



Bruselas, 9.12.2020
COM(2020) 789 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

**Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara
al futuro**

{SWD(2020) 331 final}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro

1 NUESTRA VISIÓN

1. **La movilidad y el transporte son importantes para todos nosotros.** Ya sea para desplazarnos diariamente al lugar de trabajo, para visitar a familiares y amigos, para hacer turismo, o incluso para el buen funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales que abastecen nuestras tiendas y nuestra producción industrial, la movilidad es un factor que posibilita nuestra vida económica y social. La libre circulación de personas y mercancías a través de sus fronteras interiores es una libertad fundamental de la Unión Europea y su mercado único. Los viajes dentro de la UE han propiciado una mayor cohesión y han fortalecido la identidad europea. El sector del transporte, que es el segundo mayor ámbito de gasto para los hogares europeos, aporta un 5 % al PIB europeo y emplea directamente a unos diez millones de trabajadores.
2. Aunque **la movilidad aporta numerosos beneficios a sus usuarios, no está exenta de costes para nuestra sociedad.** Entre ellos cabe destacar las emisiones de gases de efecto invernadero o la contaminación atmosférica, acústica y del agua, pero también los accidentes de tráfico, la congestión y la pérdida de biodiversidad, todo lo cual repercute en nuestra salud y bienestar. Los esfuerzos y las medidas estratégicas emprendidos en el pasado aún no han abordado suficientemente estos costes. Las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte han aumentado a lo largo del tiempo y ahora representan nada menos que la cuarta parte del total de la UE.
3. **Reducir significativamente sus emisiones y ser más sostenible es, con creces, el reto más serio al que se enfrenta el sector del transporte.** Al mismo tiempo, esta transformación brinda grandes oportunidades para mejorar la calidad de vida y para que la industria europea, en todas las cadenas de valor, se modernice, cree puestos de trabajo de gran calidad, desarrolle nuevos productos y servicios, refuerce su competitividad y aspire al liderazgo mundial en un momento en que otros mercados avanzan rápidamente hacia una movilidad sin emisiones. Habida cuenta de que el sector es responsable de gran parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE, solo se logrará el objetivo fijado por la Unión de reducir los gases de efecto invernadero como mínimo un 55 % de aquí a 2030 y de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 introduciendo sin demora, y en sinergia con los esfuerzos por una contaminación cero, políticas más ambiciosas para reducir la dependencia de los combustibles fósiles que presenta el transporte. **El éxito del Pacto Verde Europeo¹ depende de nuestra capacidad para conseguir que el sistema de transporte en su conjunto sea sostenible.**
4. La pandemia de COVID-19 ha demostrado claramente que proteger el buen funcionamiento del mercado único es vital para la UE. La crisis ha puesto de manifiesto el papel esencial que desempeña el transporte, así como los costes sociales, sanitarios y económicos de limitar seriamente o incluso restringir por completo la libre circulación de personas, mercancías y servicios. A fin de reforzar la autonomía estratégica y la resiliencia de la UE y **sortear cualquier crisis, resulta fundamental** preservar las cadenas de

¹ COM(2019) 640 final, «El Pacto Verde Europeo».

suministro y **contar con un enfoque europeo coordinado en materia de conectividad y actividad de transporte.**

5. Por consiguiente, **garantizar que nuestro sistema de transporte sea verdaderamente resiliente frente a futuras crisis también debe ser un objetivo clave de la política de transporte de la UE** de ahora en adelante. Realizar el espacio único europeo de transporte contemplado en el Libro Blanco de 2011² sigue siendo una de las piedras angulares de la política europea de transporte. La UE continúa concediendo una importancia estratégica a promover la cohesión, reducir las disparidades regionales y mejorar la conectividad y el acceso al mercado interior para todas las regiones. La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto considerable en la movilidad. En el contexto de la recuperación de esta grave crisis, el apoyo público debe ayudar a la movilidad a «reconstruir para mejorar» y a dar el salto a un futuro sostenible y más inteligente.
6. **La ecologización de la movilidad debe ser el nuevo requisito para que el sector del transporte crezca.** La movilidad en Europa debe basarse en un sistema de transporte multimodal, tanto de pasajeros como de mercancías, eficiente e interconectado, que esté reforzado por una red de trenes de alta velocidad asequibles, por abundantes infraestructuras de recarga y repostaje para vehículos de emisión cero³ y oferta de combustibles renovables e hipocarbónicos y por una movilidad más limpia y activa en ciudades más ecológicas que contribuyan al buen estado de salud y el bienestar de sus ciudadanos.
7. **La digitalización pasará a ser un motor indispensable para la modernización de todo el sistema,** que ganará en fluidez y eficiencia. Asimismo, Europa necesita utilizar la digitalización y la automatización para seguir incrementando los niveles de seguridad, protección, fiabilidad y comodidad, manteniendo así el liderazgo de la UE en los servicios y la fabricación de equipos de transporte y mejorando nuestra competitividad mundial a través de cadenas logísticas eficientes y resilientes.
8. Esta evolución no debe dejar a nadie atrás: **es fundamental que la movilidad esté disponible y sea asequible para todos, que las zonas rurales y alejadas estén mejor conectadas⁴, que las personas con movilidad reducida y con discapacidad puedan acceder a ellas y que el sector ofrezca unas buenas condiciones sociales y oportunidades de reciclaje profesional y proporcione puestos de trabajo atractivos.** El pilar europeo de derechos sociales es el espejo en que se mira Europa para garantizar que la transición ecológica y digital sea equitativa y justa desde el punto de vista social.
9. **En términos generales, debemos abandonar el paradigma existente de cambios progresivos en favor de una transformación radical.** Así, la presente Estrategia establece una hoja de ruta para asentar firmemente el sector europeo del transporte en la senda adecuada para un futuro sostenible e inteligente. Para hacer de nuestra visión una realidad, identifica diez ámbitos emblemáticos con un plan de acción que guiará nuestro trabajo durante los próximos años. Los escenarios en que se fundamenta la Estrategia, similares a los que apoyan el Plan del Objetivo Climático para 2030⁵, demuestran que con el nivel adecuado de ambición, la combinación de las medidas políticas establecidas en la presente Estrategia puede causar **una reducción del 90 % de las emisiones del sector del**

² COM(2011) 144 final, «Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible». La Comisión también ha evaluado este Libro Blanco en los documentos SWD(2020) 410 y SWD(2020) 411.

³ En la presente Comunicación, el término «vehículo» abarca, según el contexto de que se trate, todos los tipos de vehículos, incluidos, entre otros, automóviles, camiones, autobuses, autocares, vehículos ligeros, trenes, aviones, buques, barcos, transbordadores, etc.

⁴ Este aspecto se examinará en mayor profundidad, como parte de la Comunicación de la Comisión sobre la visión a largo plazo para las zonas rurales, en 2021.

⁵ COM(2020) 562 final, «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos».

transporte de aquí a 2050. Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación⁶, se establecen diversos **hitos** que reflejen la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras, a saber:

De aquí a 2030:

- al menos treinta millones de vehículos de emisión cero circularán por las carreteras europeas;
- cien ciudades europeas serán climáticamente neutras;
- se duplicará el tráfico de trenes de alta velocidad;
- los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km deben ser neutros en carbono dentro de la UE;
- la movilidad automatizada se desplegará a gran escala;
- habrá buques de emisión cero listos para su comercialización.

De aquí a 2035:

- habrá aeronaves de gran tamaño de emisión cero listas para su comercialización.

De aquí a 2050:

- prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados serán de emisión cero;
- se duplicará el tráfico de trenes de mercancías;
- se triplicará el tráfico de trenes de alta velocidad;
- la red transeuropea de transporte (RTE-T) multimodal equipada para un transporte sostenible e inteligente con conectividad de alta velocidad estará operativa para la red global.

2 MOVILIDAD SOSTENIBLE: UN SALTO IRREVERSIBLE A LA MOVILIDAD DE EMISIONES CERO

10. El Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la UE se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al tiempo que persigue, además, un objetivo de contaminación cero. Para conseguir este cambio sistémico, **debemos: 1) hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, 2) generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles** en un sistema de transporte multimodal y **3) introducir los incentivos adecuados** para impulsar la transición. **Estos son los tres pilares de nuestras futuras acciones,**

11. lo que implica que **deben activarse todos los instrumentos de actuación: 1) medidas para reducir significativamente la actual dependencia de los combustibles fósiles** (sustituyendo las flotas existentes por vehículos de baja emisión y de emisión cero e impulsando la utilización de combustibles renovables e hipocarbónicos); **2) acciones decisivas para desviar más de actividad hacia modos de transporte más sostenibles** (en particular, aumentar el número de pasajeros que viajan en tren y se desplazan al lugar de trabajo en transporte público y mediante modos de transporte activos, así como desviar una cantidad considerable del transporte de mercancías hacia el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia); y **3) internalización de los costes**

⁶SWD(2020) 331 final.

externos (mediante la aplicación de los principios de «quien contamina paga» y de «el usuario paga», en particular a través de la tarificación del carbono y los mecanismos de tarificación de las infraestructuras).

2.1 Debemos hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles

12. Todos los modos de transporte son indispensables para nuestro sistema de transporte, razón por la que todos ellos deben pasar a ser más sostenibles. Como primer pilar de nuestro enfoque, debemos impulsar sin más demora la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión, así como de combustibles renovables e hipocarbónicos para el transporte por carretera, por vías navegables, aéreo y por ferrocarril. Tenemos que apoyar la investigación e innovación (I+i) en productos y servicios competitivos, sostenibles y circulares⁷, garantizar que la industria suministre los vehículos y combustibles adecuados, disponer la infraestructura necesaria e incentivar la demanda entre los usuarios finales. Esto es fundamental para alcanzar nuestros objetivos climáticos para 2030 y 2050, así como la aspiración a una contaminación cero, y para permitir que las empresas europeas sigan siendo líderes industriales en todo el mundo. Mantener la neutralidad tecnológica en todos los modos es clave, pero ello no debería ser óbice para no actuar a fin de eliminar las soluciones basadas en combustibles fósiles.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 1: IMPULSAR LA ADOPCIÓN DE VEHÍCULOS DE EMISIÓN CERO, LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES E HIPOCARBÓNICOS Y LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA

13. Aunque está creciendo rápidamente, en la actualidad el porcentaje de **vehículos** de baja emisión y **de emisión cero en el parque de vehículos es excesivamente bajo**. Las normas sobre las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos y las normas sobre contratación pública, como las contempladas en la Directiva sobre vehículos limpios⁸, seguirán siendo factores políticos clave para nuestra transición a una movilidad de emisiones cero en el transporte por carretera y a través del aumento de la oferta de vehículos de emisión cero haremos que la movilidad sostenible sea más asequible para todos. Por consiguiente, para alcanzar las metas presentadas en el Plan del Objetivo Climático para 2030 y situarse a partir de 2025 en una trayectoria clara hacia una movilidad sin emisiones, la Comisión propondrá una revisión de las **normas de CO₂** aplicables a automóviles y furgonetas en junio de 2021 a más tardar. Asimismo, la Comisión revisará las normas de CO₂ correspondientes a los vehículos pesados en este sentido.

14. En los últimos cinco años se han realizado importantes esfuerzos para reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos de motor. Los automóviles que se venden actualmente emiten una cantidad considerablemente menor de contaminantes que los de 2015. No obstante, cabe hacer mucho más: la futura propuesta de **normas más estrictas para las emisiones de contaminantes atmosféricos** de los vehículos con motor de combustión (Euro 7) garantizará que solo se introduzcan en el mercado vehículos de baja emisión preparados para el futuro.

15. Las asociaciones previstas para Horizonte Europa, como por ejemplo «Baterías», «2Zero» e «Hidrógeno limpio», podrían contribuir a la oferta de tecnologías innovadoras para vehículos. Al mismo tiempo, es necesaria una política integral para **estimular la demanda de vehículos de emisión cero**, sin obstáculos en ningún punto de nuestro mercado único,

⁷ Los productos y servicios circulares contribuirán a la sostenibilidad global del transporte. El Plan de acción para la economía circular [COM(2020) 98 final] distingue siete cadenas de valor clave de los productos, en particular la de las baterías y vehículos y la de la construcción.

