

18

## COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

### Preparar la movilidad de mañana

## Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 18- Noviembre 2006

### Ficha catalográfica:

Comunicación de la Comisión: Preparar la movilidad de mañana = Communication de la Commission: Préparer la mobilité de demain- Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles ; ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2006

21 p. ; 30 cm. (Estrategias Ferroviarias Europeas; 18)

1. Política de Transportes Comunitaria 2. Movilidad Sostenible

**Edita:** ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales  
Fundación de los Ferrocarriles Españoles  
Centro de Documentación Ferroviaria

---



## Introducción:

La Comisión Europea mantiene la preocupación por conseguir un sistema de transportes más eficiente que el actual. La ambición por una verdadera Europa de los transportes que señalaba el Libro Blanco presentado por la Comisión en 2001, ha sido parcialmente defraudada: mientras que el desarrollo legislativo ha sido ampliamente conseguido, su aplicación es manifiestamente mejorable. Esta Comunicación de la Comisión, establecida sobre una amplia consulta realizada a finales de 2005, hace balance de la evolución de los modos de transporte desde esa fecha, con informaciones precisas sobre los tres objetivos esenciales marcados: contribuir al desarrollo, proteger el medioambiente y apoyar la innovación. Y avanza las iniciativas futuras que deben orientar el esfuerzo para superar la presente frustración, en respuesta a las prioridades establecidas por la Estrategia de Lisboa sobre competitividad y empleo.

## PRESENTACIÓN

La Dirección de Relaciones Internacionales, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, edita una serie de documentos bajo el título genérico: "Estrategias Ferroviarias Europeas" para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del entorno de las empresas ferroviarias, relacionados con las experiencias en otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y su papel en el sistema de transportes.

La versión electrónica de los documentos está disponible a través de la página web de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

[www.docutren.com/documentos\\_internacionales.htm](http://www.docutren.com/documentos_internacionales.htm)

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de Adif se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

A su vez, con esta iniciativa, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sirve una vez más a su compromiso de apoyar la actividad investigadora y en general, de contribuir a la difusión y el conocimiento del ferrocarril por la sociedad.



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas,  
COM (2006) XXX

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**

**Preparar la movilidad de mañana**

**ANTEPROYECTO**

Versión de 23 de marzo de 2006

## ÍNDICE

- 1. El transporte: un sector dinámico e indispensable para el crecimiento**
    - 1.1 Un crecimiento del transporte que dinamiza la industria europea
    - 1.2 La situación en cada uno de los modos
  - 2. Hacia una nueva orientación de la política común de transporte**
    - 2.1 El Libro Blanco de 2001: un éxito, pero es necesario profundizar
    - 2.2 Un contexto renovado
    - 2.3 Una agenda de Lisboa centrada en el empleo y la competitividad
    - 2.4 Los objetivos de la política común de transporte
  - 3. La movilidad al servicio del desarrollo económico, del crecimiento y del empleo**
    - 3.1 Intensificar la integración económica y social de los transportes
    - 3.2 Reforzar las sinergias entre los modos de transporte
    - 3.3 Modernizar y desarrollar las infraestructuras
  - 4. Los transportes, al servicio de la protección del ciudadano y de su entorno**
    - 4.1 Proteger al ciudadano por medio de un transporte sostenible
    - 4.2 Aumentar la seguridad
    - 4.3 Garantizar la seguridad
    - 4.4 Reforzar los derechos de los viajeros
    - 4.5 Luchar contra la exclusión territorial
  - 5. Preparar el transporte de mañana por medio de la investigación y la innovación**
    - 5.1 Apoyar hoy las innovaciones de mañana
    - 5.2 Mantener la excelencia energética
    - 5.3 Desplegar las nuevas tecnologías
  - 6. Construir Europa como motor de la gobernanza mundial**
    - 6.1 Proyectar el mercado interior por medio de acuerdos bilaterales
    - 6.2 Mejorar las conexiones con los países vecinos
    - 6.3 Reforzar la representación de la Unión en las instituciones internacionales
  - 7. Conclusión: una acción renovada para una agenda política ambiciosa**
-

Al sobrepasar las fronteras nacionales, la Unión Europea ha permitido el establecimiento de un amplio mercado único de más de 450 millones de habitantes, del que las empresas pueden extraer sus fuentes de desarrollo. Pero, más allá de esta dimensión económica, la Unión garantiza derechos fundamentales, entre ellos el de la libre circulación. Esta libertad sólo puede ser ejercida si se eliminan todos los obstáculos a la movilidad de las personas y de las mercancías.

La demanda de desplazamientos aumenta considerablemente. Debería crecer casi un 50% para los transportes de mercancías a lo largo de los próximos veinte años. Por otra parte, la intensificación de los intercambios y de la competencia por la localización de los centros de producción provoca la necesidad de unas cadenas logísticas más eficaces y fiables. Pero estas necesidades deben conciliarse también con la preservación del medio ambiente y las exigencias del desarrollo sostenible.

Para responder a estos retos, la política europea de transportes deberá cubrir una nueva etapa. En el marco diseñado por la estrategia de Lisboa, la UE debe sacar lo mejor de las tecnologías para ponerlo al servicio de los ciudadanos y las empresas, modernizar la gestión de las infraestructuras, promover la innovación para hacer los transportes más seguros y más respetuosos con el medio ambiente, y crear empleo. Debe favorecer una movilidad sostenible.

Apoyándose en una amplia consulta<sup>1</sup> que ha tenido lugar durante el segundo semestre de 2005, la presente comunicación tiene por objeto precisar los contornos de esta política. En primer lugar hace un balance de las acciones emprendidas desde la adopción del Libro Blanco por la Comisión en 2001<sup>2</sup> y analiza la evolución del contexto desde esa fecha. Contando con tres objetivos esenciales -desarrollar, proteger e innovar-, avanza también las nuevas orientaciones destinadas a guiar las iniciativas futuras de la Comisión. En resumen, se basa en un método de trabajo abierto y participativo, que tiene en cuenta a los ciudadanos y a los actores económicos.

## **1. EL TRANSPORTE: UN SECTOR DINÁMICO E INDISPENSABLE PARA EL CRECIMIENTO**

### **1.1 Un crecimiento del transporte que dinamiza la industria europea**

El transporte es un sector importante en la economía europea, que da empleo directamente a unos 8 millones de personas.

Los retos industriales son muy fuertes. La Unión es el primer exportador mundial de materiales de transporte. Éstos representan el 16% de las exportaciones europeas y este sector de actividad es estructuralmente excedentario para la mayor parte de los sectores. La importante inversión realizada por el sector en I+D contribuye a mantener la competitividad de la Unión. En el transcurso de los últimos cincuenta años ha aumentado la integración económica mundial, que se ha intensificado sobre todo desde principios de la década de 1990. Mientras que los intercambios de bienes y servicios aumentaron a un ritmo anual del 4,5% en la década de 1980-1989, durante el período 2000-2004 presentan un crecimiento del 6,2%.

Este desarrollo de los intercambios se traduce en un crecimiento relativamente dinámico de las actividades de transporte. En el interior de la Unión, el transporte de mercancías ha crecido a un ritmo próximo al del PIB en la última década: 2,8% en volumen en el período 1995-2004, para un crecimiento económico medio de 2,3%. Sin embargo, el transporte de viajeros es menos sensible al crecimiento económico y, para el período citado, presenta un crecimiento anual medio de solamente el 1,9%.

### **1.2 La situación en cada uno de los modos**

#### *1.2.1 La carretera: un sector muy dinámico, con costes inducidos que se mantienen altos*

Los transportes por carretera, viajeros y mercancías dan empleo a 4,2 millones de personas. En la UE representan el 72,6% de los transportes terrestres de mercancías y el 83,2% de los transportes terrestres de viajeros. El sector sigue estando atomizado entre numerosas pymes y la consolidación se mantiene baja: las empresas europeas de transporte por carretera cuentan, por término medio, con sólo cuatro asalariados por empresa. En el transcurso de los últimos años, la competencia, ya muy intensa, se ha acentuado, bajando los precios de las prestaciones y erosionando los márgenes de beneficio de las compañías.

Entre 1995 y 2004, los tráficos de viajeros por carretera han crecido un 17% y los de mercancías, un 35%. Mientras que en 2001 se estableció una previsión de crecimiento del 50% para los tráficos de mercancías por carretera de cara al 2010, la evolución reciente de los tráficos y las previsiones de crecimiento económico llevan ya a esperar un crecimiento de la demanda del transporte de mercancías por carretera del 55% entre los años 2000 y 2020. La demanda para los desplazamientos de viajeros en automóvil particular parece que crecerá un 36% en el mismo período.

A pesar del aumento de los desplazamientos, los progresos tecnológicos han sido tales que la contaminación producida por el transporte por carretera ha descendido en volumen, para el período 1990-2002, entre el 30 y el 70%, según el tipo de contaminantes. En todo caso, los costes ocasionados por las actividades de transporte siguen siendo muy elevados. Los daños al medio ambiente se pueden estimar en un nivel equivalente al 1,1% del PIB, y a ello hay que añadir los costes de la congestión, que se elevan a un nivel aproximado del 1% del PIB.

