera necesario potenciar la densificación de las ciudades, y de sus áreas metropolitanas para, por una parte reducir la necesidad de desplazamientos motorizados, al acercar los servicios al ciudadano y, por otra, permitir la mejora de las redes del transporte público, aumentando su eficiencia social y económica y su uso;

65. subraya la importancia de la planificación del espacio urbano para lograr una movilidad de bajas emisiones de carbono. El diseño del entorno urbano y la estructura de urbanización crean las condiciones espaciales para el desarrollo a largo plazo de una movilidad de bajas emisiones. Allí donde los entes locales y regionales tengan competencias en materia de ordenación del territorio, por el propio ordenamiento jurídico o constitucional del Estado miembro, se recomienda que sus planes funcionales territoriales, supramunicipales o metropolitanos contemplen también este tipo de actuaciones;

66. reconoce que el uso de la bicicleta, de acuerdo con el dictamen del CDR sobre «Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta»⁽¹⁰⁾, debería reforzarse como modo de transporte, aumentando los fondos públicos que la UE pone a disposición de los proyectos de transporte en bicicleta, y reitera su solicitud de que en el programa de trabajo de la Comisión para 2018 se incluya una hoja de ruta de la UE para la bicicleta. Como promotores activos de la bicicleta y, a este respecto, de la contratación pública ecológica, los municipios pueden desempeñar un papel más destacado en la lucha contra el cambio climático mediante su participación en iniciativas como la «Capital Verde Europea» o «La ciencia en las regiones». Podrían presentarse propuestas específicas para integrar tramos importantes específicos de las rutas de transporte en bicicleta en la RTE-T;

67. hace hincapié en que, de acuerdo con la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios⁽¹¹⁾, los nuevos edificios construidos en la UE deben incluir puntos de recarga de vehículos eléctricos (de preferencia con instalaciones de almacenamiento). Del mismo modo, el reacondicionamiento de los bloques de apartamentos debe prever este tipo de instalación⁽¹²⁾;

68. señala que la instalación de sistemas de recarga inteligentes en los edificios podría ayudar a mantener la flexibilidad de la red eléctrica, es decir, la energía almacenada en las baterías de los vehículos eléctricos podría incorporarse en la red. Es necesario un planteamiento holístico que, por ejemplo, trate los vehículos eléctricos como parte integrante del parque inmobiliario;

69. subraya que las ciudades y los municipios son las principales partes interesadas en el transporte en términos de centros de población y señala que los problemas de movilidad urbana no pueden resolverse solo con un planteamiento sectorial. Por consiguiente, recuerda el real valor añadido que aportan los entes locales y regionales al redactar sus planes de movilidad urbana sostenible⁽¹³⁾ al mismo tiempo que sus planes de acción para la energía sostenible, a fin de tener en cuenta el vínculo entre la dimensión urbana de la política de transporte y el concepto más amplio de la ordenación espacial, que incluyen un inventario de la combinación energética local real e ideal. Estas iniciativas locales podrían recibir orientación profesional y asistencia del Pacto de los Alcaldes, en aras de un transporte local más inclusivo y con menos contaminación atmosférica y acústica;

70. del mismo modo, allí donde las regiones tengan competencias en materia de ordenación del territorio por su ordenamiento jurídico o constitucional, se recomienda que sus planes de movilidad urbana e interurbana sostenible contemplen también este tipo de actuaciones;

71. propone el establecimiento de redes temáticas de ciudades europeas para fomentar la movilidad de bajas emisiones. Estas redes permitirían a las empresas locales, e incluso al público en general, participar en mayor medida en el desarrollo de la movilidad de bajas emisiones, por ejemplo, prestando servicios de movilidad compartida. Gracias a la utilización de soluciones de IT modernas, estas redes de ciudades podrían también movilizar a los grupos destinatarios pertinentes para generalizar la movilidad de bajas emisiones.

Bruselas, 13 de julio de 2017.

*El Presidente
del Comité Europeo de las Regiones*

Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ «Una hoja de ruta de la UE para la bicicleta», Comité Europeo de las Regiones. Aprobado el 12 de octubre de 2016.

⁽¹¹⁾ Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios.

⁽¹²⁾ Dictamen en curso ENVE-VI-019 sobre «Eficiencia energética y edificios» (Michiel Rijsberman) (ADLE/NL).

⁽¹³⁾ Dictamen del CDR (COTER-V-048) relativo al Paquete sobre movilidad urbana.