⁸ Directiva (UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Texto pertinente a efectos del EEE). (DO L 188 de 12.7.2019, p. 116).

pero respetando plenamente las obligaciones internacionales de la Unión. Las referidas normas medioambientales deben ir acompañadas de medidas que incrementen la demanda de esta clase de vehículos, como por ejemplo la tarificación del carbono, la fiscalidad, la tarificación vial y la revisión de las normas relativas a los pesos y dimensiones de los vehículos pesados. La Comisión propondrá acciones para impulsar la adopción de vehículos de emisión cero en las flotas urbanas y de empresas. Además, el nuevo reglamento sobre baterías garantizará que las baterías comercializadas en la UE sean sostenibles y seguras durante todo su ciclo de vida. Los requisitos de sostenibilidad y relativos al ciclo del fin de vida, en particular respecto a la huella de carbono y el abastecimiento ético y sostenible de materias primas, son esenciales para reducir la huella ambiental de los vehículos eléctricos.

16. Es preciso realizar ajustes en nuestro marco legislativo sobre **inspección técnica de vehículos** para asegurarnos de que estos cumplan las normas de emisiones y de seguridad a lo largo de su vida útil. Un solo vehículo defectuoso puede contaminar la atmósfera más que varios miles de vehículos limpios⁹.
17. La evolución de los motores de los vehículos de carretera hacia las emisiones nulas no soluciona por sí misma los problemas planteados por el uso de neumáticos, que siguen generando ruido y microplásticos. Estos últimos contaminan nuestras aguas y mares y, en última instancia, pueden introducirse en la cadena alimentaria. Debe seguir fomentándose el uso de **neumáticos de alto rendimiento**, ya que reducen el consumo de energía y las emisiones (incluso las de ruido de rodadura) al tiempo que mantienen la seguridad del vehículo. El objetivo de la próxima revisión de la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil también será reducir la huella ambiental global de la producción y el desmontaje de los automóviles.
18. Los proveedores y operadores de combustible deben recibir ahora la señal clara de que los combustibles de transporte deben pasar a ser neutros en emisiones de carbono y de que **es preciso desplegar a gran escala y sin demora combustibles renovables e hipocarbónicos sostenibles**. La Comisión estudiará medidas adicionales para apoyar estos combustibles, posiblemente a través de porcentajes o cuotas mínimos mediante la revisión de la versión refundida de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.
19. En el caso del **transporte por carretera**, ya se están desplegando soluciones de emisión cero. A día de hoy, los fabricantes están invirtiendo cuantiosamente en vehículos eléctricos con batería. La aceptación comercial está creciendo, especialmente la de los automóviles, furgonetas y autobuses utilizados en zonas urbanas, mientras que la de los camiones y autocares empieza a despuntar. Los fabricantes también están invirtiendo en vehículos con pila de combustible de hidrógeno, en particular para su uso en flotas comerciales, autobuses y transporte pesado. Estas opciones prometedoras cuentan con el apoyo de las estrategias de la UE para la integración del sistema energético¹⁰ y del hidrógeno¹¹, además del Plan de acción estratégico para las baterías¹². La eficiencia energética ha de ser un criterio para priorizar la futura elección de tecnologías adecuadas atendiendo a todo el ciclo de vida. Las soluciones tecnológicas transitorias deben cumplir plenamente las normas en materia de CO₂ y contaminación. También será necesario continuar con la electrificación del **transporte ferroviario**; siempre que esto no sea viable, debe incrementarse el uso del hidrógeno.

⁹ Véase, por ejemplo: SWD(2012) 206 final y, más recientemente, los ensayos realizados en Bélgica: <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

¹⁰ COM(2020) 299 final, «Impulsar una economía climáticamente neutra: Una Estrategia de la UE para la Integración del Sistema Energético».

¹¹ COM(2020) 301 final, «Una estrategia del hidrógeno para una Europa climáticamente neutra».

¹² COM(2018) 293 final, «ANEXO 2: Plan de acción estratégico para las baterías».

20. El **transporte aéreo y el transporte acuático** plantean mayores retos de descarbonización de cara a las próximas décadas, como consecuencia de la falta de tecnologías de emisión cero listas para comercializarse, los largos ciclos de desarrollo y de vida de las aeronaves y los buques, la considerable inversión en equipos e infraestructuras de repostaje que se requiere y la competencia internacional en estos sectores. Desde 1990, las emisiones internacionales de la UE procedentes de la navegación y la aviación han aumentado más de un 50 %. Es preciso actuar en estos sectores con urgencia, especialmente a medida que se recuperan de la crisis actual. Estos modos deben disponer de acceso prioritario a combustibles líquidos y gaseosos renovables e hipocarbónicos adicionales¹³, ya que se carece de grupos motopropulsores alternativos adecuados a corto plazo. Las iniciativas relativas a los combustibles de aviación sostenibles (ReFuelEU) y a un espacio marítimo europeo verde (FuelEU) impulsarán la producción e implantación de combustibles sostenibles en los sectores marítimo y de la aviación y abordan esta cuestión. Asimismo, la Comisión estudiará el establecimiento de una alianza de la cadena de valor de los combustibles renovables e hipocarbónicos, en cuyo seno las autoridades públicas, la industria y la sociedad civil cooperen para impulsar la oferta y el despliegue de los combustibles más prometedores, que completará las acciones realizadas en el marco de la Alianza europea por un hidrógeno limpio y se apoyará en el éxito de la Alianza Europea de Baterías¹⁴.
21. Para **mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de las aeronaves y los buques, deben** promoverse normas ambiciosas para su diseño y explotación. La UE debe seguir trabajando estrechamente con todas las organizaciones internacionales, como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI), en medidas concretas destinadas a alcanzar objetivos mundiales de reducción de las emisiones, avalados por la ciencia y que sean acordes con el Acuerdo de París¹⁵. También son necesarios esfuerzos significativos para desarrollar tecnologías disruptivas que introduzcan en el mercado buques y aeronaves de emisión cero. La Unión debe crear un entorno propicio para ello, en particular a través de políticas adecuadas de tarificación del carbono y la investigación e innovación (I+i), concretamente mediante las asociaciones que podrían establecerse en el marco de Horizonte Europa [como, por ejemplo, «Zero Emission Waterborne Transport» (Transporte por Vías Navegables con Cero Emisiones), «Clean Aviation» (Aviación Limpia) y «Clean Hydrogen» (Hidrógeno Limpio)]. Por otro lado, mejorar la eficiencia de la gestión del tráfico, por ejemplo a través del cielo único europeo, puede producir beneficios medioambientales sustanciales¹⁶. Estas actividades son elementos esenciales de la **«batería de medidas» necesaria para descarbonizar la aviación y el transporte marítimo**, allí donde las acciones globales siguen siendo críticas.
22. El aumento del despliegue y uso de los combustibles renovables e hipocarbónicos debe ir acompañado de la creación de una red global de **infraestructuras de recarga y repostaje** para permitir plenamente la implantación generalizada de los vehículos de baja emisión y de emisión cero en todos los modos de transporte. «Recarga y repostaje» es una iniciativa emblemática europea en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia¹⁷: para 2025, el objetivo es construir la mitad de las mil estaciones de hidrógeno y un millón del

¹³ Puede tratarse, por ejemplo, de hidrógeno, combustibles sintéticos basados en hidrógeno y biocombustibles avanzados. Es preciso elaborar en una fase temprana las normas de seguridad relativas al hidrógeno para el transporte acuático, por ejemplo con el objetivo de incentivar a los pioneros, y los procedimientos de certificación deben tan sencillos como sea posible, sin comprometer los niveles generales de seguridad.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en.

¹⁵ La UE y sus Estados miembros deben reivindicar esta ambición en la próxima Asamblea General de la OACI en 2022.

¹⁶ Con ello se puede reducir hasta un 10 % de las emisiones del transporte aéreo y, a su vez, la gestión del tráfico aéreo podría ayudar a abordar los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, «Estrategia anual de crecimiento sostenible 2021».

total de tres millones de puntos públicos de recarga que se necesitan para¹⁸ 2030. El objetivo último es lograr una red densa y con una amplia distribución que garantice un acceso fácil para todos los clientes, incluidos los operadores de vehículos pesados. La Comisión publicará un plan estratégico de implantación para perfilar una serie de medidas complementarias en apoyo del rápido despliegue de la infraestructura para combustibles alternativos, también en las zonas con déficits persistentes. Entre ellas figurarían recomendaciones sobre los procesos de planificación y concesión de licencias, además de sobre la financiación, desarrolladas en colaboración con el Foro de Transporte Sostenible de la Comisión, que reúne a representantes públicos y privados clave de toda la cadena de valor¹⁹.

23. Europa también debe poner fin a la persistente fragmentación y a la ausencia generalizada de servicios de recarga/repostaje interoperables en todo el continente para todos los modos. En el contexto de la **futura revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos**, la Comisión estudiará opciones para introducir más objetivos vinculantes relativos al despliegue de infraestructura y medidas adicionales para garantizar la interoperabilidad total de la infraestructura y servicios de uso de la infraestructura para todos los vehículos que utilicen combustibles alternativos. Entre las principales cuestiones que deben abordarse cabe destacar el suministro de información adecuada a los consumidores para acabar con la actual falta de transparencia respecto al establecimiento de precios y facilitar la continuidad en los pagos transfronterizos. Por otro lado, la implantación a gran escala prevista de los vehículos eléctricos con batería y otras formas de electromovilidad requiere una perfecta integración en la red eléctrica. El despliegue de infraestructuras de recarga inteligentes ayudará a proporcionar capacidad de almacenamiento y flexibilidad al sistema eléctrico. Además de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, se revisarán el Reglamento relativo a la red transeuropea de transporte (RTE-T) y otros instrumentos políticos, como por ejemplo la refundición de la Directiva sobre fuentes de energía renovables y su mecanismo para contabilizar la electricidad, además de la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, con vistas a incrementar los objetivos relativos a los puntos de carga en nuestros edificios. La Comisión garantizará la adecuación con las inversiones en la red necesarias en virtud de sus iniciativas en el marco de las estrategias de la UE para la integración del sistema energético y del hidrógeno.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 2: CREAR AEROPUERTOS Y PUERTOS SIN EMISIONES

24. Los **puertos y aeropuertos** son clave para nuestra conectividad internacional, para la economía europea y para sus regiones. En su transformación en nodos sin emisiones, las mejores prácticas aplicadas por los aeropuertos y los puertos más sostenibles²⁰ deben pasar a ser la tónica general y permitir formas de conectividad más sostenibles. Los puertos y aeropuertos deben convertirse en nodos de movilidad y transporte multimodales con enlaces a todos los modos pertinentes. Con ello se mejorará la calidad del aire a nivel local, contribuyendo así a mejorar la salud de las personas que residen en las inmediaciones. Los puertos fluviales y marítimos tienen un gran potencial para convertirse en los nuevos nodos de energías limpias para los sistemas de electricidad integrados, el hidrógeno y otros

¹⁸ El número de puntos públicos de recarga necesarios se analizará detalladamente como parte de la evaluación de impacto que acompañará a la revisión de la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos.

¹⁹ Cuando sea necesario, se invitará a este proceso a otros agentes financieros y del mercado. Fomentar la infraestructura de recarga en el parque inmobiliario público y privado resulta especialmente pertinente en este contexto: la gran mayoría de las operaciones de recarga se producen en el domicilio o en el trabajo. Se garantizará la plena coherencia con la iniciativa «Oleada de renovación» en curso y el refuerzo mutuo. La Comisión establecerá un grupo de alto nivel sobre «Recarga y repostaje» para validar las conclusiones de este proceso.

²⁰ Como por ejemplo las iniciativas EcoPorts o la Acreditación de Carbono en Aeropuertos, impulsadas por la Organización Europea de Puertos Marítimos y ACI Europa, respectivamente.

combustibles hipocarbónicos, y también en bancos de pruebas para la reutilización de los residuos y la economía circular.