Finalmente, con 41.600 muertos en 2005, los usuarios de la carretera pagan cada año un tributo muy caro. Si bien las estadísticas registran un descenso de la mortalidad en carretera, con una reducción del 17,5% desde el año 2001, sólo algunos Estados miembros presentan progresos reales. Algunos países están muy lejos de aplicar las mejores prácticas<sup>3</sup>.

### *1.2.2 El ferrocarril: un transporte de mercancías que se esfuerza por ser competitivo*

En comparación con el dinamismo de los sectores del transporte marítimo y por carretera durante el mismo período, los tráficos ferroviarios de mercancías han sufrido un estancamiento global entre 1995 y 2004, con un crecimiento acumulado de sólo el 6%. Además, la situación financiera de la mayor parte de las sociedades ferroviarias sigue estando degradada, con un endeudamiento y unas cargas sociales elevados.

Pero las estadísticas permiten albergar esperanzas: en los Estados miembros donde la competencia es efectiva, el transporte de mercancías por ferrocarril vuelve a obtener buenos resultados. Pero la legislación comunitaria que generaliza la apertura del mercado no será objeto de transposición efectiva hasta 2006 y todavía no ha podido desplegar todos sus efectos.

Para el transporte de viajeros, la participación del ferrocarril en este mercado se sitúa hoy en el 5,8% aproximadamente. La apertura del mercado, por ejemplo en la concesión de contratos de servicio público, así como el desarrollo de la alta velocidad han facilitado el crecimiento del transporte y la mejora en la calidad de los servicios.

Teniendo en cuenta las decisiones ya tomadas en cuanto a la apertura del mercado de prestación de servicios, el transporte ferroviario no estará en disposición de absorber el crecimiento esperado de la demanda de desplazamientos. A pesar del aumento de los tráficos, parece que el transporte de mercancías por ferrocarril verá disminuir su porcentaje de participación modal en

el horizonte del 2020, pasando del 10% actual al 8% en el citado horizonte.

### *1.2.3 El sector aéreo: un éxito nacido de una política voluntaria de apertura del mercado*

El número de viajeros del transporte aéreo prácticamente no ha aumentado entre 2000 y 2003. Este estancamiento es debido a una coyuntura desfavorable, sobrevenida como consecuencia de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos. Sin embargo, a largo plazo, el crecimiento de los tráficos es muy dinámico: el número de viajeros en los vuelos interiores comunitarios ha crecido a un ritmo anual medio del 4,9% en el período 1995-2003.

En los últimos años, el sector se ha diversificado profundamente, sobre todo por el desarrollo de las compañías aéreas llamadas "de bajo coste". Su participación en el mercado aumenta, por término medio, en un 6% anual y, actualmente, estas compañías cubren más del 20% de los transportes aéreos en el seno de la Unión. Por otra parte, estos transportes aéreos de bajo coste han estimulado el crecimiento de ciertos aeropuertos regionales.

Estos nuevos servicios han tomado forma en un contexto en el que la apertura a la competencia, puesta en marcha a finales de los años ochenta, ha permitido la diversificación de las ofertas comerciales y la ampliación de las conexiones y los servicios ofrecidos a una clientela más amplia.

Sin embargo, los resultados acumulados de las compañías aéreas han sido generalmente negativos estos últimos años, como consecuencia sobre todo de un clima internacional desfavorable desde el año 2001. En los años 2004 y 2005 se ha notado, sin embargo, una clara mejoría, por ejemplo en 2005, año en que se produjo un crecimiento de los tráficos de viajeros del 5,8%. Si esta tendencia se mantiene, podrían llegar a duplicarse los tráficos para el horizonte de 2020; entonces habría unos sesenta aeropuertos europeos congestionados.

### *1.2.4 El sector marítimo: un competidor eficaz de la carretera*

La Unión Europea depende estrechamente del transporte marítimo. Así, cerca del 90% de su comercio exterior y alrededor del 40% de sus intercambios interiores, es decir, prácticamente lo mismo que por carretera, se hacen por mar. Esta distribución modal debería confirmarse en los próximos años. Los pabellones



Europeos representan la cuarta parte de la flota mundial, que por otro lado está controlada prácticamente en un 40% por intereses europeos.

El transporte marítimo de corta distancia ha crecido a un ritmo similar al de la carretera y ha demostrado que podría ser un complemento o una alternativa eficaz. La política de promoción de este modo de transporte parece, por lo tanto, estar dando sus frutos. Aparte de unos pocos grandes operadores, el mercado está compuesto de un gran número de armadores de mediano tamaño.

Gracias al impulso de los tráficos internacionales, que están creciendo significativamente, las compañías de navegación europeas poseen una situación financiera saneada y buen número de ellas registran a día de hoy buenos resultados. De forma consecuente, los puertos presentan un crecimiento fuerte de sus actividades y han visto mejorar su situación financiera; sin embargo, los principales puertos muestran signos de congestión y podría producirse un crecimiento de la utilización de los puertos secundarios.

#### *1.2.5 La navegación fluvial: un potencial que hay que explotar*

El transporte por vías navegables viene condicionado por la geografía fluvial. La participación modal de la navegación interior en el transporte de mercancías representa nada más que el 3,4%; pero en ciertos corredores y regiones puede llegar a superar el 40%.

El sector, muy fragmentado entre pymes, ha mostrado en estos últimos años signos de haber recobrado su dinamismo. Entre 1995 y 2004 se han observado tasas elevadas de crecimiento del tráfico: aproximadamente el 50% en Bélgica o el 30% en Francia. En el transporte de contenedores se han podido observar aumentos anuales de dos cifras sobre ciertos ejes de tráfico. Por otra parte existen importantes reservas de capacidad en determinados ejes, como el Danubio.

#### *1.2.6 Los transportes públicos urbanos: se pueden esperar avances de una mejor integración de los mercados*

La participación de los transportes públicos urbanos en el tráfico de viajeros ha descendido, si se considera a largo plazo, pero parece estabilizada en torno al 9% en estos últimos años. Sin embargo, su situación se sigue deteriorando en los nuevos Estados miembros.

La cifra de negocio anual del sector, incluyendo autobuses, metro y servicios ferroviarios urbanos, está estimada en unos 150.000 millones de euros. Este sector sufre una reestructuración a nivel europeo, por el efecto de una apertura creciente del mercado de prestación de servicios. Pero las condiciones de acceso al mercado, muy dispares a nivel europeo, no siempre favorecen los modos de delegación más eficaces.

## **2. HACIA UNA NUEVA ORIENTACIÓN DE LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTE**

El desarrollo de las actividades de transporte se ha hecho posible por una reforma en profundidad del sector. Iniciada a mediados de los años ochenta, esta acción se ha intensificado en el transcurso de los años noventa, que conocieron una intensa actividad en el campo de la supresión de las trabas legales, técnicas y estructurales que se oponían a la libre prestación de servicios.

Así, después de un período transitorio, la libertad de prestaciones quedó garantizada para el transporte aéreo a partir de 1997, para una gran parte del transporte por carretera a partir de 1998, para el transporte marítimo a partir de 1999 y para el conjunto de la navegación interior a partir de 2000. El Libro Blanco publicado en 2001 ha hecho un seguimiento de estos avances a nivel del transporte ferroviario, para llegar a la apertura a la competencia del mercado del transporte ferroviario de mercancías a partir del 1 de enero de 2007.

Siguiendo la línea del Libro Blanco adoptado en 1992 y de las conclusiones del Consejo europeo celebrado en Gothenburg, el Libro Blanco de 2001 también ha inscrito la política de transportes en el marco del desarrollo sostenible, buscando promover los modos alternativos a la carretera.

### **2.1 El Libro Blanco de 2001: un éxito, pero es necesario profundizar**

#### *2.1.1 Numerosas iniciativas necesarias...*

El programa de acción del Libro Blanco expresaba una ambición real para la Europa del transporte. La Comisión ha dado continuidad a la mayor parte de las medidas anunciadas y puede afirmarse que la legislación comunitaria se ha completado de forma considerable.

Entre los progresos realizados destacan los avances logrados en la integración del espacio ferroviario. La revisión de las orientaciones de las redes transeuropeas

as ha permitido identificar los esfuerzos que hay que llevar a cabo en los grandes corredores por los que se desarrolla el tráfico de la Unión ampliada. El "Cielo único" ha permitido iniciar la reorganización de la gestión del tráfico aéreo, poniendo fin a la fragmentación del cielo europeo. Se han iniciado proyectos industriales de gran calado, como el GALILEO, y se ha lanzado con éxito el programa Marco Polo de apoyo a la intermodalidad.

Los sectores marítimo, aéreo y ferroviario han conocido avances importantes en el ámbito de la Seguridad, con nuevas normas y con la creación de Agencias europeas.

En fin, la política de apertura del mercado se ha visto acompañada de esfuerzos redoblados para proteger los derechos de los viajeros. Se han adoptado exigencias más estrictas en el sector aéreo y se han formulado propuestas en el sector ferroviario. También se han armonizado y reforzado los derechos sociales.

### 2.1.2 ...pero una puesta en práctica incompleta

La congestión, identificada como uno de los riesgos más importantes que amenazan el funcionamiento de nuestro sistema de transporte, penaliza también a la economía, con un gasto importante de tiempo y recursos energéticos.

La revisión de la Directiva de la *Euroviñeta* va a hacer más transparentes los peajes pagados por los vehículos pesados y ampliará las posibilidades de diferenciación tarifaria. Pero la efectividad de estas nuevas disposiciones se verá disminuida si zonas enteras de las redes transeuropeas quedan excluidas de la tarificación y si ésta no refleja más fielmente los costes ocasionados realmente.