25. La Comisión propondrá **medidas para que nuestros aeropuertos y puertos sean limpios**, incentivando el despliegue de combustibles renovables e hipocarbónicos y abasteciendo los buques y las aeronaves estacionados con energías renovables en lugar de fósiles, incentivando el desarrollo y uso de aeronaves y buques nuevos, más limpios y más silenciosos, revisando las tasas de aeropuerto, ecologizando los desplazamientos en tierra dentro de los aeropuertos, así como los servicios y operaciones portuarios, optimizando las escalas portuarias y a través de un uso más extendido de la gestión inteligente del tráfico. La Comisión también realizará un seguimiento de las medidas sugeridas en el informe de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) en relación con el análisis actualizado de los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂.²¹
26. Es necesario que aumente la **inversión pública y privada** en la producción local de energías renovables, en un acceso multimodal más sostenible y en la renovación de flotas²² en la aviación y en el transporte acuático. Algunas de estas inversiones se beneficiarían del establecimiento de criterios de taxonomía sostenible pertinentes que engloben las especificidades de cada modo, incluso durante la transición a las emisiones cero. Cabe esperar igualmente que la política de préstamos revisada que decida el Banco Europeo de Inversiones (BEI) sea de utilidad.
27. En sinergia con el despliegue de combustibles marinos alternativos, deben emprenderse esfuerzos en el marco de la aspiración a una contaminación cero para reducir drásticamente la huella ambiental general del sector. Debe ser prioritario conseguir el establecimiento de «**zonas de control de emisiones**» de amplio alcance en todas las aguas de la UE, con el fin último de que la contaminación atmosférica y del agua procedente del transporte marítimo sea nula, en beneficio de las cuencas marítimas, las zonas costeras y los puertos. Concretamente, la Comisión ha liderado los esfuerzos por cubrir el mar Mediterráneo y pretende iniciar un trabajo similar para el mar Negro. Por otro lado, se revisará la legislación de la UE en materia de reciclado de buques²³ para determinar posibles medidas que refuercen dicha legislación, es decir, seguir promoviendo prácticas de reciclado de buques seguras y sostenibles.

Hitos²⁴ relativos a la reducción de la actual dependencia de los combustibles fósiles:

- 1) *De aquí a 2030 habrá por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación.*
- 2) *De aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados serán de emisión cero.*
- 3) *Los buques oceánicos de emisión cero y las aeronaves grandes de emisión cero estarán listos para su comercialización a más tardar en 2030 y 2035, respectivamente.*

²¹ Véase COM(2020) 747 final, «Análisis actualizado de los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂ y posibles medidas políticas con arreglo al artículo 30, apartado 4, de la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión de la UE».

²² Por ejemplo, la generación más reciente de aeronaves, ya disponible, reduce las emisiones de CO₂ entre un 20 y un 25 %, así como la huella de ruido.

²³ Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

²⁴ Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, estos hitos se establecen para reflejar la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras.

2.2 Debemos generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles para permitir una elección de modos más adecuada

28. Como segundo pilar de nuestro enfoque, **debe generalizarse ya la disponibilidad de alternativas sostenibles** en un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido. La UE no puede depender exclusivamente de soluciones tecnológicas: es necesario actuar inmediatamente para adaptar nuestro sistema de movilidad a fin de luchar contra el cambio climático y reducir la contaminación. La multimodalidad aprovecha las fortalezas de los distintos modos, como por ejemplo la comodidad, la velocidad, el coste, la fiabilidad o la previsibilidad, que, combinadas, pueden ofrecer soluciones de transporte más eficientes para las personas y mercancías. La pandemia de COVID-19 ha demostrado que también es crucial incrementar la multimodalidad para mejorar la resiliencia de nuestro sistema de transporte y en qué medida el público está dispuesto a aceptar modos alternativos de desplazamiento que sean sostenibles.
29. **Las personas están dispuestas a adoptar modos de transporte más sostenibles**, en particular para su movilidad diaria, principalmente con el coste²⁵, la disponibilidad y la velocidad como condicionantes. La UE debe ayudar a crear condiciones apropiadas para aumentar la implantación de alternativas sostenibles que sean seguras, competitivas y asequibles. Cuando se dispone de alternativas adecuadas a precios, frecuencias y niveles de comodidad competitivos, las personas se decantan por el modo más sostenible²⁶.
30. Al mismo tiempo, **se están produciendo cambios en los patrones de movilidad y el comportamiento de los consumidores**. La pandemia de COVID-19 ha reforzado estos cambios, que en gran medida han estado facilitados por las soluciones digitales. El teletrabajo, las videoconferencias, el comercio electrónico y la adopción de servicios de movilidad compartida y colaborativa contribuyen a la transformación actual de la movilidad.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 3: LOGRAR QUE LA MOVILIDAD INTERURBANA Y URBANA SEA MÁS SOSTENIBLE Y SALUDABLE

31. Es preciso actuar con decisión para transformar el sector del transporte en un sistema verdaderamente multimodal de servicios de movilidad sostenibles e inteligentes. Para lograrlo, Europa debe construir una red de transporte de gran calidad con servicios de ferrocarril de alta velocidad para las distancias cortas y servicios de aviación limpios que mejoren la cobertura de las rutas de larga distancia. La Comisión trabajará en la creación de condiciones propicias que permitan a los operadores de transporte ofrecer a los viajeros, de aquí a 2030, opciones neutras en carbono para los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km dentro de la UE. En 2021 o 2022, la Comisión perseguirá esta ambición cuando revise la legislación pertinente de la UE. Sin perjuicio del cumplimiento del Derecho en materia de competencia, las compañías aéreas deben vender un número cada vez mayor de billetes multimodales. La inversión debe orientarse a la modernización de la infraestructura de la RTE-T necesaria para permitir la transición a enlaces más sostenibles. Se emprenderán medidas para construir un sistema de transporte general en el que las inversiones de la UE, las ayudas de Estado, las normas para la asignación de capacidad y las obligaciones de servicio público (OSP) se dirijan a satisfacer las necesidades de movilidad e incentivar las distintas opciones multimodales.

²⁵ El Eurobarómetro especial n.º 495 puso de manifiesto que la mayoría de los automovilistas están dispuestos a adoptar formas de transporte más ecológicas para su movilidad diaria. Una alternativa que sea igual de rápida o con un precio similar haría que los participantes se inclinasen por una solución más ecológica para los viajes de larga distancia.
<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Por ejemplo, desde la inauguración de la línea ferroviaria de alta velocidad que une Barcelona y Madrid, la distribución modal entre el transporte aéreo y el tren ha pasado del 85 % avión / 15 % tren en 2008 al 38 % avión / 62 % tren en 2016.

32. El **Año Europeo del Ferrocarril 2021 brinda una oportunidad excelente para** que los Estados miembros, la Comisión y el **sector ferroviario impulsen las conexiones transeuropeas**. Con la aplicación del cuarto paquete ferroviario y la apertura de los mercados ferroviarios a la competencia, los operadores de este sector estarán más atentos a las necesidades del cliente y mejorarán la calidad de sus servicios y su rentabilidad. La homologación de vehículos armonizada a escala de la UE también reducirá los costes para los trenes transfronterizos. La realización de la RTE-T, incluidas las líneas de alta velocidad, ofrecerá mejores conexiones a lo largo de los principales corredores. Mejorar el conocimiento entre los pasajeros de sus derechos y garantizar el suministro no discriminatorio de información de viaje, en particular ofertas de billetes directos, impulsará más aun el atractivo del ferrocarril para los clientes.
33. En 2021, la Comisión propondrá **un plan de acción para impulsar los servicios ferroviarios de pasajeros de larga distancia y transfronterizos**. Dicho plan se apoyará en los esfuerzos realizados por los Estados miembros para incrementar la velocidad de las conexiones clave entre ciudades a través de la mejora de la gestión de la capacidad, la coordinación de los horarios, un parque común de material móvil y mejoras en infraestructuras específicas para impulsar nuevos servicios ferroviarios, también nocturnos. Las plataformas u otras estructuras organizativas con este fin deben estar abiertas a todos los Estados miembros. Debe apoyarse el pilotaje en algunas rutas con la participación de todas las partes interesadas, y podría utilizarse una combinación de contratos públicos de servicios y servicios de libre acceso para probar distintos modelos para las conexiones y servicios nuevos, con el objetivo de lanzar quince programas piloto de aquí a 2030.
34. Es preciso reforzar el espacio ferroviario europeo único y la Comisión estudiará **medidas para ampliar el mercado ferroviario**²⁷, abordando las necesidades de las empresas ferroviarias para acceder a capacidades de gran calidad y maximizando el uso de la infraestructura ferroviaria. **Debe facilitarse la compra y utilización de los billetes transfronterizos**. A partir de 2021, la Comisión propondrá medidas reglamentarias para propiciar billetes innovadores y flexibles que combinen diversos modos de transporte y ofrezcan a los pasajeros verdaderas opciones para un viaje puerta a puerta.
35. Como bien recoge el Plan del Objetivo Climático para 2030, aumentar la cuota modal del transporte colectivo y los traslados a pie y en bicicleta, así como la movilidad automatizada, conectada y multimodal, reducirá significativamente la contaminación y congestión causadas por el transporte, especialmente en las ciudades, y mejorará la salud y el bienestar de las personas. **Las ciudades están en la primera línea de la transición a una sostenibilidad mayor y ahí deben continuar**. La Comisión incrementará las interacciones con las ciudades y los Estados miembros para garantizar que todas las ciudades grandes y medianas que sean nodos urbanos de la RTE-T cuenten con sus propios planes de movilidad urbana sostenible para 2030. Los planes deben incluir objetivos nuevos, por ejemplo relacionados con la ausencia de emisiones y de fallecimientos en accidentes de tráfico. Los modos de transporte activos, como son los desplazamientos en bicicleta, han experimentado un crecimiento con el anuncio de las ciudades de más de 2 300 km de infraestructura adicional para bicicletas. Esta cifra debería duplicarse durante los próximos diez años hasta llegar a los 5 000 km en carriles bici seguros. Asimismo, la Comisión estudia el desarrollo de una misión en el ámbito de las ciudades inteligentes y

²⁷ Concretamente, la Comisión evaluará la interacción del Reglamento (UE) n.º 913/2010 con la Directiva 2012/34/UE, el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y la Directiva 92/106/CEE.

climáticamente neutras²⁸, como prioridad estratégica para la acción conjunta, a fin de lograr la descarbonización de un gran número de ciudades europeas en 2030 a más tardar.

36. En las zonas urbanas y suburbanas es fundamental que la multimodalidad sea fluida gracias a las soluciones digitales. El incremento de la presión que sufren los sistemas de transporte de pasajeros ha impulsado la **demanda de soluciones nuevas e innovadoras** y diversos servicios de transporte se han integrado en un servicio accesible a petición, siguiendo el concepto de movilidad como servicio (MaaS). Al mismo tiempo, son muchas las ciudades que están experimentando un giro hacia los servicios de movilidad compartida y colaborativa (uso compartido de vehículos y bicicletas, servicios de vehículos con conductor y otras formas de micromovilidad), propiciado por la aparición de plataformas intermediarias, lo que posibilita la reducción del número de vehículos en el tráfico diario.
37. La UE y los Estados miembros deben estar a la altura de las expectativas de nuestros ciudadanos, a saber, lograr un aire más limpio, menos ruido y congestión y eliminar las muertes en las calles de nuestras ciudades. Mediante la revisión del paquete de movilidad urbana para promover y respaldar estos modos de transporte sostenibles y saludables, la Comisión contribuirá al **perfeccionamiento del actual marco europeo de movilidad urbana**. Son necesarias orientaciones más claras sobre la gestión de la movilidad en los ámbitos local y regional, también sobre cómo mejorar la planificación urbana, y sobre la conectividad con las zonas rurales y suburbanas, con vistas a que los viajeros pendulares dispongan de opciones de movilidad sostenibles. Las políticas y el apoyo financiero de Europa también deben reflejar la importancia de la movilidad urbana para el funcionamiento general de la RTE-T contemplando soluciones para el primer y el último tramo que incluyan nodos de movilidad multimodal, aparcamientos de disuasión e infraestructuras seguras para los desplazamientos a pie y en bicicleta.
38. La Comisión estudiará formas para garantizar que el transporte de pasajeros bajo demanda (taxis y vehículos de alquiler privados) pueda ganar en sostenibilidad y prestar servicios eficientes a los ciudadanos al tiempo que se mantiene el buen funcionamiento del mercado único y se resuelven las inquietudes en términos sociales y de seguridad. La Comisión también **ayudará a las ciudades a modernizar sus instrumentos políticos**, especialmente en ámbitos como el de la micromovilidad o el apoyo a la contratación pública²⁹ de vehículos de emisión cero, incluidos autobuses y transbordadores, y la infraestructura asociada. La mejora de la información sobre las zonas de emisiones bajas o sin emisiones y las etiquetas comunes, así como las soluciones digitales para vehículos pueden ayudar a mantener el buen funcionamiento del mercado único y facilitar el ejercicio de las libertades fundamentales.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 4: ECOLOGIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

39. El Pacto Verde Europeo aboga por que una parte considerable del 75 % del transporte interior que se realiza en la actualidad por carretera **pase al ferrocarril y las vías navegables interiores**. El **transporte marítimo de corta distancia** y los vehículos de emisión cero eficientes también pueden contribuir a la ecologización del transporte de mercancías en Europa. Por consiguiente, deben adoptarse medidas urgentes a tenor de los limitados avances alcanzados hasta la fecha: a título de ejemplo, la cuota modal del

²⁸ El objetivo de las misiones europeas de investigación e innovación será encontrar soluciones para algunos de los mayores retos a los que se enfrenta nuestro mundo. Constituyen una parte integral del programa marco Horizonte Europa que comenzará en 2021. https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

²⁹ Por ejemplo, el objetivo principal de la iniciativa «Grandes compradores por el clima y el medio ambiente» es potenciar la implantación de la contratación pública estratégica en Europa a través de asociaciones entre los grandes compradores públicos, como pueden ser ciudades, regiones, hospitales, centrales de compras, servicios públicos, etc., que trabajan en proyectos concretos y tienen retos similares. Este objetivo se alcanza fomentando la colaboración entre los grandes compradores en la contratación pública estratégica con vistas a impulsar el mercado de bienes, obras y servicios innovadores.

ferrocarril en el transporte interior había caído al 17,9 % en 2018³⁰, en comparación con el 18,3 % en 2011.