En el sector ferroviario, la legislación adoptada no ha podido revelar aún todos sus efectos. El crecimiento del tráfico todavía es muy dispar entre los Estados miembros, y las redes siguen sin ser interoperables. El transporte aéreo deberá hacer frente a los efectos negativos que acompañan a su desarrollo, comenzando por el ruido ambiental y el impacto sobre el medio ambiente. Los modos de asignación de los slots (surcos horarios) aeroportuarios han mantenido una situación de paralización que no se adapta a las necesidades. De forma general, el sector aéreo debe prepararse mejor para el riesgo de congestión.

La Comunidad sigue sin disponer de una presencia y una importancia a la altura de sus competencias, en las instancias internacionales especializadas.

Finalmente, ciertos temas, como la reforma del acceso a los servicios portuarios o la armonización de las prohibiciones de circulación de camiones en fines de semana han chocado contra los bloqueos.

Estas dificultades revelan la necesidad de ampliar las acciones iniciadas, en mayor medida porque los retos asociados a la integración del mercado interior de los transportes se plantean a partir de ahora en un contexto renovado.

## 2.2 Un contexto renovado

### 2.2.1 Una nueva dimensión territorial para la Europa de los transportes

Mientras que en el año 2001 la ampliación de la Unión era solamente una perspectiva, desde el 1 de mayo de 2004 es una realidad indisociable de las políticas llevadas a cabo por la Unión. Aporta mercados en plena expansión, que representan oportunidades beneficiosas para el crecimiento y el empleo.

Esta ampliación tiene unas implicaciones fuertes en términos de movilidad. Significa, en primer lugar, nuevas necesidades de inversión para adaptar las infraestructuras existentes y disponer de las conexiones necesarias para la cohesión europea. La ampliación implica tener que retomar el acervo comunitario y la puesta en marcha de la legislación sobre transportes. Pero su intensificación en una Unión donde las disparidades serán en adelante más grandes, constituye un nuevo reto. Además, la ampliación dibuja nuevas fronteras exteriores de la Unión, lo que modifica nuestras relaciones de vecindad y genera nuevas oportunidades de cooperación.

Finalmente, la dimensión territorial de la Unión formada por 25 miembros impone, a partir de este momento, abordar los retos de la movilidad a escala del conjunto del continente europeo. La Unión Europea ampliada representa una nueva posibilidad para el transporte ferroviario, competidor de la carretera en largas distancias. Ciertos ejes fluviales estratégicos no se interrumpen en las fronteras de la Unión. Por otra parte, la Unión presenta discontinuidades territoriales, lo que provoca problemas de integración de las cadenas de transporte terrestres. Por lo tanto, es necesario un enfoque mejor integrado a escala continental.

### 2.2.2 Nuevos retos energéticos y medioambientales

Además, la Unión se ve afectada por las mutaciones geoestratégicas ligadas al petróleo. Desde 2001, el precio del petróleo prácticamente se ha triplicado.

Ahora bien, el sector del transporte absorbe más del 60% de las importaciones de petróleo de la Unión. Depende al 98% de esta energía. Esta realidad constituye un nuevo reto.

Por otra parte, las demandas a favor de una mayor protección del medio ambiente no se debilitan. Los ciudadanos y los poderes políticos se movilizan para reducir la contaminación marina y atmosférica, el ruido ambiental, y proteger las zonas más sensibles. Aunque los comportamientos medioambientales de los vehículos se han mejorado considerablemente, el sector está llamado a participar más activamente en la protección y preservación del medio ambiente.

El protocolo de Kyoto relativo a la reducción de las emisiones de gas de efecto invernadero ha entrado ya en vigor y la Unión está emprendiendo acciones resueltamente orientadas al respeto de sus compromisos internacionales. Aunque las emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de los transportes han experimentado un crecimiento sostenido de un 31% entre 1990 y 2005, deberían poder controlarse mejor en el futuro, con una previsión de crecimiento acumulado del 7% para el período 2005-2020.

### 2.2.3 *La seguridad: un nuevo campo de acción*

Los medios de transporte constituyen un objetivo privilegiado para el terrorismo internacional. Los trágicos atentados del 11 de septiembre de 2001 han revelado la gran vulnerabilidad de los transportes aéreos ante la amenaza terrorista. Los dramas de Madrid y Londres, en 2004 y 2005 respectivamente, han demostrado hasta qué punto los transportes ferroviarios y urbanos estaban igualmente expuestos a este riesgo.

El transporte de mercancías es también una fuente de riesgos que no deben descuidarse. Ningún modo de transporte está, por lo tanto, libre de estos riesgos, y los retos asociados a la seguridad deben abordarse teniendo en cuenta el conjunto de las cadenas de transporte.

La seguridad en el transporte de viajeros y mercancías tiene una dimensión eminentemente comunitaria y exige, en consecuencia, una estrategia global a escala de la Unión. Esta estrategia debe integrar el conjunto de los modos y sectores del transporte.

### 2.2.4 *Una dimensión exterior que ejerce más presión*

La mundialización de las actividades económicas se intensifica. El crecimiento de los intercambios de bienes y servicios se acelera. Esta tendencia se materializa

a través del auge de las actividades de transporte y de una globalización de las cadenas logísticas. Por ejemplo, el tráfico de contenedores marítimos ha presentado en estos últimos años unas tasas de crecimiento que a veces superaron el 8% anual.

Además, la economía mundial está en plena mutación. La competencia internacional se acrecienta y la producción se realiza mediante flujos forzados. La dimensión internacional de la logística y los retos provocados por la concentración de flujos de transporte deberían tenerse en cuenta de un modo más adecuado en la política de transportes.

Por otra parte, la Unión Europea representa aproximadamente el 40% de los intercambios comerciales mundiales y no puede, por lo tanto, desentenderse de los riesgos que el crecimiento internacional del transporte proyecta sobre el medio ambiente. Europa ha basado su desarrollo en la conciliación entre los intereses económicos y el respeto del medio ambiente. Debe afirmar esta prioridad, contribuyendo más activamente a un mayor dominio de la contaminación global producida por el transporte.

Finalmente, la Unión también necesita que haya una competencia leal a nivel mundial, en la que se establezcan y apliquen normas sociales, medioambientales o de seguridad. La Unión debe tener una participación determinante en su definición y puesta en práctica.

## 2.3 **Una agenda de Lisboa centrada en el empleo y la competitividad**

La Economía europea tiene dificultades para alcanzar los objetivos que se fijaron en Lisboa en el año 2000. Mientras que el Libro Blanco de 2001 fijaba como objetivo un crecimiento económico anual del 3%, en el período 2000-2005 el crecimiento se ha quedado en un nivel medio del 1,8% anual. Por tanto, se puede afirmar que ha mostrado un nivel de atonía, muy por debajo del de sus principales socios comerciales.

En este contexto, el paro se mantiene en niveles muy elevados y el empleo sigue siendo el centro de las preocupaciones de los europeos. El crecimiento de los intercambios y las presiones que se ejercen sobre el tejido industrial europeo suscitan inquietud. Al facilitar la globalización de los intercambios, el transporte es acusado de esta situación.

La reconducción de la estrategia de Lisboa, llevada a cabo en el 2005 bajo el impulso de la Comisión, ha permitido volver a colocar la competitividad y el empleo en el centro de la dinámica europea. El transporte es un

elemento esencial de esta estrategia. Es el soporte del dinamismo económico y proporciona la movilidad necesaria para el crecimiento de diferentes sectores. También es el soporte de diversos proyectos industriales y tecnológicos, y contribuye con una participación del 16% a las exportaciones de la Unión.

En estas condiciones, el sector del transporte está llamado a contribuir activamente en la consecución de los objetivos de la estrategia de Lisboa, concretamente en lo que respecta al crecimiento económico y al empleo. Debe tomar una parte activa en el aprovechamiento del potencial de crecimiento de la economía europea.

## **2.4 Los objetivos de la política común de transporte**

Para hacer frente al reto del crecimiento y del empleo, la política común de transportes debe favorecer la movilidad que la economía necesita para mejorar su productividad y competitividad. Para hacer que esta movilidad sea duradera, es necesario contener los efectos negativos que las actividades de transporte podrían tener sobre el medio ambiente.

Los ciudadanos y los actores económicos deberán, por lo tanto, disponer de un sistema de transporte fiable y eficaz. En este marco, deberían eliminarse las barreras existentes para el buen funcionamiento de los "mercados de prestación de servicios". Las redes deben resultar accesibles para todos, en condiciones de máxima seguridad. Los transportes colectivos y la logística deben estar asegurados, y se tiene que aspirar a garantizar la calidad y la continuidad de los servicios prestados. Deberán estar garantizados, asimismo, los derechos del usuario.

La dimensión industrial del transporte debe estar totalmente integrada para que la innovación y la utilización de las nuevas tecnologías jueguen un papel motor y mejoren la productividad y las prestaciones de los vehículos y las infraestructuras. Se puede y se debe buscar una coherencia mayor entre las políticas de empleo y de transporte, para elevar los niveles de cualificación. La política de transportes tiene que estar integrada en los diferentes sectores de actividad y debe aspirar a responder a sus necesidades.