40. Para apoyar la ecologización de las operaciones de transporte de carga en Europa, el **marco existente para el transporte intermodal necesita una renovación sustancial** y debe convertirse en una herramienta eficaz. Deben considerarse opciones de revisión del marco reglamentario, como por ejemplo la Directiva de transporte combinado, así como la introducción de incentivos económicos para las operaciones y la infraestructura. Los mecanismos de incentivo deben basarse en un seguimiento imparcial del rendimiento, de acuerdo con un marco europeo de medición de las emisiones del transporte y la logística.
41. La **logística multimodal debe formar parte de esta transformación**, dentro de las zonas urbanas y fuera de ellas. El crecimiento del comercio electrónico ha modificado significativamente los hábitos de consumo, pero deben tenerse en cuenta los costes externos de millones de entregas, incluida la reducción de los trayectos sin carga e innecesarios. En consecuencia, la planificación de la movilidad urbana sostenible también debe englobar la dimensión del transporte de mercancías a través de planes específicos de logística urbana sostenible. Dichos planes acelerarán el despliegue de las soluciones de emisión cero ya disponibles, como por ejemplo bicicletas de reparto, entregas automatizadas y drones (aeronaves no tripuladas), y un uso mejor de las vías navegables interiores hasta las ciudades.
42. La **escasez de infraestructuras de transbordo**, y de terminales interiores multimodales en particular, es acusada en determinadas partes de Europa y debe concedérsele la máxima prioridad. Deben cerrarse las conexiones que faltan en la infraestructura multimodal. Por otro lado, el sistema de transporte debe funcionar con mayor eficiencia en términos generales mediante tecnologías de transbordo mejoradas. La UE necesita el intercambio multimodal de datos, además de sistemas inteligentes de gestión del tráfico en todos los modos. En última instancia, todos los modos para el transporte de mercancías deben concentrarse en un punto a través de terminales multimodales, y la Comisión emprenderá iniciativas para que la financiación de la UE y otras políticas, incluido el apoyo a la I+i, estén mejor orientadas para resolver estas cuestiones al tiempo que se respetan plenamente las obligaciones internacionales de la Unión. El examen de las normas sobre ayudas estatales aplicables al ferrocarril, que ya prevén un marco flexible para financiar la multimodalidad con dinero público, favorecerá más aun dicho objetivo.
43. En los últimos años, algunas empresas innovadoras han demostrado que el transporte de mercancías por ferrocarril puede funcionar de manera fiable y resultar atractivo a los clientes. No obstante, sigue habiendo numerosos obstáculos técnicos y normas nacionales que merman su desempeño. **El transporte de mercancías por ferrocarril requiere un fuerte impulso** a través del aumento de la capacidad, el refuerzo de la coordinación y cooperación transfronterizas entre los administradores de infraestructuras ferroviarias, la mejora de la gestión general de la red ferroviaria y el despliegue de nuevas tecnologías, como por ejemplo el acoplamiento digital y la automatización. La Comisión propondrá la revisión de la normativa que regula los corredores ferroviarios de mercancías y los corredores de la red básica de la RTE-T. Integrar estos corredores en «corredores europeos de transporte», centrándose en «mejoras inmediatas», como la longitud de los trenes, el gálibo de carga y normas de explotación mejoradas, junto con la finalización de los enlaces

³⁰ Alrededor de la mitad del transporte ferroviario de mercancías es transfronterizo. Esto confiere al transporte ferroviario de mercancías una fuerte dimensión europea, y lo hace incluso más sensible a una ausencia de interoperabilidad y cooperación entre las redes ferroviarias nacionales, que puede afectar a su competitividad. Su carga tradicional, como por ejemplo materias primas, ha sido objeto de una transformación industrial a gran escala y las mercancías de entrega «justo a tiempo» de alto valor, que cada vez están más extendidas, requieren servicios diferentes.

clave que faltan y la adaptación de la red básica para que sea plenamente compatible con el transporte de mercancías, reforzará la dimensión relativa a infraestructuras de nuestras acciones para promover el transporte intermodal. La Comisión propondrá mejorar las normas sobre la asignación de capacidad ferroviaria en consonancia con el proyecto en curso sobre la remodelación de los horarios, a fin de proporcionar surcos ferroviarios flexibles adicionales. La aplicación de las normas europeas sobre el ruido del tráfico ferroviario ayudará a paliar los recelos asociados.

44. De igual manera, aunque los sucesivos programas de acción³¹ han ayudado al **transporte por vías navegables interiores** a mantener en gran medida su cuota modal³², es necesario tomar medidas para que este logro no retroceda y aprovechar el potencial sin explotar de una manera sostenible, tanto a lo largo de los corredores de la RTE-T como dentro de los centros urbanos en los que las vías navegables interiores pueden ecologizar el último tramo de la logística urbana. La Comisión presentará el programa NAIADES III para encauzar este potencial haciendo frente a los principales desafíos, como la necesidad de renovar las flotas de chalanas y mejorar el acceso a la financiación, al tiempo que se garantiza el pleno cumplimiento de las políticas medioambientales, en particular de la Directiva marco sobre el agua y la Directiva sobre los hábitats.
45. Por otro lado, el apoyo de la RTE-T a las autopistas del mar ha sido un éxito y se ha registrado un incremento de la carga transportada con mayor sostenibilidad a través del **transporte marítimo de corta distancia**. Ahora, la UE debe predicar con el ejemplo y hacer que las zonas marítimas europeas sean sostenibles, inteligentes y resilientes.

Hitos³³ relativos al desvío de más actividad hacia modos de transporte más sostenibles:

- 4) *Los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km deben ser neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la UE.*
- 5) *El tráfico en ferrocarril de alta velocidad se duplicará para 2030 y se triplicará para 2050³⁴.*
- 6) *De aquí a 2030, habrá por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa.*
- 7) *El tráfico ferroviario de mercancías aumentará un 50 % de aquí a 2030 y se duplicará para 2050³⁵.*
- 8) *El transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumentarán un 25 % de aquí a 2030 y un 50 % para 2050³⁶.*

2.3 Debemos introducir los incentivos adecuados para impulsar la transición a una movilidad de emisión cero

46. Como tercer pilar de nuestro enfoque, **deben reforzarse los incentivos para que los usuarios de transportes se decanten por opciones más sostenibles**. Estos incentivos son principalmente económicos, a saber, la tarificación del carbono, la fiscalidad y las tasas por infraestructura, pero deben complementarse facilitando a los usuarios mejor información.

³¹ NAIADES I y II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³² El transporte por vías navegables interiores aumentó un 6 % entre 2005 y 2017.

³³ Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, estos hitos se establecen para reflejar la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras.

³⁴ En comparación con 2015.

³⁵ En comparación con 2015.

³⁶ En comparación con 2015.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 5: TARIFICACIÓN DEL CARBONO Y OFERTA DE MEJORES INCENTIVOS PARA LOS USUARIOS

47. A pesar de los compromisos políticos asumidos hace tiempo para que la fijación de precios en el transporte fuese justa y eficiente, los progresos han sido limitados. Es preciso aplicar sin demora los **principios de «quien contamina paga» y de «el usuario paga»** en todos los modos de transporte. Solo los correspondientes costes externos relacionados con el medio ambiente³⁷ ascienden a 388 000 millones EUR cada año. Al internalizar estos costes externos, las personas que utilizan el transporte sufragarán todos los costes en lugar de dejar que otros miembros de la sociedad se hagan cargo de ellos, lo que pondrá en marcha un proceso destinado a disponer de modos de transporte más sostenibles con menos costes externos. **En consecuencia, la Comisión emprenderá una serie integral de medidas para conseguir una tarificación justa y eficiente en todos los modos de transporte.** Es preciso aunar el comercio de emisiones, la tarificación de infraestructuras y los impuestos sobre la energía y los vehículos en una política coherente, complementaria y mutuamente compatible.
48. Concretamente, **el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) es el instrumento más importante de tarificación del carbono** a fin de internalizar el coste de las emisiones de CO₂. La Comisión propondrá la ampliación del RCDE UE al sector del transporte marítimo. Por lo que respecta a la aviación, se elaborará una propuesta para revisar la Directiva RCDE UE, en particular para reducir los derechos de emisión asignados gratuitamente a las compañías aéreas. Como ya se anunció en el Pacto Verde Europeo, la ampliación adicional del régimen podría incluir las emisiones del transporte por carretera y ya se está trabajando en una evaluación de impacto. Los ingresos generados por el RCDE UE pueden invertirse en la I+i de la UE para seguir reduciendo las emisiones. Asimismo, la Comisión propondrá la aplicación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional³⁸ (CORSIA) de la OACI a través de la revisión de la Directiva RCDE UE en 2021. En el seno de la OMI, la Comisión ejercerá presión para hacer avanzar las conversaciones sobre instrumentos basados en el mercado como medida a medio plazo para aplicar la estrategia de reducción de los gases de efecto invernadero.
49. **Las subvenciones a los combustibles fósiles deben desaparecer.** A la hora de revisar la Directiva sobre fiscalidad de la energía, la Comisión tratará de armonizar la fiscalidad de los productos energéticos y de la electricidad con las políticas de la UE en materia de energía y clima. Como parte de la evaluación de impacto en curso, está examinando minuciosamente las exenciones fiscales en vigor, incluidas las aplicables a los combustibles marítimos y de aviación, y elaborará una propuesta sobre la mejor forma de colmar las posibles lagunas en 2021. La fiscalidad del contenido energético de diversos combustibles debe estar mejor armonizada y es preciso perfeccionar los incentivos para la implantación de combustibles de transporte sostenibles.
50. **Necesitamos realizar avances sustanciales en una tarificación eficaz por el uso de infraestructuras,** especialmente en el transporte por carretera. Este aspecto es fundamental

³⁷ El estudio, «Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities» [Tarificación de las infraestructuras de transporte sostenible e internalización de las externalidades del transporte] (junio de 2019), abordó las emisiones directas de CO₂ y contaminantes atmosféricos, las emisiones indirectas de CO₂ y contaminantes atmosféricos procedentes de la producción de energía, la contaminación atmosférica y el ruido excesivo y los daños en los hábitats. Se calcula que el importe de los impuestos y tasas totales recaudados del sector ascienden a 340 000 millones EUR como mínimo. Según el estudio, los costes por los retrasos derivados de la congestión suponen un importe adicional de 228 000 millones EUR. Se estimó que los costes externos de los accidentes de tráfico alcanzaban los 250 000 millones EUR. Asimismo, en el estudio se calculó que los costes totales de infraestructura ascendían a 256 000 millones EUR. En el caso de los puertos y aeropuertos, el total de los impuestos y costes de infraestructura solo engloba los principales. Todas las cifras se refieren a la Europa de los Veintisiete.

Fuente: «Study on Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities» (Junio de 2019). https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

para internalizar el coste de los daños sufridos por las infraestructuras, pero también es imprescindible para hacer frente al coste de la contaminación y la congestión para la sociedad. La Comisión insta encarecidamente al Parlamento Europeo y al Consejo a que se pronuncien sobre la propuesta de la Comisión para modificar la Directiva del eurodistintivo a la altura de las ambiciones del Pacto Verde Europeo. La aplicación de una tarificación vial inteligente y basada en la distancia, con distintas tarifas en función del tipo de vehículo y el tiempo de utilización, es una herramienta eficaz para incentivar opciones sostenibles y económicamente eficientes, gestionar el tráfico y reducir la congestión.

51. Actualmente, ni los particulares que planifican un viaje ni los expedidores u operadores logísticos que organizan una entrega tienen suficientemente en cuenta la huella ambiental. Esto se debe, en parte, a que no disponen de la **información adecuada**, en particular sobre las alternativas existentes. **Debe indicarse claramente la opción más sostenible.** Facilitando información adecuada sobre la huella ambiental y brindando de manera más sistemática la oportunidad de que los consumidores compensen voluntariamente su viaje, tanto los consumidores como las empresas estarán más capacitados para realizar elecciones de entrega y transporte más sostenibles.
52. Por esta razón, la Comisión prevé **establecer un marco europeo para la medición armonizada de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y la logística**, basado en normas internacionales, que a su vez podría utilizarse para ofrecer a las empresas y los usuarios finales una estimación de la huella de carbono de sus opciones e incrementar el número de usuarios finales y consumidores que se decantan por soluciones de transporte y movilidad más sostenibles, sin caer en el blanqueo ecológico. Recibir información sobre la huella de carbono de un desplazamiento específico podría convertirse en un nuevo derecho de los pasajeros, en cuyo caso debería aplicarse a todos los modos de transporte.
53. Nuestra capacidad para reducir el impacto medioambiental depende en gran medida de lo que elijamos. El **Pacto Europeo sobre el Clima** mostrará y apoyará las numerosas opciones de que disponen los ciudadanos para moverse de una manera eficiente, más saludable y menos contaminante. Desempeñará un papel destacado en la sensibilización sobre la movilidad de emisión cero, fomentará la implicación en este ámbito y animará a las empresas y ciudades a ecologizar sus estrategias de movilidad.

Hitos³⁹ sobre la internalización de los costes externos del transporte, también a través del RCDE UE:

- 9) *Para 2030, el transporte intermodal basado en el ferrocarril y las vías navegables será capaz de competir en igualdad de condiciones con el transporte exclusivamente por carretera en la UE⁴⁰.*
- 10) *Todos los costes externos del transporte dentro de la UE serán sufragados por los usuarios del transporte a más tardar en 2050.*

3 MOVILIDAD INTELIGENTE: LOGRAR UNA CONECTIVIDAD FLUIDA, SEGURA Y EFICIENTE

54. Las personas deben disfrutar de una experiencia multimodal fluida durante todo su viaje gracias a una serie de opciones de movilidad sostenibles, impulsadas cada vez más por la

³⁹ Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, estos hitos se establecen para reflejar la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras.

⁴⁰ En términos de porcentaje de los costes externos internalizados.

digitalización y la automatización. Puesto que la innovación perfilará la movilidad de pasajeros y mercancías del futuro, es preciso contar con el marco y los factores propicios adecuados para facilitar esta transición, que puede hacer que el sistema de transporte sea mucho más eficiente y sostenible.

55. La aceptación pública y social es fundamental para que la transición prospere, motivo por el que estos esfuerzos respetarán plenamente y se regirán por los valores europeos, las normas éticas, la igualdad, y las normas de privacidad y protección de datos, entre otros aspectos. Además, se concederá una gran prioridad a la ciberseguridad.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 6: HACER REALIDAD LA MOVILIDAD MULTIMODAL CONECTADA Y AUTOMATIZADA

56. **La UE debe aprovechar al máximo las soluciones digitales inteligentes y los sistemas de transporte inteligentes (STI).** Los sistemas conectados y automatizados ofrecen un potencial enorme para mejorar radicalmente el funcionamiento de todo el sistema de transporte y contribuir a nuestros objetivos de sostenibilidad y seguridad. Las acciones se concentrarán en favorecer la integración de los modos de transporte en un sistema multimodal que funcione.

57. Europa no puede dejar escapar las oportunidades que brinda la **movilidad conectada, cooperativa y automatizada**, la cual puede proporcionar movilidad para todos, devolvernos tiempo valioso y mejorar la seguridad vial. La Comisión impulsará la investigación y la innovación, posiblemente a través de una nueva asociación europea en materia de movilidad conectada, cooperativa y automatizada prevista en el marco de Horizonte Europa y de otras asociaciones centradas en las tecnologías digitales. Dichas asociaciones son importantes por lo que respecta al desarrollo y la aplicación de una agenda europea de investigación e innovación compartida, coherente y a largo plazo, ya que reúnen a agentes de toda la cadena de valor. La UE debe cerciorarse de que los esfuerzos están bien coordinados y de que los resultados llegan al mercado. Por ejemplo, es preciso abordar la falta de armonización y coordinación de las normas viales pertinentes y la responsabilidad civil de los vehículos automatizados. La visión consiste en hacer de Europa un líder mundial en el desarrollo y despliegue de servicios y sistemas de movilidad conectada, cooperativa y automatizada y, con ello, aportar una contribución significativa al liderazgo europeo en un transporte por carretera seguro y sostenible⁴¹.

58. La Comisión estudiará opciones **para seguir apoyando las operaciones de transporte por carretera seguras, inteligentes y sostenibles** a través de una agencia existente u otro organismo. Dicho organismo podría respaldar el despliegue y la gestión de STI y la movilidad conectada y automatizada sostenible en toda Europa. Podría facilitar la elaboración de las normas técnicas pertinentes, en particular sobre el uso transfronterizo de vehículos automatizados y el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje, previstas en la legislación de la Unión y que serían adoptadas por la Comisión. A su vez, estas normas generarían sinergias en todos los Estados miembros. Además, podría elaborar proyectos de métodos de inspección técnica de vehículos y llevar a cabo otras tareas específicas relacionadas con la seguridad vial, además de recopilar los datos pertinentes, o encargarse de tareas específicas en el ámbito del transporte por carretera en caso de perturbaciones graves como la pandemia de COVID-19, que ha requerido la adopción de medidas y soluciones de emergencia, como los corredores verdes⁴².

⁴¹ Otras asociaciones centradas en las cuestiones esenciales de la portabilidad de datos deben proteger a los usuarios y ofrecerles una imagen clara y transparente de la forma en que pueden utilizarse o transferirse los datos.

⁴² C(2020) 1897 final, Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, y COM(2020) 685 final,

59. La **planificación y compra de billetes para viajes multimodales** es compleja, ya que no se dispone de un marco que propicie la existencia de servicios integrados multimodales de información, expedición de billetes y pago a nivel de la UE. Para resolver esta situación será necesario superar la disponibilidad y accesibilidad insuficientes de los datos, la cooperación subóptima entre proveedores y vendedores, la ausencia de billetes digitales en algunos casos, la interoperabilidad inadecuada de los sistemas de pago y la existencia de distintos acuerdos de distribución y concesión de licencias. La UE debe transformar su marco jurídico para apoyar los servicios de información, reserva y expedición de billetes de viajes multimodales, a la vez que se atiende a los derechos y las obligaciones de los intermediarios en línea y los proveedores de servicios digitales multimodales que venden billetes o servicios de movilidad. La Comisión examinará si el intercambio de datos, también sobre las tarifas, en los servicios de transporte de pasajeros por carretera y ferrocarril y los acuerdos de venta se adecúan al fin que se persigue. Entretanto, es preciso continuar el desarrollo de billetes y servicios de pago inteligentes e interoperables; incluirlos como un requisito habitual de cualquier contratación pública pertinente promovería un uso mayor.
60. La visión de una experiencia de viaje fluida y la digitalización del intercambio de información resulta especialmente pertinente para el transporte terrestre. **La movilidad del futuro debe ofrecer opciones electrónicas en todos los modos**, para los conductores profesionales y particulares por igual. La digitalización de los certificados para conductores y vehículos y de la información relativa al transporte de mercancías, incluso en forma de cartas de porte electrónicas, un uso sencillo y asequible del alquiler transfronterizo de automóviles, pagos sin contacto en estacionamientos y peajes, así como una información mejor sobre las zonas en que las ciudades o autoridades locales restringen el uso de vehículos para reducir la congestión o mejorar la calidad del aire, todo ello contribuiría a una experiencia de conducción más tranquila. La disponibilidad de certificados e información relativa al transporte de mercancías electrónicos también facilitaría la vigilancia digital del cumplimiento, al tiempo que la localización y el seguimiento en tiempo real de las mercancías sería un paso adelante importante para la realización del mercado único digital, la economía en tiempo real y la transición ecológica.
61. Para crear un sistema de transporte verdaderamente inteligente, también debe abordarse la **eficiencia de la asignación de capacidad y la gestión del tráfico** para evitar un colapso de la capacidad y reducir las emisiones de CO₂. El despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y el cielo único europeo sigue siendo una prioridad para la Comisión y en el marco de *Next Generation EU*: las inversiones en su despliegue se contabilizan íntegramente a efectos de los objetivos de gasto digital y sustancialmente de cara a los objetivos de gasto en clima. Son necesarios esfuerzos adicionales para desarrollar la automatización ferroviaria así como sistemas de gestión del tráfico aéreo (ATM), por ejemplo a través de empresas comunes. La Comisión está estudiando tales empresas comunes para Horizonte Europa (por ejemplo, las Empresas Comunes Shift2Rail (S2R) y SESAR) y otras asociaciones futuras en el marco de dicho programa. El desarrollo adicional de sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS) facilitará el despliegue seguro de operaciones marítimas automatizadas y autónomas.
62. Para que la automatización ferroviaria y la gestión del tráfico se hagan realidad en las principales líneas transfronterizas, la Comisión propondrá una **actualización de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI)** para incluir nuevas tecnologías como la 5G y los datos por satélite y proporcionar una arquitectura de sistema común y

preparada para ampliaciones. Todo esto es necesario para que el ERTMS pueda ocupar la posición central de un sistema ferroviario digital⁴³.

63. Por lo que respecta a la aviación, mejorar la eficiencia de la gestión del tráfico aéreo (ATM) ofrece un gran potencial de modernización y sostenibilidad, ayudando a reducir el consumo excesivo de combustible y las emisiones de CO₂ causadas por las ineficiencias de vuelo y la fragmentación del espacio aéreo⁴⁴. La **realización y aplicación eficaz del cielo único europeo** también facilitará la experiencia de viaje: un marco reglamentario modernizado y una infraestructura de ATM digital ayudarán a reducir los cuellos de botella, permitiendo que los vuelos salgan y lleguen con más puntualidad. En consecuencia, el proceso legislativo relativo al cielo único europeo debe completarse sin demora.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 7: INNOVACIÓN, DATOS E INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA UNA MOVILIDAD MÁS INTELIGENTE

64. **Perfilar nuestra futura movilidad de manera proactiva a través del desarrollo y la validación de nuevas tecnologías y servicios es fundamental para mantenerse a la vanguardia.** En consecuencia, la UE creará condiciones favorables para el desarrollo de nuevas tecnologías y servicios y dispondrá todos los instrumentos legislativos necesarios para su validación. En un futuro cercano, cabe esperar la aparición y la generalización del uso de drones (aeronaves no tripuladas) para aplicaciones comerciales, vehículos autónomos, Hyperloop, aeronaves propulsadas por hidrógeno, vehículos aéreos personales eléctricos, transporte acuático eléctrico y una logística urbana limpia. Resulta **fundamental contar con un entorno propicio para dichas tecnologías de movilidad innovadoras**, con vistas a que la UE pueda convertirse en uno de los principales destinos de despliegue para los innovadores. Las empresas emergentes y los desarrolladores de tecnología necesitan un marco regulador ágil para probar y desplegar sus productos. La Comisión pondrá su empeño en facilitar los ensayos y las pruebas y en adecuar el marco regulador a la innovación para apoyar el despliegue de soluciones en el mercado.
65. La Comisión **impulsará la investigación y el despliegue de tecnologías innovadoras y sostenibles en el transporte.** La inversión en soluciones disruptivas abrirá el camino a importantes descubrimientos y beneficios medioambientales durante los próximos años y décadas. Los programas de investigación de la UE de hoy serán cruciales para el despliegue de mañana, a través de instrumentos como el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional o InvestEU.
66. La **Comisión respalda plenamente el despliegue de drones y aeronaves no tripuladas** y seguirá desarrollando las normas pertinentes, también para el U-Space, a fin de que sean adecuadas para reforzar una movilidad segura y sostenible. Por otra parte, la Comisión adoptará una «Estrategia 2.0 para los drones» en la que establezca posibles formas de orientar el desarrollo ulterior de esta tecnología y su marco regulador y comercial.
67. Asimismo, para conseguir que la transformación digital del sector del transporte sea una realidad, **la UE debe garantizar la disponibilidad de facilitadores digitales clave**, como por ejemplo componentes electrónicos para la movilidad, infraestructura de red, recursos nube/borde, tecnologías y gobernanza de datos, así como inteligencia artificial. La UE debe seguir reforzando sus capacidades industriales relacionadas con la cadena de suministro digital. Esto incluye el diseño y la producción de componentes, plataformas de *software* y

⁴³ Con ello se contribuirá a acelerar la digitalización de las operaciones ferroviarias con el Futuro Sistema de Comunicación Móvil Ferroviario (FRMCS) y la aplicación del concepto de «tren del gigabit».