A fin de alcanzar estos objetivos, los capítulos siguientes detallan los desafíos y las prioridades a los que se enfrentan los diferentes modos o sectores. Proponen temas de trabajo y orientaciones destinadas a guiar las actividades que deberán llevarse a cabo a nivel europeo en los años futuros.

## **3. LA MOVILIDAD AL SERVICIO DEL DESARROLLO ECONÓMICO, DEL CRECIMIENTO Y DEL EMPLEO**

Ante estos retos, la Europa del transporte debe ofrecer un marco que fomente el espíritu de empresa, haga prevalecer la innovación y suscite el desarrollo de las competencias.

### **3.1 Intensificar la integración económica y social de los transportes**

#### *3.1.1 Dinamizar el mercado interior, suprimiendo las barreras a la movilidad*

La libertad de prestación sólo se puede ejercer si se suprimen las barreras a la movilidad. Como en los demás sectores industriales de la Unión, es indispensable asegurar un mercado de transportes integrado y las condiciones de una competencia equitativa.

Las principales etapas necesarias para la consecución del mercado interior en cada uno de los modos de transporte ya han sido cumplidas o están a punto de serlo en el sector ferroviario, en el que se han formulado propuestas para proseguir con la integración del mercado internacional de viajeros, respetando las obligaciones de servicio público.

Esta situación permite desde ahora a los operadores del sector -ya sean pymes o grandes empresas- hacer valer sus ventajas competitivas, y a los actores económicos diversificar su logística en función de la calidad de los servicios propuestos. Ofrece a cada modo la posibilidad de encontrar su sitio en las cadenas de transporte, aliando fiabilidad y productividad.

Para velar por el buen funcionamiento del mercado interior de los transportes, la Comisión, las autoridades reguladoras y las autoridades responsables de las cuestiones de la competencia tienen un papel esencial que jugar en cada uno de los modos de transporte para evitar las ayudas estatales ilegales y los ententes o abusos de posición dominante, susceptibles de distorsionar la competencia. En el sector ferroviario, la legislación europea ha establecido ya instancias reguladoras nacionales y, por lo tanto, es conveniente garantizar su independencia y aumentar su coordinación.

También es necesario eliminar las barreras administrativas y técnicas con las que pueden chocar los operadores. Por lo que concierne al sector ferroviario, el balance de la puesta en práctica del primer paquete ferroviario, adoptado en 2001, ha brindado la ocasión para identificar las dificultades encontradas y las res-

puestas que habría que aportar. En particular, deberán eliminarse los obstáculos para la homologación rápida del material ferroviario existente, ampliando, en caso de que sea necesario, las misiones de la Agencia ferroviaria europea. Por otra parte, se deberá garantizar la independencia de los administradores de infraestructuras.

De la misma manera, el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia continúa teniendo obstáculos, originados por prácticas administrativas incompatibles con el funcionamiento del mercado interior. La Comisión se ha comprometido a llevar a cabo una reflexión de conjunto sobre la política portuaria europea, con el propósito de promover el transporte marítimo. Esta reflexión deberá establecer las condiciones necesarias para la consecución del mercado interior por medio de una competencia equitativa y de una financiación de la infraestructura transparente y no discriminatoria

Aún están pendientes determinadas tareas, necesarias para profundizar en el mercado interior de los transportes aéreos. En este marco se deberá profundizar en las reglas de organización del mercado. Además, el paquete adoptado en 2004, relativo al "Cielo único", constituye un primer paso hacia la racionalización de la utilización del espacio aéreo, que debe acelerarse y, con este fin, la Comisión presentará un primer informe en 2007, para identificar las iniciativas necesarias.

En los servicios públicos urbanos y de cercanías (o "periurbanos"), los usuarios demandan servicios más eficaces y accesibles, y menos onerosos. Las empresas necesitan transparencia y seguridad jurídica. Para responder a estas necesidades es esencial eliminar los compartimentos estancos en los modos de delegación de estos servicios, introducir una competencia sana y regulada y conciliar las exigencias del mercado único con la libertad de organización de las colectividades locales.

Finalmente, la integración del mercado interior del transporte necesita un marco coherente en materia fiscal y tarifaria. En primer lugar, deben mantenerse los esfuerzos para modernizar y armonizar la fiscalidad de los transportes, especialmente los impuestos sobre el gasóleo para la carretera, aún muy dispar entre los Estados miembros. Además, algunas tasas fijas, como las tasas anuales de los vehículos pesados, promueven más su amortización que la utilización racional de las infraestructuras. Se podrían analizar entonces las condiciones de una reforma de estas tasas, sobre todo cuando los sistemas de tarificación de las infraestructuras proporcionan una cobertura de costes más apropiada. La tarificación debe asegurar un tratamiento no dis-

criminatorio y ser establecida en un marco transparente y coherente.

### 3.1.2 *Contribuir a la Europa social*

El desarrollo de un mercado interior equilibrado y eficaz descansa sobre profesionales formados para trabajar con vehículos y aparatos cada vez más complejos y con mayores prestaciones. En consecuencia, hay que mejorar la formación continua y la cualificación, y también armonizar las condiciones de trabajo. Estas medidas contribuyen al fomento del empleo.

La legislación social y los controles eficaces son indispensables para una competencia sana entre operadores. Ya se han tomado decisiones importantes en todos los sectores en cuanto a los tiempos de conducción, de descanso y de trabajo. La Comisión concederá prioridad, por lo tanto, a la puesta en práctica integral de estos derechos adquiridos y velará por que se amplíen y profundicen, tomando como punto de apoyo el diálogo social europeo. Este esfuerzo debe emprenderse en consonancia con una mayor contribución de la Unión al establecimiento y la promoción del derecho internacional, cuyas consecuencias sociales tienen un impacto directo sobre nuestra competitividad.

Además, determinados sectores, como la marina mercante o el transporte ferroviario, carecen de atractivo y tienen escasez de mano de obra cualificada. El acceso a la profesión de transportista por carretera exige una base financiera, pero también cualificaciones certificadas. En cada sector se debe poner el acento en la armonización de las condiciones de acceso a la profesión y en la formación profesional.

La formación profesional debe garantizar cualificaciones adaptadas a las necesidades del mercado y al despliegue de las nuevas tecnologías. Debe desarrollarse de una forma independiente y garantizar la posibilidad de acceso para todos. La dimensión europea del transporte justifica igualmente la conexión en red de los diferentes centros de formación y el desarrollo de acciones que tiendan a sostener y facilitar la movilidad de los trabajadores.

### 3.1.3 *Hacer la legislación más legible, mejor aplicada y adaptada a las necesidades de la economía*

Finalmente, es conveniente hacer que el entorno reglamentario resulte más legible para los actores económicos y esté mejor adaptado a las necesidades de la Economía. Siempre que sea posible, se consolidarán los textos que se vayan modificando sucesivamente para que puedan ser codificadas las reglas aplicables al sector del transporte, que deben ser más simples y

más fáciles de aplicar. En este marco es conveniente facilitar a las autoridades competentes el control de la reglamentación, en particular en lo que se refiere al transporte por carretera.

La transposición y la puesta en práctica de la legislación europea serán objeto de un seguimiento riguroso, apoyándose en los programas nacionales de reforma para la realización de los objetivos de Lisboa. Se desarrollarán instrumentos de seguimiento.

De forma más general, la preocupación por una legislación más pertinente y mejor adaptada deberá guiar las iniciativas futuras de la Comisión. Se dedicará mayor esfuerzo, compartido por los Estados miembros, a los análisis económicos, a la observación y a la vigilancia del mercado, al igual que a los estudios de impacto de reformas anteriores o de nuevas propuestas.

Además, desde ahora hasta el 2008 se llevará a cabo un análisis prospectivo a largo plazo con el fin de preparar el sector del transporte para los futuros cambios económicos o tecnológicos: las nuevas evoluciones de la política de transportes deberán ser la consecuencia del análisis de las necesidades de la industria europea y de hipótesis clave, como el precio de la energía.

### **3.2 Reforzar las sinergias entre los modos de transporte**

Un sistema de transporte de altas prestaciones tiene que extraer lo mejor de los potenciales ofrecidos por cada uno de los modos y utilizar mejor las capacidades disponibles, tanto en vehículos como en infraestructuras.

En el caso del transporte de mercancías, Europa debe prestar mayor atención a la eficacia de las cadenas logísticas y a la continuidad de los servicios ofrecidos a las empresas. Se trata de combinar, a través de la "comodalidad", la utilización óptima de cada modo con una mejor cooperación entre ellos. La definición de esta "comodalidad" justifica que se inicie una reflexión en profundidad. Dicha reflexión brindará la ocasión de identificar los obstáculos que se oponen al transporte intermodal y los medios para eliminarlos; asimismo, integrará la oportunidad de desarrollar la "certificación de la calidad" en los transportes intermodales. En el marco de estos trabajos, también se abordará el tema del lugar de los sistemas de información fluvial y del interés de una mayor estandarización de las unidades intermodales. Finalmente, esta reflexión se apoyará en las conclusiones de la consulta pública<sup>4</sup> sobre logística, que se organizó entre los meses de febrero y marzo 2006.

La reflexión, en la que se tratará de la política portuaria, permitirá profundizar en la integración del transporte marítimo de corta distancia y la de los puertos en las cadenas intermodales. La creación de las autopistas del mar está inscrita en esta perspectiva.