⁴⁴ Con ello se puede reducir hasta un 10 % de las emisiones del transporte aéreo y, a su vez, la gestión del tráfico aéreo podría ayudar a abordar los efectos climáticos de la aviación no relacionados con el CO₂.

tecnología de la internet de las cosas para profundizar en la electrificación y la automatización del transporte y la movilidad⁴⁵.

68. Asimismo, la UE debe garantizar el **máximo nivel de rendimiento de las infraestructuras digitales**, en particular a través de la **5G**, que ofrece un amplio abanico de servicios y ayuda a conseguir niveles más altos de automatización entre las diferentes aplicaciones de movilidad. Por otro lado, es necesario redoblar esfuerzos para lograr el objetivo de una cobertura ininterrumpida a través de los principales corredores de transporte de toda Europa con infraestructuras de conectividad 5G, tal como se recoge en el plan de acción para la 5G de 2016⁴⁶. Resulta fundamental contar con un mercado único digital que funcione bien.
69. La **inteligencia artificial** (IA) se está volviendo fundamental para la automatización del transporte en todos los modos y los componentes y tecnologías digitales ocupan un lugar central en ellos. La Comisión contempla un ecosistema de IA de excelencia y confianza, que se perfilará con la financiación de la investigación, la innovación y el despliegue a través de los programas Horizonte Europa y Europa Digital. En este contexto, la Comisión prestará apoyo a los centros de ensayo y experimentación dedicados a la IA para la movilidad inteligente en el marco del programa Europa Digital.
70. La transformación digital del sector del transporte y la movilidad requiere redoblar los esfuerzos relacionados con **la disponibilidad, el acceso y el intercambio de datos**. En la actualidad, a menudo se ven obstaculizados por unas condiciones reguladoras poco claras, la ausencia de un mercado de la UE para el suministro de datos, la falta de una obligación de recogida y puesta en común de datos, herramientas y sistemas incompatibles para la recogida y puesta en común de datos, normas diferentes, o recelos en cuanto a la soberanía de los datos. La disponibilidad de datos y estadísticas también es esencial, especialmente de datos en tiempo real, ya que permite prestar mejores servicios a los ciudadanos o dotar de transparencia a las cadenas de suministro en el transporte de mercancías.
71. Por este motivo, la Comisión propondrá acciones adicionales para **construir un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad**. Tendrá en cuenta la gobernanza transversal establecida en la Estrategia de datos⁴⁷ y la norma relativa a los datos, así como el principio de neutralidad tecnológica. La finalidad es recopilar, conectar y poner a disposición datos para lograr los objetivos de la UE, de la sostenibilidad a la multimodalidad. Dicho espacio de datos relativos a la movilidad debe funcionar en sinergia con otros sistemas clave, incluidos los energéticos, los de navegación por satélite y los de telecomunicaciones, al tiempo que está protegido frente a ciberamenazas y es compatible con las normas de protección de datos de la Unión. A la vez, debe mantenerse la igualdad de condiciones por lo que respecta a los datos en la cadena de valor, de forma que la innovación pueda prosperar y surjan nuevos modelos de negocio. La Comisión estudiará distintas opciones reglamentarias para conceder a los operadores un espacio seguro y fiable en el que compartir sus datos dentro de los sectores y entre ellos, sin falsear la competencia y respetando la privacidad y las obligaciones internacionales de la Unión.
72. Puesto que el acceso a los datos de los vehículos será fundamental para el intercambio de datos relativos al transporte y la movilidad inteligente, la Comisión presentará en 2021 una nueva iniciativa relativa al acceso a los datos sobre automóviles, a través de la cual propondrá un marco equilibrado que garantice a los proveedores de servicios de movilidad un acceso justo y eficaz a los datos de los vehículos.

⁴⁵ La UE reforzará el apoyo que presta en este ámbito a través de la Empresa Común para Tecnologías Digitales Clave y el apoyo a las tecnologías de procesadores seguros y de bajo consumo de energía.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, «La 5G para Europa: un plan de acción».

⁴⁷ COM(2020) 66 final, «Una Estrategia Europea de Datos».

Hitos⁴⁸ hacia la movilidad inteligente:

- 11) Para 2030, el transporte de pasajeros multimodal se verá facilitado por la expedición integrada de billetes electrónicos y el transporte de mercancías será electrónico.
- 12) Para 2030, la movilidad automatizada se desplegará a gran escala.

4 MOVILIDAD RESILIENTE. UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE MÁS RESILIENTE: POR UNA CONECTIVIDAD INCLUSIVA

73. El transporte ha sido uno de los sectores más afectados por la pandemia de COVID-19⁴⁹, ya que ha soportado los perjuicios derivados de las enormes perturbaciones de la demanda a raíz de las necesarias medidas de contención y mitigación. Esta situación ha provocado la interrupción de la cadena de suministro, la caída abrupta del turismo y los viajes, tanto nacionales como exteriores, y una reducción de la conectividad en la UE en su conjunto. Por otra parte, ha acarreado inmensas dificultades operativas y financieras para numerosas empresas activas en el sector del transporte, muchas de ellas pequeñas y medianas empresas (pymes). **Esta estrategia debe ayudar al sector y a los ecosistemas pertinentes, como por ejemplo el de los viajes y el turismo, a recuperarse mejor de la actual crisis y a ser más ecológicos, más inteligentes y más resilientes.**

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 8: REFORZAR EL MERCADO ÚNICO

74. La UE tiene ahora la oportunidad de construir un sistema de movilidad que sea sostenible, inteligente y resiliente: un sistema para las futuras generaciones. La evaluación anterior de la Comisión puso de manifiesto la necesidad de realizar inversiones a gran escala y con rapidez, incluidas inversiones públicas y privadas sustanciales en el ámbito nacional: se estima que las inversiones adicionales para el periodo 2021-2030 en vehículos (incluidos material móvil, buques y aeronaves) y el despliegue de infraestructuras destinadas a combustibles renovables e hipocarbónicos asciende a 130 000 millones EUR al año, en comparación con la década previa⁵⁰. El déficit de inversión para la transformación ecológica y digital sumaría, por lo que respecta a las infraestructuras, otros 100 000 millones EUR al año⁵¹. Solo para completar la red básica de la RTE-T y hacer de ella un verdadero sistema multimodal, serán necesarios 300 000 millones EUR a lo largo de los próximos diez años. **Estas inversiones son fundamentales para reforzar el mercado único.**

75. La inversión debe coordinarse y priorizarse dentro de los programas de financiación de la UE, incluido el instrumento de recuperación *Next Generation EU*, conforme a los siguientes principios. En primer lugar, la ayuda no reembolsable, en particular la procedente del nuevo Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, el FEDER y el Fondo de Cohesión o el Fondo de Innovación, debe destinarse prioritariamente a los proyectos con

⁴⁸ Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, estos hitos se establecen para reflejar la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras.

⁴⁹ Por ejemplo, en mayo de 2020, el tráfico aéreo disminuyó aproximadamente un 90 % en comparación con el año anterior (*fuentes*: Eurocontrol), los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros de larga distancia un 85 % y los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros regionales (incluidos los suburbanos) un 80 %, los servicios ferroviarios internacionales de transporte de pasajeros prácticamente se paralizaron [*fuentes*: Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CCFE)]; se produjo una reducción superior al 90 % de los transportes en buques de pasaje y en cruceros a mediados de abril en comparación con el año anterior [*fuentes*: Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)].

⁵⁰ COM(2020) 562 final, «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030: Invertir en un futuro climáticamente neutro en beneficio de nuestros ciudadanos».

⁵¹ SWD(2020) 98 final, a partir de las estimaciones asociadas a la RTE-T y los cálculos del BEI. Esta estimación no incluye los costes de la reconstitución de recursos propios ni los de la renovación periódica de la flota, que, no obstante, podría retrasarse por el impacto de la pandemia de COVID-19 en las empresas de transporte.

mayor valor social, medioambiental y económico, que más valor añadido de la UE generen y que tengan un efecto directo en el empleo, el crecimiento y la resiliencia. El MCE es el instrumento principal para financiar el desarrollo de infraestructuras con el máximo valor añadido de la UE al tiempo que se integran los objetivos ecológicos y digitales. En segundo lugar, los fallos de mercado y los niveles de inversión subóptimos en ámbitos políticos prioritarios deben abordarse a través de instrumentos de financiación, en particular a través de los ejes de actuación «infraestructuras sostenibles» e «investigación, innovación y digitalización» del Programa InvestEU, complementados, en su caso, con la utilización adicional de instrumentos de financiación mixta. En tercer lugar, la política de préstamos al sector de los transportes del BEI también debería ayudar a alcanzar los objetivos de la Estrategia ofreciendo un marco integral que atraiga la inversión privada para mejorar la resiliencia y acelerar el despliegue de tecnologías sostenibles e inteligentes en todos los modos.

76. La inversión en la recuperación del sector del transporte debe ir acompañada de **inversiones por parte de las empresas en una movilidad más sostenible y digital**. Deben definirse criterios técnicos de selección, basados en el Reglamento por el que se establece una taxonomía⁵², para todos los modos de transporte, sin dejar de reconocer las necesidades de inversión específicas. La financiación de la inversión en transportes sostenibles también podría apoyarse en la futura norma europea sobre bonos verdes, asentada en la taxonomía de la UE. La próxima revisión de las normas sobre ayudas estatales referentes al transporte también debe servir para orientar la transición del sector hacia la sostenibilidad, concediendo a todos los modos una oportunidad cada vez mayor de competir en igualdad de condiciones por una subvención.
77. Para hacerse con una cartera creíble de proyectos viables y acelerar la inversión, es necesario **apoyar a las autoridades públicas y los promotores de proyectos ofreciéndoles asesoramiento**. Dicho apoyo puede prestarse a través del instrumento de apoyo técnico y el centro de asesoramiento InvestEU, y también mediante la asistencia técnica disponible dentro de los programas financiados en el marco de la política de cohesión.
78. **Las pymes⁵³ necesitan acceder más fácilmente a la financiación**, especialmente para la renovación de las flotas y otras inversiones innovadoras y ecológicas, a través, por ejemplo, de una comunicación y orientaciones más claras, apoyo administrativo específico y mecanismos de ayuda financiera simplificados. Apoyar la creación de reservas, fondos y otros mecanismos de intermediación garantizará una masa crítica para el acceso a la financiación. Los Estados miembros deben designar una ventanilla única para que las empresas soliciten dicho apoyo.
79. La inversión en **infraestructuras de transporte** en toda la UE es fundamental para garantizar la conectividad, el funcionamiento sostenible de la economía y la cohesión entre los Estados miembros, motivo por el que es necesario revisar ahora el marco europeo de gobernanza económica: la UE debe promover inversiones en transporte basadas en una clase de activos de infraestructura de la UE. Dicha clase podría englobar los proyectos de infraestructura cuya ejecución esté basada en la planificación estratégica europea, como por ejemplo los proyectos de la RTE-T. La Comisión velará igualmente por que las nuevas orientaciones sobre la RTE-T sean coherentes con el principio de «no ocasionar daños

⁵² Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13).

⁵³ En 2017, en la Europa de los Veintisiete había más de 1,1 millones de empresas en el sector de los servicios de transporte y almacenamiento, en las que trabajaba el 8,1 % de la población activa de la economía empresarial no financiera. Más de la mitad de dicha población está empleada por pymes.

significativos» y con el Pacto Verde Europeo. Por otra parte, es necesario adaptar las infraestructuras al cambio climático y hacerlas más resilientes frente a las catástrofes, cuestión que la Comisión abordará tanto en el examen de la RTE-T como en la estrategia de adaptación al cambio climático, también a través de orientación específica sobre protección frente al cambio climático.