En el sector de la navegación interior, el plan de acción "Naiades"<sup>5</sup> tiene como objetivo reforzar la posición competitiva de la navegación interior y promover su potencial. Será conveniente dar continuidad a las iniciativas propuestas.

Deberán llevarse a cabo análisis para una mejor comprensión y asimilación de los retos asociados a la concentración de los tráficos y al papel de los nudos intermodales. La localización geográfica de las plataformas intermodales o de transbordo, así como de los centros de logística ferroviaria, deberá ser objeto de una reflexión coordinada a escala europea, con el fin de aumentar su eficacia.

### **3.3 Modernizar y desarrollar las infraestructuras**

Para ser competitiva y atractiva, la Unión necesita infraestructuras de transporte de altas prestaciones. Éstas constituyen el soporte indispensable para la movilidad, el buen funcionamiento del mercado interior y la cohesión territorial. En un contexto en el que las fuentes de financiación son escasas y en el que se deben preservar los recursos naturales, la realización de nuevas infraestructuras es un reto, que hace aún más necesaria la buena utilización de las infraestructuras existentes.

#### *3.3.1 Desarrollar redes con mayores prestaciones*

Hay que volver a pensar en la forma de utilización de las infraestructuras existentes. Esta utilización debe apoyarse en una mejor gestión de las redes y en un uso más intensivo de las nuevas tecnologías, para mejorar la calidad de los servicios prestados y reducir, en su caso, las necesidades de nuevas infraestructuras. Los sistemas de transporte inteligente permiten, en efecto, una gestión en tiempo real de los tráficos y las capacidades, así como un seguimiento dinámico de las necesidades de mantenimiento y explotación.

En cada uno de los modos de transporte deberán identificarse mejor los cuellos de botella y, en cada país, habrá que establecer un plan estratégico de eliminación de los mismos de forma concertada con los operadores y los usuarios de las infraestructuras. Se deberá conceder prioridad a la puesta en servicio de itinerarios dedicados al transporte ferroviario de mercancías, al refuerzo orientado de las capacidades aeroportuarias y

al servicio de los puertos, sobre todo de aquellos que unen las autopistas del mar.

En el sector ferroviario, apoyándose en la experiencia ya adquirida en los grandes corredores, se propondrá una hoja de ruta para precisar las características de una red dedicada, o que dé prioridad, a las mercancías, así como las etapas necesarias para su puesta en servicio.

Por lo que respecta al transporte aéreo, el establecimiento del "cielo único" permitirá organizar mejor la utilización del espacio aéreo y modernizar los equipos de navegación aérea. Esta política mejorará la capacidad de gestión y el aumento de los tráficos. La reglamentación relativa al cielo único deberá completarse en la medida en que sea necesario. Además, habrá que mejorar la utilización de las capacidades aeroportuarias existentes. Finalmente, será conveniente determinar de manera precisa las condiciones que permitan la ampliación de los aeropuertos en condiciones medioambientales aceptables, allí donde la capacidad sea deficitaria.

Más allá de esto, es conveniente iniciar una reflexión más amplia sobre los diferentes instrumentos de regulación de los tráficos. Entre estos instrumentos figuran: tarificación incentivadora; organización de los flujos de camiones a lo largo de las redes transeuropeas con medidas como la prohibición de duplicar destinos; instrumentos de mercado para la asignación de capacidades aéreas o ferroviarias; o sistemas de reserva de capacidad en determinadas secciones saturadas. Estas reflexiones podrían conducir entonces a nuevas iniciativas, como la atribución de los slots aeroportuarios.

### 3.3.2 Adaptar los modos de financiación

En 2004, la Unión decidió dotarse de una política ambiciosa de desarrollo de las redes transeuropeas (RTE), identificando 30 ejes prioritarios; pero la capacidad de financiación de los Estados miembros es muy limitada. Por otra parte, el nuevo marco financiero pensado para el período 2007-2013 no prevé un aumento de los medios disponibles para las RTE que sea coherente con el conjunto de las prioridades establecidas en 2004.

Afortunadamente, los medios disponibles a través de los fondos estructurales y de cohesión pueden dar un impulso significativo a los proyectos RTE que cumplan las condiciones para beneficiarse de estos fondos, concretamente a las infraestructuras de carreteras necesarias para el desarrollo económico y la convergencia de ciertas regiones.

Para los proyectos que no se puedan beneficiar de estos fondos, y habida cuenta de las elevadas necesidades de financiación, es importante asegurar una coordinación máxima de los recursos comunitarios y nacionales. Los recursos del programa de las RTE-T deberán concentrarse en los proyectos que tienen un impacto elevado sobre los flujos de tráficos transeuropeos y en los proyectos para los que la contribución comunitaria tiene un valor añadido superior, en particular en las secciones transfronterizas.

Teniendo en cuenta que los medios públicos son limitados, deberán desarrollarse también nuevos tipos de ingeniería financiera, como los mecanismos de garantía de préstamo.

Las colaboraciones ("partenariados") público-privados (o PPP), también permiten responder mejor a las necesidades de combinaciones financieras diversificadas. Su promoción pasa por el establecimiento de un marco jurídico apropiado, en la línea de las conclusiones obtenidas en la consulta<sup>6</sup> relativa al Libro Verde sobre los partenariados público-privados y el Derecho Comunitario del mercado público. Asimismo sería conveniente favorecer el establecimiento, a nivel nacional o europeo, de estructuras de apoyo destinadas a facilitar operaciones complejas.

Finalmente es necesario que el usuario contribuya y propiciar una mejor utilización de la tarificación como instrumento de financiación. El producto de los ingresos por la utilización permite mantener las infraestructuras existentes en un alto nivel de calidad y de seguridad, y financiar nuevas infraestructuras y nuevos servicios. La creación de fondos intermodales permite aprovechar mejor una parte de los ingresos obtenidos por la utilización de las redes existentes.

**En definitiva, el apoyo de la política de transportes al desarrollo económico, al crecimiento y al empleo se articulará alrededor de los siguientes temas:**

- **mejor funcionamiento del mercado interior;**
- **dimensión social plenamente integrada;**
- **cadena logística eficaz;**
- **redes de transporte con buenas prestaciones;**
- **gestión optimizada de los créditos comunitarios.**

## 4. LOS TRANSPORTES, AL SERVICIO DE LA PROTECCIÓN DEL CIUDADANO Y DE SU ENTORNO

Si la movilidad es un derecho, la protección del ciudadano y del usuario es también un deber. Por lo tanto, la gestión de riesgos deberá ocupar un lugar central en la política de transportes. Esta prioridad debe apuntar principalmente a la protección del medio ambiente.

### 4.1 Proteger al ciudadano por medio de un transporte sostenible

El desarrollo del transporte no debe hacerse en detrimento de la calidad de vida de los que habitan en las cercanías de la red viaria ni debe tener consecuencias perjudiciales para la salud. Para poder conciliar prosperidad económica y desarrollo sostenible, es necesario responder a las necesidades de movilidad, pero limitando los efectos negativos de las actividades de transporte sobre el medio ambiente.

#### 4.1.1 Proteger el entorno utilizando las tecnologías con mejores prestaciones

En primer lugar es conveniente reconocer los potenciales de las tecnologías más respetuosas con el medio ambiente. Los tubos de escape con catalizador o los filtros de partículas, por ejemplo, disminuyen de forma muy significativa las emisiones de los vehículos de carretera. La mejora de la competitividad medioambiental de nuestra industria de transportes deberá continuar, siguiendo la imagen de los progresos considerables obtenidos mediante la "normalización Euro" de los vehículos de carretera.

Actualmente ya hay nuevas tecnologías disponibles, tales como los motores híbridos o los mecanismos de recuperación y de acumulación de la energía de frenado, que ofrecen perspectivas alentadoras; deberá promocionarse su utilización. Es posible favorecer el despliegue de las tecnologías con mayores prestaciones, concretamente por medio de una fiscalidad o una tarificación incentivadora. Las administraciones públicas, al adquirir sus vehículos, pueden contribuir también a la aparición o al desarrollo de nuevos mercados para los vehículos más limpios. Esta acción de las administraciones públicas debe ser fomentada.

También es conveniente que se emprendan acciones a nivel internacional para reforzar las normas en vigor. Como lo recuerda la estrategia temática sobre la contaminación atmosférica<sup>7</sup>, deberían adoptarse iniciativas para reforzar las normas internacionales referentes a las emisiones de los barcos.

Cuando no existan tecnologías o no puedan ser aplicadas a un coste razonable, se deberá profundizar en la investigación, como por ejemplo en materia aeronáutica.

#### 4.1.2 Desarrollar una política europea de transportes urbanos

Actualmente, un 80% de la población europea vive en ciudades. Los retos de la movilidad conciernen ante todo y de forma cotidiana a los ciudadanos, que esperan un tipo de movilidad urbana que no sea sinónimo de congestión, de riesgo para la salud o de accidente. También esperan que integre un mejor control del consumo energético. Hasta ahora, la Unión ha respondido de forma insuficiente a estos retos, aunque las ciudades tienen que jugar un papel importante para alcanzar los objetivos de la política común de transportes.

Dentro del respeto del principio de subsidiariedad y de las competencias de cada uno, es posible impulsar una nueva dinámica en materia de transportes urbanos. Un enfoque de este tipo tiene que apoyarse en un examen profundo del lugar que el automóvil particular ocupa en la ciudad; en el atractivo y las prestaciones de los transportes colectivos; y en la integración de los diversos modos. El lugar que ocupan las bicicletas y los peatones debe ser una parte plenamente integrada en estos análisis, así como la designación de zonas de bajas emisiones. Los retos asociados a la seguridad en los diferentes modos de transporte constituyen igualmente el marco de la política de los transportes urbanos.

Estas reflexiones conducirán, a través de un Libro Verde sobre los transportes urbanos, a un debate muy amplio con los sectores implicados para identificar las acciones en las que Europa puede aportar un valor añadido real, de forma complementaria a los actores nacionales, regionales y locales.

#### 4.1.3 Utilizar mejor el potencial de los instrumentos de orientación de la demanda

También se deben definir políticas adaptadas para combatir la congestión y asegurar la protección de los entornos o los ecosistemas más frágiles, como las zonas montañosas. La cuestión -muy delicada- de la contaminación acústica se ha convertido en un elemento esencial del desarrollo de los aeropuertos, haciendo necesarias soluciones pragmáticas y equilibradas.

La aplicación de impuestos de forma selectiva puede orientar la elección de los usuarios. La regulación del tráfico y la tarificación constituyen herramientas que también hay que favorecer siempre que no supongan



la restricción abusiva de la movilidad en las zonas en cuestión.

Más allá de las acciones requeridas para hacer la tarificación más transparente, la Comisión analizará las condiciones en las que las tarifas podrían reflejar más fielmente los costes ocasionados. Organizará una amplia consulta sobre los métodos y opciones que hay que tener en cuenta. Una reflexión de este tipo cubrirá los diferentes modos de transporte. Para el sector de la carretera, la generalización de las tecnologías de localización por satélite y los progresos realizados en cuanto a la interoperabilidad de los medios de pago muestran ya la posibilidad de avanzar hacia una estrategia que se apoye, dentro del respeto a las libertades y a la vida privada, en señales de precios realmente diferenciadas e incentivadoras.

Los derechos de emisión son también parte de los instrumentos que hay que considerar cuando la tarificación o la fiscalidad no permitan tener en cuenta los impactos sobre el medio ambiente. Su aplicación a un sector atomizado, como el de los transportes, suscita una serie de cuestiones prácticas para su aplicación. La inclusión de determinados modos de transporte en un sistema de intercambio de derechos de emisión debe analizarse cuidadosamente. En el sector aéreo, y dado que no es posible aplicar impuestos sobre el queroseno, la oportunidad de ampliar el sistema de derechos de emisión existente para los gases de efecto invernadero será objeto de un análisis detallado. Por el contrario, el sector de la carretera dispone ya de un instrumento fiscal apropiado a través de los impuestos sobre los carburantes.

De forma general se deberá dedicar atención especial a la coherencia de los diferentes instrumentos que se puedan tomar en consideración, para controlar la congestión y los efectos negativos que sobre el medio ambiente pueda tener el sector del transporte.

## 4.2 Aumentar la seguridad

### 4.2.1 Conceder la prioridad a la seguridad en carretera

Los accidentes de tráfico siguen siendo la primera causa de mortalidad, y se debe conceder a este tema un tratamiento prioritario; en 2005, más de 41.600 personas encontraron la muerte en las carreteras europeas.

La Comisión ha presentado un balance detallado<sup>8</sup> de las medidas adoptadas hasta ahora. Este balance demuestra que se han realizado progresos, pero que son insuficientes. El objetivo de una disminución de la

mitad en el número de muertos entre 2001 y 2010 no podrá alcanzarse más que por medio de esfuerzos renovados en defensa de la seguridad en carretera. El compromiso de los Estados miembros con los diferentes aspectos de la seguridad en carretera sigue siendo esencial y hace necesario un seguimiento estructurado y transparente sobre la situación de la seguridad en las carreteras de todos los Estados miembros.

Varias medidas decididas a nivel europeo han hecho ya algo más segura la circulación de camiones y autocares, por ejemplo la fijación de los tiempos de descanso o la utilización del cinturón de seguridad. Como han sugerido las conclusiones del grupo de alto nivel CARS21, para avanzar en materia de seguridad en carretera será necesaria la cooperación estrecha con la industria del automóvil y con los gestores de las infraestructuras, con el fin de hacer que los vehículos y las carreteras sean más seguros.

Entre las medidas que reclaman una acción a escala europea, debe concederse prioridad a la coordinación de la persecución de las infracciones transfronterizas, para poner fin a su impunidad. También deben desarrollarse técnicas que reducen los riesgos de accidente, como los retrovisores sin ángulos muertos en los vehículos pesados o el encendido de los faros durante el día. La utilización de tecnologías a bordo debe ponerse al servicio de la seguridad, y los trabajos iniciados en el marco de la iniciativa "e-safety" constituyen una base de trabajo útil a este respecto<sup>9</sup>.

Además es conveniente mejorar los comportamientos y responsabilizar a los conductores, coordinando la prevención, la realización de controles más sistemáticos y la formación para la conducción de calidad. Para favorecer la difusión de las mejores prácticas, la puesta en común de experiencias debería ser sistemática, no solamente a nivel de la Unión, sino también a escala internacional.

### 4.2.2 Intensificar la seguridad en cada uno de los modos

Un mayor desarrollo de la legislación europea en materia de seguridad marítima (tercer paquete) y de su control permitirá asegurar un elevado nivel de protección del entorno marino y de la seguridad de los viajeros. La coherencia de los modos de control y su reforzamiento llaman igualmente a reflexión sobre el concepto de los guardacostas europeos. Además se deberían aclarar las responsabilidades de los diferentes actores del transporte marítimo.

Por otro lado, en adelante la Unión podrá apoyarse en las agencias de seguridad creadas en los modos ferro-

viarios, aéreo y marítimo. Sus atribuciones se podrían ampliar. El papel de la Agencia de Seguridad Aérea, por ejemplo, se podría ampliar de forma progresiva, en particular en lo referente a la gestión del tráfico aéreo, los servicios de navegación y los controles de los aviones y de las compañías de terceros países.

### 4.3 Garantizar la seguridad

Lamentablemente, la vulnerabilidad de los transportes ha quedado demostrada por los recientes atentados que han tenido lugar en Estados Unidos, España y Reino Unido. La seguridad es la nueva dimensión de la calidad de los transportes y deberá, por lo tanto, ser objeto de una estrategia real comunitaria, que se oriente al aumento de la protección del ciudadano y de las infraestructuras del transporte.

El equilibrio entre las necesidades de seguridad y las necesidades operacionales se ha desplazado, exigiendo la puesta en marcha de medios sofisticados y costosos. La cuestión de su financiación será objeto de una comunicación específica de la Comisión.

La seguridad no debe tratarse de forma aislada; debe ser una preocupación permanente, integrada en el conjunto de los sistemas y de las cadenas logísticas y ha de estar inscrita de manera duradera en los trabajos de mejora de la calidad y la interoperabilidad. La legislación adoptada en el sector de la seguridad aérea y marítima deberá precisarse a partir de las conclusiones que se pueden extraer de las misiones de inspección llevadas a cabo a nivel europeo.

Se está revisando la legislación en el sector de la seguridad aérea, que se verá completada por nuevas propuestas sobre temas precisos, como el control de calidad o el transporte de mercancías por avión. También la legislación marítima se revisará y simplificará con la adopción de normas comunes mínimas. Esta reforma legislativa podría completarse mediante directrices comunes, incorporando las mejores prácticas observadas entre los participantes de los sectores implicados.

Por otra parte deberían ponerse en marcha acciones para abarcar el conjunto de los modos y las infraestructuras críticas. Será conveniente, por lo tanto, llevar a cabo en todos los modos y sectores del transporte una evaluación profunda de los riesgos y de la situación de la seguridad, para el público y los operadores.

Finalmente debería desarrollarse la colaboración internacional, orientándola hacia la puesta en práctica de reglas comunes aplicables a los transportes internacionales. Esta colaboración debería concentrarse en los

interlocutores comerciales más importantes de la Unión, como Estados Unidos. La actividad debería basarse en la recopilación de las mejores prácticas y podría tener como resultado unas normas mutuamente aceptadas.

### 4.4 Reforzar los derechos de los viajeros

Los derechos de los usuarios del transporte forman parte de los atributos más visibles de la ciudadanía europea. Protegen a todos, principalmente a los más vulnerables, contra los abusos y las discriminaciones. Al eliminar los riesgos que pesan sobre el viajero, contribuyen a la movilidad.

Las disposiciones adoptadas en los transportes aéreos deben aplicarse con vigilancia. Los derechos de los viajeros también deben garantizarse en los transportes ferroviarios, marítimos y en los transportes internacionales de autobuses. La accesibilidad de las personas con movilidad reducida deberá reforzarse en todos los modos de transporte y se definirán las condiciones de asistencia a los viajeros.

También habrá que desarrollar un enfoque más cuantitativo de la calidad de los servicios prestados a los viajeros. Esto pasa por la utilización de indicadores de las prestaciones y servicios, por ejemplo en materia de puntualidad, seguridad, congestión o medio ambiente. Estos indicadores facilitarán la identificación de las mejores prácticas y su difusión.