80. **Deben adoptarse todas las medidas necesarias para completar la RTE-T a tiempo.** La Comisión propondrá reforzar el papel de los coordinadores europeos para impulsar los avances en los corredores de transporte de todo el continente con vistas a su finalización en 2030 a más tardar. La UE debe dar prioridad a colmar las brechas Este-Oeste y Norte-Sur en términos de infraestructuras modernas. Las historias de éxito del puente de Øresund, que une Dinamarca y Suecia, y la red de tren de alta velocidad entre París-Londres-Bruselas-Ámsterdam y Colonia demuestran la necesidad de finalizar sin demora proyectos como Rail Baltica, la línea Lyon-Turín, la Y vasca, el enlace de Fehmarn, el túnel del Brennero, las líneas Dresde-Praga y Viena-Bratislava-Budapest o el canal Sena-Escalda entre muchos otros. Serán necesarios más proyectos transfronterizos para integrar a todos los Estados miembros en el sistema ferroviario europeo del futuro, estableciendo a su vez interconexiones fluidas para los desplazamientos transfronterizos en tren por toda Europa. Todo ello se conseguirá manteniendo la accesibilidad para las zonas rurales y alejadas.
81. Al mismo tiempo, **la inversión debe financiar la modernización de las flotas en todos los modos.** Este aspecto es necesario para garantizar el despliegue de las opciones tecnológicas de emisiones bajas y nulas, también a través de sistemas de retroadaptación y renovación apropiada en todos los modos de transporte. Incrementar el uso de la contratación pública y transfronteriza dentro de la UE, basada en el principio de la oferta económicamente más ventajosa, puede ayudar a llevarlo a cabo de manera rentable. El apoyo destinado a dichas renovaciones de flotas, aunque ha de prestarse en consonancia con las obligaciones internacionales de la UE en materia de subvenciones y con las normas sobre ayudas estatales de la Unión, ayudará a preservar un ecosistema fabril próspero en ámbitos en los que Europa goza de una ventaja tecnológica estratégica, como por ejemplo las industrias de la fabricación de aeronaves, trenes y buques. Con ello aumentarían las perspectivas de desarrollar cadenas de suministro/valor y capacidades de producción adecuadas dentro de la industria manufacturera europea, en consonancia con la nueva estrategia industrial para Europa⁵⁴, y de mantener el liderazgo tecnológico de la base industrial de la UE.
82. Apoyándose en el éxito de la Alianza Europea de Baterías⁵⁵, **la Comisión presta apoyo a cadenas de valor estratégicas (en particular, las relacionadas con las baterías, las materias primas, el hidrógeno y los combustibles renovables e hipocarbónicos)**⁵⁶ mediante instrumentos normativos y financieros. Esto es esencial para garantizar la seguridad del suministro de materias y tecnologías indispensables para una movilidad sostenible e inteligente, evitando que Europa dependa de proveedores externos en sectores críticos para lograr mayor autonomía estratégica. Europa debe sacar provecho de sus activos en el sector espacial, que proporcionan comunicaciones, datos y servicios por satélite a todos los modos de transporte y son especialmente decisivos para una movilidad cooperativa, conectada y automatizada.
83. El espacio único europeo de transporte está más integrado que nunca, pero dista de estar completado. **Sigue habiendo obstáculos a la libre circulación de mercancías y servicios,**

⁵⁴ COM(2020) 102 final, «Una nueva estrategia industrial para Europa».

⁵⁵ La Alianza Europea de Baterías, establecida en 2017, reúne a más de quinientos agentes y ha anunciado más de 100 000 millones EUR de inversiones combinadas a lo largo de la cadena de valor de la UE.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_es.

al igual que obstáculos a la competencia leal, y las normas pertinentes no se aplican o no se hacen cumplir de manera oportuna.

84. La pandemia de COVID-19 ha sacado a la luz las vulnerabilidades del mercado único. Los servicios de carga terrestres, aéreos y por vías navegables ininterrumpidos revisten una importancia crucial para el transporte de mercancías e insumos para las industrias manufactureras, el funcionamiento del mercado único de la UE y la respuesta eficaz de esta a la crisis actual y a las futuras. Deben redoblarse los esfuerzos por garantizar la multimodalidad e interoperabilidad entre los distintos modos y **es preciso acelerar la realización del espacio único europeo de transporte.**
85. Debe mantenerse la integridad del mercado único y la igualdad de condiciones para los operadores, también garantizando que no exista ninguna discriminación entre los operadores actuales y los recién llegados al mercado, por ejemplo, a la hora de conceder ayudas estatales, y que no se introduzcan nuevos obstáculos a la competencia. La **Comisión perseguirá rigurosamente el cumplimiento de las normas de la UE** y revisará o propondrá, en su caso, legislación para eliminar los obstáculos a la libre circulación de mercancías y servicios que afecten al transporte. Durante este proceso, el objetivo de la Comisión será mejorar la eficiencia del sistema de transporte y las operaciones de transporte, por ejemplo, intentando reducir los trayectos sin carga, con lo que se evitarían las emisiones nocivas y la contaminación.
86. Para alcanzar todos los objetivos contemplados en la presente Estrategia, es necesario apoyar los esfuerzos de modernización en cada uno de los modos, a fin de ofrecer a la ciudadanía de la UE una conectividad inteligente a precios asequibles y transparentes. Por lo que respecta a la aviación, la Comisión propondrá la **revisión del Reglamento sobre servicios aéreos**⁵⁷. Sin renunciar a los máximos niveles de seguridad operacional de la aviación, los objetivos serán proteger los intereses de los consumidores y perfilar una industria europea de servicios aéreos resiliente y competitiva, conservando al mismo tiempo empleos de calidad. Esta iniciativa se completará con la modernización de las normas de la UE que rigen las tasas de aeropuerto, las franjas horarias y los sistemas informatizados de reserva. En lo tocante al ferrocarril, la Comisión valorará si las actuales **normas relativas a los cánones de acceso** ofrecen los incentivos adecuados para impulsar mercados competitivos y el atractivo del tren.
87. Para evitar futuras perturbaciones, la **Comisión elaborará**, en respuesta al llamamiento del Consejo, **uno o varios planes de contingencia frente a crisis**, reuniendo a las autoridades de la UE y de los Estados miembros con representantes del sector. Su objetivo sería garantizar la continuidad de la actividad y coordinar las medidas de respuesta en el sector del transporte, sobre la base de las directrices y la legislación elaboradas durante la pandemia de COVID-19, como por ejemplo para los corredores verdes⁵⁸. Con vistas a seguir velando por que las operaciones de transporte de mercancías y los servicios de transporte de pasajeros se desarrollen de manera ininterrumpida en situaciones de crisis, la Comisión evaluará las posibilidades de prever nuevas medidas sanitarias, de seguridad y operativas y de establecer un nivel mínimo armonizado de servicios de transporte esenciales. Asimismo, la UE podría verse obligada a adaptar la legislación vigente en materia de transporte para permitir una respuesta rápida en situaciones de crisis,

⁵⁷ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, y COM(2020) 685 final, Comunicación titulada «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19».

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 9: ALCANZAR UNA MOVILIDAD JUSTA Y EQUITATIVA PARA TODOS

88. La sacudida económica ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con una **movilidad asequible, accesible y equitativa** para los pasajeros y otros usuarios de los servicios de transporte. De hecho, mientras que el mercado único del transporte ha incrementado la conectividad, la movilidad sigue siendo cara para las personas con bajo nivel de renta disponible y no es suficientemente accesible para las personas con discapacidad o movilidad reducida ni para las que tienen escasa alfabetización informática. En las zonas rurales, periféricas y alejadas, incluidas las regiones e islas ultraperiféricas, será fundamental mejorar las conexiones de transporte público para garantizar un acceso a una movilidad sin trabas para todos.
89. La transición a una movilidad sostenible, inteligente y resiliente ha de ser justa, de lo contrario se corre el riesgo de que no se produzca. En consecuencia, la Comisión garantizará que se **estudien todas** las posibilidades que permite **el Mecanismo para una Transición Justa a fin de que esta nueva movilidad sea asequible y accesible en todas las regiones y para todos los pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad y movilidad reducida**. Asimismo, la Comisión seguirá prestando ayuda dirigiendo el apoyo del Fondo de Cohesión y el FEDER a los Estados miembros y las regiones menos desarrollados.
90. Por otro lado, las OSP deben ser más específicas y eficientes si cabe y, siempre que sea posible, contribuir a la transición a un sistema multimodal. Para garantizar que el dinero y el apoyo públicos se emplean de la mejor manera, las autoridades nacionales y locales deben poder **utilizar las OSP para mejorar la conectividad** y reflejar objetivos políticos específicos. Para ello, podrían incorporarse criterios de sostenibilidad para las OSP, como por ejemplo un criterio por el que no puedan imponerse OSP para los vuelos de corta distancia cuando exista una conexión alternativa, adecuada, más sostenible y competitiva. La Comisión estudiará opciones para propiciar un sistema multimodal de OSP, en particular con vistas a permitir que todos los modos de transporte compitan en igualdad de condiciones para satisfacer las necesidades de transporte pertinentes.
91. Una movilidad justa también pasa por **proteger a los pasajeros y sus derechos**. Las cancelaciones masivas durante la pandemia de COVID-19 demostraron la importancia de contar con normas a escala de la UE y de aplicarlas y hacerlas cumplir de manera uniforme. La UE debe ayudar a los pasajeros cuando los operadores de transporte quiebran o atraviesan una grave crisis de liquidez, como ha sucedido en el contexto de la pandemia de COVID-19. Los pasajeros que se han quedado en tierra deben ser repatriados y debe procederse al reembolso de sus billetes en caso de cancelación por parte del transportista. La Comisión examina las opciones y los beneficios de los posibles medios para proteger a los pasajeros frente a tales circunstancias y, si procede, presentará propuestas legislativas.
92. Los derechos de los pasajeros de la UE deben aplicarse mejor, han de ser más claros tanto para los transportistas como para los pasajeros, deben ofrecer una asistencia adecuada, el reembolso y posiblemente una compensación cuando surgen alteraciones, y tienen que prever las sanciones oportunas en caso de que las normas no se apliquen correctamente. La Comisión estudiará las opciones y los beneficios de avanzar con un **marco multimodal para los derechos de los pasajeros** que esté simplificado y sea más coherente y armonizado.
93. El activo más valioso del sector es, con creces, las personas que lo componen y la transición sostenible e inteligente no será posible sin el apoyo y la aceptación de los **trabajadores del transporte**. Aun así, determinados segmentos del sector del transporte suelen padecer unas condiciones de trabajo duras. Las condiciones de trabajo precarias, en particular las largas jornadas laborales, los periodos lejos de casa y los salarios bajos, se

ven agravadas por el incumplimiento de las normas laborales aplicables y por que no se hacen cumplir convenientemente. Ofrecer niveles sociales más altos contribuiría directamente a invertir la actual falta de atractivo general del sector. La mano de obra está envejeciendo rápidamente y en determinadas profesiones ya es muy visible la escasez significativa de capital humano⁵⁹. Los problemas que afectan a los trabajadores del transporte se han visto agravados por la pandemia de COVID-19. Se corre el riesgo de que esta situación empeore si no se toman medidas.

94. Por este motivo, la Comisión estudiará **medidas en los distintos modos de transporte para reforzar el marco legislativo sobre las condiciones de los trabajadores**, garantizar su correcta aplicación y aportar claridad a los derechos sociales aplicables, en consonancia con los diversos instrumentos disponibles para aplicar el pilar europeo de derechos sociales. La Comisión tratará de promover altos niveles sociales, también en el sector de la aviación, que se enfrenta a retos específicos, y trabajará con la Autoridad Laboral Europea para prestar apoyo a los Estados miembros en la garantía del cumplimiento de la legislación pertinente. En el terreno internacional, la Comisión ejercerá presión para conseguir avances en el contexto de la OMI, la Organización Internacional del Trabajo y otras instituciones internacionales a fin de garantizar unas condiciones de trabajo y de vida a bordo dignas y cambios de tripulación oportunos, especialmente durante una pandemia mundial.
95. Los cambios que se están produciendo en el sector, en particular los asociados a la automatización y la digitalización, plantean muchos desafíos nuevos. Los puestos de trabajo en el sector del transporte, especialmente los que requieren una cualificación baja o media, pueden estar **en peligro como consecuencia de la automatización y la transición a una mayor sostenibilidad**. Al mismo tiempo, la transformación digital en curso brinda nuevas oportunidades, como por ejemplo la mejora del entorno de trabajo y empleos de calidad que podrían resultar más atractivos para mujeres y jóvenes. Por consiguiente, es necesaria una senda creíble para la **transición justa de los trabajadores del transporte**. La Comisión publicará recomendaciones para la transición a la automatización y la digitalización y sobre los medios para mitigar sus efectos para los trabajadores del transporte.
96. Por último, para hacer frente a la escasez cada vez mayor de trabajadores cualificados, la Comisión pide a las partes interesadas del transporte y a los interlocutores sociales que contribuyan a la aplicación de la Agenda de **Capacidades** Europea para la competitividad sostenible, la equidad social y la resiliencia⁶⁰ y, en particular, que se sumen al Pacto por las Capacidades⁶¹. Asimismo, las partes interesadas del transporte deberían crear más puestos de aprendizaje, pasar a integrar la Alianza Europea para la Formación de Aprendices y participar activamente en la Semana Europea de la Formación Profesional.
97. La Comisión incorporará convenientemente la **perspectiva de igualdad** en sus iniciativas políticas relacionadas con el transporte y seguirá apoyando la cooperación y el intercambio de buenas prácticas entre las partes interesadas en «Mujeres en el transporte: Plataforma de la UE para el cambio», con vistas a incrementar el número de mujeres en profesiones del sector del transporte. Asimismo, efectuará labores de concienciación sobre cuestiones de igualdad creando una red de embajadores en favor de la diversidad y prestándole su apoyo.