En los transportes públicos de viajeros deberá prestarse especial atención a la mejora de la continuidad de los trayectos para el usuario. Es conveniente alentar el desarrollo de los billetes integrados y de los sistemas de información, incluyendo aquí también el caso del transporte de autobuses.

### 4.5 Luchar contra la exclusión territorial

Para que todos los europeos puedan tener acceso a la movilidad, deberá garantizarse la accesibilidad en todo el territorio de la Comunidad. Ahora bien, la ampliación y la globalización de los intercambios tienden a polarizar las actividades económicas y a marginar las regiones periféricas y ultraperiféricas, al igual que a alejarlas de los grandes centros de producción y consumo.

Los fondos estructurales y de cohesión concedidos para el período 2007-2013 permitirán continuar con la ayuda a las regiones incluidas, para desarrollar las infraestructuras que resulten necesarias para su integración económica.

Pero la lucha contra la exclusión territorial no pasa únicamente por la construcción de nuevas infraestructuras de transporte terrestre, puesto que gran número de territorios insulares, principalmente las regiones ultraperiféricas, no pueden estar unidos al resto de la Comunidad a través de este tipo de infraestructuras. Los potenciales de los aeropuertos regionales y de las líneas marítimas deberán estar mejor explotadas, para reforzar la conexión de los territorios con los grandes ejes transeuropeos de transporte.

Los Estados miembros pueden recurrir a ayudas, en forma de compensación por obligaciones de servicios públicos, o a reducciones de los billetes de transporte, siempre que se respeten las reglas establecidas en materia de ayudas estatales. A partir de este momento, por lo tanto, son posibles las ayudas para el establecimiento de nuevas conexiones marítimas o aéreas. Además, la simplificación del régimen aplicable al servicio de las islas pequeñas permitirá que se favorezcan estos servicios. En resumen, la Comisión está abierta a los proyectos que impliquen regímenes de ayudas para compensar los costes adicionales del transporte inducidos por la distancia a que se encuentran las regiones ultraperiféricas.

Teniendo en cuenta sus dificultades acumuladas, ligadas a la lejanía, la fragmentación del territorio y la complejidad del relieve, las regiones ultraperiféricas (Azores, Madeira, islas Canarias y los cuatro departamentos franceses de ultramar) tienen un déficit de accesibilidad, no solamente con respecto al mercado interior continental, sino también en el interior de su propio territorio. El objetivo de la mejora de las condiciones de acceso forma parte de la cohesión económica, social y territorial. Se encuentra en numerosas medidas sectoriales existentes.

Los instrumentos de la política común de transporte tienen que poder utilizarse para reducir los efectos de la distancia, al mismo tiempo que facilitan la competencia en el mercado y mejoran las conexiones entre las regiones ultraperiféricas y terceros países vecinos.

Así, y de aquí a 2010, además de las orientaciones recogidas en la comunicación de la Comisión relativa a una colaboración reforzada para los regímenes ultraperiféricos<sup>10</sup>, se debe poner el acento en las acciones que contribuyen a facilitar el desplazamiento de las personas y las mercancías en los siguientes ámbitos:

- ayudas del Estado al transporte marítimo y, principalmente, la posibilidad de poner en marcha ayudas para la iniciación de servicios de transporte entre las regiones ultraperiféricas y los terceros países vecinos,

- autopistas del mar de Europa Occidental, así como extensión de las redes transeuropeas de transporte hacia regiones y países vecinos de las regiones ultraperiféricas, para mejorar las conexiones de transporte.

***En definitiva, la política de transporte contribuirá a la protección de los ciudadanos y de su entorno, mediante:***

- ***el desarrollo de una política europea de transportes urbanos;***
- ***la promoción de las tecnologías con mayores prestaciones para proteger el medio ambiente;***
- ***una tarificación más eficaz e incentivadora;***
- ***la promoción de la seguridad;***
- ***la promoción de la protección, incluyendo su dimensión externa;***
- ***la protección de los derechos del viajero;***
- ***la lucha contra la exclusión territorial.***

## **5. PREPARAR EL TRANSPORTE DE MAÑANA POR MEDIO DE LA INVESTIGACIÓN Y LA INNOVACIÓN**

Europa debe fundamentar su desarrollo económico en el conocimiento, la innovación y las actividades con un alto valor añadido. En efecto, Europa solamente podrá mantener un lugar preponderante en la economía mundial si logra su especialización industrial y desarrolla sus competencias alrededor de las tecnologías de vanguardia.

Pero esta capacidad de anticipación y de innovación no se improvisa; se debe basar en la investigación. La financiación de estas acciones no puede apoyarse sólo en el sector público, sino que tendría que asegurarse por medio de colaboraciones público-privadas.

### **5.1 Apoyar hoy las innovaciones de mañana**

Una Europa que invierte en investigación es una Europa que elige preservar sus márgenes de desarrollo y su potencial de crecimiento.

El transporte forma parte integrante de las actividades de investigación respaldadas por la Unión en el contexto de sus programas marco de investigación y desarrollo (PCRD o PMID). Este esfuerzo de investigación, que ha hecho posible el nacimiento de nuevos proyectos industriales, debe intensificarse en el séptimo PMID. Para que no sea en vano, deberá traducirse en planes de puesta en práctica apropiados.

Esta política no debe dejar fuera a ningún modo de transporte. Las cuestiones en las que se ha iniciado la actividad, como son los temas de interoperabilidad, tecnologías del medio ambiente o la aeronáutica, deben proseguir. La seguridad de los vehículos puede y debe mejorarse. Se ampliará el apoyo de la Unión a las acciones innovadoras para la movilidad sostenible, sobre todo en el medio urbano. Igualmente se concederá una mayor atención a las condiciones de explotación y mantenimiento de las infraestructuras, así como a la gestión de los flujos de transporte por carretera a lo largo de los grandes corredores.

Preparar el transporte inteligente de mañana significa también infraestructuras que favorecen más la comunicación, mejor dotadas de nuevas tecnologías, más seguras y confortables. Por tanto, hay que explorar más a fondo los potenciales de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, y el desarrollo del sistema de transporte europeo debe encontrar su lugar en la economía del conocimiento.

Estas nuevas tecnologías deben desarrollarse con el objetivo de combatir mejor la congestión y la inseguridad de los transportes, de mejorar la protección del medio ambiente y de reducir la necesidad de nuevas infraestructuras. Entre las pistas que hay que explorar figuran, sobre todo, las nuevas generaciones de sistemas de ayuda a la conducción, las comunicaciones entre vehículos, las interacciones entre los vehículos y las infraestructuras y las soluciones de logística inteligente.

En la próxima década, los Estados miembros deberán equipar sus redes con sistemas sofisticados de gestión y control. Estas infraestructuras tendrán que ser interoperables a nivel de la Unión, compatibles con los requisitos de la política de tarificación y respetuosas con la vida privada. El séptimo PMID podrá, en caso de necesidad, contribuir a la experimentación, en condiciones reales, de las tecnologías más prometedoras, y seguir preparando la navegación por satélite de segunda generación.

Finalmente, el desarrollo de la "comodalidad" pasa por el incremento de la intensidad tecnológica e informática de las cadenas logísticas. La innovación debe ser la base de los modos de producción para mejorar la eficacia y la integración de cada uno de ellos y de las interfaces de transbordos. Para facilitar la gestión de conjunto de las cadenas logísticas, se deberán seguir desarrollando las normas informáticas o de comunicación interoperables para la transferencia de información.

## 5.2 Mantener la excelencia energética

Para responder a los elevados precios de los carburantes, reducir la dependencia con respecto a las energías fósiles y controlar mejor las emisiones de efecto invernadero, habrá que mejorar las prestaciones energéticas del transporte. El Libro Verde sobre la eficacia energética<sup>11</sup>, propuesto por la Comisión en 2005, ha abierto los caminos del progreso.

Sin prejuzgar las conclusiones que se vayan a sacar de esta consulta, parece ya desde este momento que se deberían favorecer las tecnologías basadas en los carburantes alternativos, como los biocarburantes. Ya se han fijado los objetivos de utilización de los biocarburantes para el horizonte de 2010; sería conveniente ponerlos en práctica en cada Estado miembro. Pero hay que preparar el porvenir y asentar más firmemente el papel de los biocarburantes en la agricultura y la industria energética europea. El Libro Verde sobre la estrategia energética de la Unión<sup>12</sup> ha provocado el interés por una hoja de ruta, a largo plazo, para las fuentes de energía renovables. En ella, el transporte deberá encontrar su lugar claramente definido.

Este Libro Verde hace también una llamada a un esfuerzo renovado con respecto a la eficacia energética en el sector del transporte. Ya se han hecho esfuerzos importantes sobre el diseño de los vehículos y de sus componentes o para facilitar la introducción de tecnologías más limpias y con mejor rendimiento energético. Todo ello debe desarrollarse poniendo en práctica nuevas acciones, sobre la base de las conclusiones del Grupo de Alto Nivel CARS21. La normalización o el etiquetado podrían utilizarse mejor.

De forma más general es necesario desarrollar una cultura de la responsabilidad en materia de movilidad sostenible y alcanzar una mayor sensibilización frente a las apuestas energéticas del transporte, lo que requiere acciones orientadas a la mejora de los comportamientos al volante, la promoción de los transportes públicos o la utilización conjunta de los automóviles, o también la asignación de una mayor importancia a los peatones y a los ciclistas. El programa STEER, financiado en el marco del programa Energía Inteligente para Europa, seguirá aportando los recursos para estas acciones.