⁵⁹ Por ejemplo, la Unión Internacional de Transportes por Carretera denunció en 2019 que la quinta parte de los puestos de conductor no se cubrían en el sector europeo del transporte por carretera.

⁶⁰ COM (2020) 274 final, «Agenda de Capacidades Europea para la competitividad sostenible, la equidad social y la resiliencia (2020)».

⁶¹ La Comisión tendrá en cuenta la experiencia de la asociación del sector automovilístico, puesta en marcha recientemente como parte del Pacto por las Capacidades, a fin de ayudar a la industria a gestionar los retos en materia de capacitación y reciclaje profesional a los que se enfrenta durante la transición ecológica y digital.

Cualquier futura propuesta en el ámbito del transporte se ajustará a las estrategias sobre igualdad de género⁶² y discapacidad⁶³ de la Comisión.

INICIATIVA EMBLEMÁTICA 10: REFORZAR LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DEL TRANSPORTE

98. La **seguridad** y la **protección** del sistema de transporte son fundamentales y no deben verse comprometidas en ninguna situación. La UE debe mantener su papel de liderazgo mundial en este ámbito. Si queremos lograr el objetivo de que no haya muertes derivadas de la movilidad, resulta esencial realizar esfuerzos constantes con las autoridades internacionales, nacionales y locales, las partes interesadas y la ciudadanía.
99. **Europa sigue siendo la región de transporte más segura del mundo.** Aunque los desplazamientos aéreos, marítimos y en ferrocarril son muy seguros, no debemos bajar la guardia, especialmente por lo que respecta a la seguridad vial. En 2019, aproximadamente 22 700 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE y por cada persona fallecida, en torno a otras cinco sufren lesiones graves con secuelas para toda la vida. Por ello, la Comisión sigue estando plenamente comprometida con la aplicación de la estrategia de la UE para la seguridad vial de 2018⁶⁴.
100. **Factores como la velocidad, el consumo de alcohol y drogas y las distracciones al volante** guardan una correlación estrecha tanto con las causas como con la gravedad de los accidentes de tráfico. La Comisión analizará qué actuación está justificada para hacer frente a estas cuestiones, por ejemplo a través de un uso mayor de las recomendaciones de la UE. La protección de los usuarios vulnerables de la vía pública será prioritaria, al igual que mejorar la recopilación y el análisis de datos, y la Comisión analizará asimismo el valor añadido de una investigación en profundidad de los accidentes a este nivel. La modernización de las infraestructuras de alto riesgo existentes debe seguir siendo una prioridad para las inversiones en infraestructura, prestando especial atención a los segmentos de la red envejecidos o infradesarrollados. A través de medidas para conceder más espacio a las diversas formas de movilidad activa se contribuirá a evitar fallecimientos y lesiones graves entre los usuarios vulnerables de la vía pública.
101. En el sector marítimo, la Comisión prevé iniciar una revisión profunda de la legislación vigente en materia de **responsabilidades del Estado de abanderamiento, control por el Estado rector del puerto e investigación de accidentes**, junto con un refuerzo ininterrumpido de las normas de la UE sobre organizaciones reconocidas. El objetivo general es propiciar un transporte marítimo seguro, protegido y eficiente con menos costes para las empresas y las Administraciones. La seguridad marítima y el transporte marítimo inteligente y sostenible en aguas de la UE seguirán dependiendo de la contribución de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, cuyo mandato debe modernizarse y posiblemente ampliarse a ámbitos adicionales.
102. Junto a otros esfuerzos para conseguir que el sector del transporte y la infraestructura asociada sean más resiliente, la UE **actualizará y perfeccionará el marco de seguridad vigente**, en particular para hacer frente a las ciberamenazas, al amparo del sistema general de normas existentes por el que se rige esta cuestión⁶⁵. Partiendo del marco de certificación de la UE para los productos, procesos y servicios de TIC y la designación de «operadores de servicios esenciales» para las infraestructuras de movilidad, se estudiará la posibilidad de establecer un mecanismo de alerta temprana a nivel de la UE para cuestiones de

⁶² COM(2020) 152 final, «Una Unión de la igualdad: Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025».

⁶³ COM(2010) 636 final, Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020. En 2021, la Comisión presentará una estrategia reforzada en materia de discapacidad, basándose en los resultados de la evaluación en curso de la Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, «Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia».

⁶⁵ Directiva (UE) 2016/1148 relativa a la seguridad de las redes y sistemas de información (Directiva SRI), Reglamento (UE) 2019/881 (Reglamento sobre la Ciberseguridad) y Directiva 2008/114/CE sobre la protección de las infraestructuras críticas europeas.

seguridad. Por otro lado, se mejorarán las normativas conexas, como por ejemplo la relacionada con el marco de certificación de la ciberseguridad para los vehículos automatizados.

Hitos⁶⁶ hacia la movilidad resiliente:

13) La red transeuropea de transporte multimodal equipada para un transporte sostenible e inteligente con conectividad de alta velocidad estará operativa de aquí a 2030 para la red básica y de aquí a 2050 para la red global.

14) Para 2050, la tasa de mortalidad de todos los modos de transporte en la UE se aproximará a cero.

5 LA UE COMO NODO DE CONECTIVIDAD MUNDIAL

103. A la luz de la evolución geopolítica, sujeta a rápidos cambios, la UE debe actuar para proteger y promover sus intereses. Para todos los modos de transporte con una dimensión internacional, **resulta esencial garantizar una competencia internacional no falseada, reciprocidad e igualdad de condiciones**. Para atajar con eficacia los efectos de distorsión de las subvenciones extranjeras en el mercado interior, también en la contratación pública, la Comisión propondrá un instrumento específico⁶⁷.

104. Otras medidas podrían incluir el uso, por parte de los Estados miembros, de los mecanismos disponibles para controlar las inversiones extranjeras directas en empresas y activos europeos del sector del transporte por motivos de seguridad o de orden público. También podría pasar por introducir cambios, a nivel de la Unión, por lo que respecta a la defensa comercial, a la luz de los criterios aplicables a la aviación. Asimismo, la Comisión seguirá **promoviendo el uso de las normas técnicas, sociales, medioambientales y de competencia europeas** en los foros internacionales y en las relaciones con terceros países concretos en todos los modos de transporte. Los equipos y soluciones de transporte constituyen el motor de las exportaciones europeas y la transformación sostenible e inteligente del sector supone una oportunidad para que nuestra industria manufacturera asuma el liderazgo mundialmente.

105. Para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, también es necesario que fuera de las fronteras de la UE se consiga una reducción significativa de las emisiones del transporte de aquí a 2050. Por consiguiente, es fundamental que **el Pacto Verde Europeo y la presente Estrategia se reflejen convenientemente en nuestra acción exterior**, que la acción global en favor de una movilidad sostenible e inteligente se promueva de manera generalizada para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible y que se garantice la coherencia política a la hora de proyectar las políticas internas de la UE fuera de su territorio. En consecuencia, se desarrollarán diversas líneas de actuación para incorporar buenas prácticas, soluciones de calidad y normas sobre movilidad sostenible e inteligente en la cooperación al desarrollo de la UE, también con nuestros socios africanos⁶⁸, teniendo en cuenta al mismo tiempo los retos y las limitaciones específicos de los países emergentes y en desarrollo.

106. La UE **seguirá profundizando en las relaciones en materia de transporte**, también con socios estratégicos clave y organizaciones internacionales, y continuará desarrollando

⁶⁶ Teniendo en cuenta, asimismo, el análisis que se expone en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña la presente Comunicación, estos hitos se establecen para reflejar la senda del sistema europeo de transporte hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado de lograr una movilidad sostenible, inteligente y resiliente, indicando con ello la ambición necesaria para nuestras políticas futuras.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, «Libro Blanco sobre el establecimiento de condiciones equitativas en lo que respecta a las subvenciones extranjeras».

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Hacia una estrategia global con África.

vínculos con nuevos socios internacionales, como por ejemplo economías emergentes y de fuerte crecimiento. Esta actuación es fundamental para los sectores que requieren condiciones de competencia equitativas a nivel mundial, como el marítimo y el de la aviación. La Comisión solicitará la autorización del Consejo para abrir negociaciones sobre nuevos acuerdos de transporte aéreo con terceros países y estudiará las posibles vías de actuación más idóneas por lo que respecta a las relaciones en materia de transporte marítimo con terceros países y regiones. Asimismo, la UE debe propugnar en el seno de la OMI, la OACI y otras organizaciones internacionales normas estrictas, en particular en el ámbito de la seguridad física y operacional y la protección medioambiental, sobre todo en relación con el cambio climático.

107. El transporte es un componente clave de las políticas e instrumentos que apoyan el proceso de ampliación a los Balcanes Occidentales y la **política europea de vecindad**, incluidas la Asociación Oriental y la vecindad meridional. La Comisión reforzará el vínculo entre la política de transporte y la de vecindad en ámbitos clave y desarrollará un enfoque integral respecto de la conectividad con los países vecinos, en particular trabajando estrechamente con la Comunidad del Transporte, ampliando la RTE-T, prestando apoyo técnico y cooperación, y celebrando nuevos acuerdos sectoriales.
108. Para alcanzar las ambiciones y prioridades internacionales de la UE en el ámbito del transporte, es importante integrar las políticas de transporte en la dimensión exterior de la UE y actuar en el escenario internacional con una **voz firme, homogénea y coherente**. En este sentido, cabe recordar que esto requiere que todas las instituciones de la Unión y los Estados miembros apliquen plenamente las disposiciones de los Tratados, en particular las referentes a la negociación y celebración de nuevos acuerdos de transporte y las que versan sobre la representación en foros internacionales, como por ejemplo la OACI y la OMI, ya que el Tratado de Lisboa se concibió precisamente para dotar a la Unión de mayor eficacia en sus relaciones exteriores.

6 CONCLUSIONES

109. Es preciso aprovechar la recuperación de la crisis causada por la pandemia de COVID-19 para acelerar la descarbonización y modernización de todo el sistema de transporte y movilidad, limitando su impacto negativo para el medio ambiente y mejorando la seguridad y la salud de nuestra ciudadanía. **La doble transición ecológica y digital debe reconfigurar el sector, redefinir la conectividad y revitalizar la economía**. La Comisión reconoce que esta transformación, que ha de ser equitativa y justa desde el punto de vista social, no se conseguirá fácilmente y requerirá la dedicación y el apoyo plenos de todos los agentes del sector del transporte, así como un aumento significativo de las inversiones generadoras de crecimiento por parte de los sectores públicos y privados.
110. El sistema europeo de transporte sostenible al que aspira la UE debe ser inteligente, flexible y capaz de adaptarse a patrones y necesidades de transporte en constante cambio, sobre la base de avances tecnológicos de vanguardia que proporcionen una conectividad fluida, segura y protegida a todos los ciudadanos europeos. **El transporte debe ser la muestra del ingenio y la diligencia de Europa, situada a la vanguardia de la investigación, la innovación y el emprendimiento y promotora de la doble transición**.
111. La Comisión presenta un conjunto exhaustivo de medidas enumeradas en el plan de acción de la presente Estrategia a fin de situar a la UE en la senda para la creación del sistema de movilidad sostenible, inteligente y resiliente del futuro y para la introducción de los cambios fundamentales necesarios para alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. Estos esfuerzos solo pueden prosperar si existe un compromiso suficiente por parte de los

interesados, a saber, las instituciones europeas, los Estados miembros y sus autoridades de todos los niveles gubernamentales, las partes interesadas, las empresas y los ciudadanos.