Pero preparar el "después del petróleo" significa también invertir en la excelencia energética de mañana, para reducir nuestra dependencia de las energías fósiles, luchando al mismo tiempo de forma eficaz y sostenible contra el calentamiento climático. Las investigaciones ya iniciadas para hacer entrar a Europa en la nueva era de la economía del hidrógeno darán como

resultado proyectos de demostración a gran escala, respaldados por la UE, que servirán como guía.

### 5.3 Desplegar las nuevas tecnologías

Sin esperar a que las inversiones acordadas para la investigación y el desarrollo se conviertan en soluciones operacionales, la Unión puede apoyarse en su mercado interior para poner en práctica las tecnologías existentes.

Las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, combinadas con las aplicaciones por satélite pueden, en primer lugar, generar un valor añadido real, tanto para el público como para los operadores del transporte de mercancías. Estas tecnologías permiten optimizar los itinerarios y elevar la productividad. Tienen vocación de apoyarse en el programa GALILEO, que está actualmente muy avanzado, puesto que el sistema completo debería estar operativo antes de finales de 2010. En este marco ya es posible pensar en una "ordenador de a bordo universal", que ofrecería a cada usuario de la carretera una verdadera plataforma, que incluiría servicios tan variados como ayuda a la navegación, seguimiento en tiempo real de las mercancías o incluso la mejora de la seguridad.

Por su parte, SESAR, el programa de modernización de la infraestructura de gestión del tráfico aéreo, contribuirá de forma decisiva al progreso del sector aeronáutico en Europa. En este sentido permitirá su crecimiento triplicando la capacidad de tráfico, dividiendo por dos los costes para los usuarios, aumentando la seguridad y reduciendo en al menos un 10% el impacto medioambiental del modo de transporte aéreo. Por otra parte, este proyecto industrial aportará una contribución real al crecimiento, con la creación de más de 200.000 empleos de alto valor añadido en Europa.

El despliegue del sistema ERTMS de gestión del tráfico ferroviario deberá ser también una prioridad, para dotar al transporte ferroviario de la interoperabilidad y del aumento de productividad que necesita para competir eficazmente con la carretera en el tráfico de larga distancia. Además, el ERTMS se inscribe en el marco de la excelencia europea en materia de señalización electrónica. Continuarán los trabajos en curso para permitir el establecimiento de un plan europeo coherente de despliegue de aquí a 2020, con las financiaciones compartidas entre la red transeuropea y los instrumentos financieros estructurales.

Por lo que se refiere a las vías navegables, los Servicios de Información Fluvial (SIF) aumentarán la seguridad y la eficacia de este modo de transporte,

mejorarán las condiciones de utilización de las infraestructuras fluviales y portuarias y facilitarán la interfaz con los otros modos.

Finalmente, el desarrollo de una dimensión "e-marítima" mejorará de forma significativa las condiciones de trabajo del armador, de la tripulación y de las autoridades de control, aportando al mismo tiempo mayor potencia y productividad a la logística marítima.

***En definitiva, la Unión preparará los transportes del futuro, apoyando la innovación y la investigación; en particular:***

- desplegando los grandes proyectos industriales ya iniciados;***
- preparando las innovaciones del futuro;***
- mejorando la eficacia energética de los transportes;***

## 6. CONSTRUIR EUROPA COMO MOTOR DE LA GOBERNANZA MUNDIAL

La Unión Europea es la primera potencia comercial mundial. Su industria aérea representa el 30% de la cifra de negocio mundial del sector y controla el 40% de la flota marítima internacional. Su posición le permite, por tanto, tener un peso en la gobernanza internacional para hacer valer su visión de un mundo en el que el desarrollo económico no sea sinónimo de dumping social o medioambiental.

### 6.1 Proyectar el mercado interior por medio de acuerdos bilaterales

Más allá de una contribución más activa de la Unión a la gobernanza mundial, los progresos del acervo comunitario se pueden traducir en acuerdos bilaterales o multilaterales. Proyectar el mercado único hacia el exterior a través de estos acuerdos permitiría a las empresas de la Unión ser tratadas independientemente de su país de origen y conquistar nuevos mercados.

El sector marítimo deberá buscar también una intensificación de la cooperación marítima de la Comunidad con terceros países. Se tratará principalmente de perseguir, por medio de acuerdos bilaterales y en el marco de las negociaciones multilaterales de la OMC, la apertura del mercado de servicios de transporte marítimo.

Por otra parte, la Unión se ha comprometido a nivel mundial a revisar su enfoque de las relaciones aéreas. En 2005 se ha establecido una hoja de ruta sobre el futuro de las relaciones aéreas exteriores de la Comunidad, que deberá ser aplicada, sobre todo para alcanzar la revisión de los acuerdos bilaterales nacionales, integrando el espacio aéreo comunitario con el de los países vecinos y estableciendo acuerdos con ciertos interlocutores estratégicos, a semejanza de las negociaciones iniciadas con Estados Unidos.

En el ámbito de los transportes terrestres es conveniente reflexionar sobre las posibilidades de condicionar nuestros acuerdos de colaboración y de intercambio a la adopción por los terceros países de una parte del acervo comunitario en temas como la seguridad, la interoperabilidad, las normas técnicas ambientales o también las facilidades de control.

En un plano más general debe fomentarse un mejor posicionamiento internacional de la Industria europea de transportes.

## 6.2 Mejorar las conexiones con los países vecinos

Para sostener un crecimiento económico duradero y responder a la intensificación de los intercambios, es también esencial un sistema de transporte de grandes prestaciones, que conecte la Unión Europea con sus países vecinos.

Las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel sobre la ampliación de los grandes ejes transeuropeos de transporte hacia las regiones y países vecinos, presentadas en diciembre de 2005, proporcionan una base para el desarrollo de un marco de cooperación estructurada con dichos países vecinos.

## 6.3 Reforzar la representación de la Unión en las instituciones internacionales

En el sector marítimo, una mayor presencia de la representación exterior de los intereses de la Unión en los organismos internacionales permitirá contribuir a la puesta en práctica de una competencia justa y equitativa a nivel internacional. La Unión podrá hacer valer su peso, por ejemplo, a favor de la mejora de las normas sociales o de los estándares de seguridad, lo mismo que en el acuerdo logrado en el seno de la OMI (Organización Marítima Internacional), que generaliza la utilización de petroleros de doble casco.

En el sector aéreo, la Comunidad deberá reforzar su implicación en el trabajo de la OACI (Organización de

Aviación Civil Internacional) y contribuir más en los temas de su competencia. De la misma manera, en el sector ferroviario, la Unión debería adherirse a la OTIF (Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril).

En el sector de la navegación interior, la comunicación sobre el programa de acción "Naiades" aborda la cuestión de la modernización del marco organizativo del sector, con la intención de responder mejor a las exigencias de un mercado fluvial único en la Unión.

En materia social, se deberá reforzar la cooperación con la OIT (Organización Internacional del Trabajo) con el fin de hacer que progresen los derechos sociales de los trabajadores del transporte.

En todos los casos, la Unión debe esforzarse por hablar con una sola voz.

***En definitiva, la contribución de Europa a la gobernanza mundial se traducirá concretamente en:***

- un reforzamiento de la presencia internacional de la Unión;***
- un mercado interior proyectado hacia el exterior;***
- la mejora de las conexiones con los países vecinos.***

## 7. CONCLUSIÓN: UNA ACCIÓN RENOVADA PARA UNA AGENDA POLÍTICA AMBICIOSA

Las líneas establecidas por la Estrategia de Lisboa son sencillas, pero resumen por sí solas la ambición a la que se enfrenta el sector del transporte: una intensificación del crecimiento y un nivel de empleo cada vez mayor. Al hacer que Europa sea más atractiva desde el punto de vista del empleo y la inversión, al orientarse hacia la innovación y el conocimiento, al suscitar unos mercados más dinámicos, el sector del transporte hará que el continente europeo sea más competitivo y productivo.

La presente comunicación ha producido también una hoja de ruta para los años futuros. Esta hoja fija las orientaciones, sobre tres temas: el desarrollo económico y el empleo, la protección de los ciudadanos y del medio ambiente y, finalmente, las innovaciones tecnológicas.

Si bien la hoja de ruta anexa a la presente comunicación cubre los diferentes aspectos de la política de transportes, será necesario concentrar todos los esfuerzos, como recuerda la Estrategia de Lisboa. Además, el sector del transporte evoluciona, al igual que lo hacen las necesidades de los ciudadanos y de los actores económicos. La agenda de la Comisión deberá, por tanto, reajustarse regularmente para responder mejor a dichas necesidades.

En una primer etapa, la Comisión entiende que hay que conceder una atención particular a las prioridades siguientes:

- la mejora del funcionamiento del mercado;
- la intensificación de la dimensión social de los transportes;
- la eficacia de las cadenas logísticas;
- la mejora de las prestaciones de las redes;
- el desarrollo de la política de seguridad en la carretera;
- la promoción de la protección, incluyendo su dimensión externa;
- el desarrollo de una política europea de los transportes urbanos;
- la mejora de la eficacia energética;
- la lucha contra la exclusión territorial;
- el desarrollo de la tecnología y de los conocimientos en los transportes.

Para concretar esta ambición se necesita la movilización de todos y una cooperación profunda entre sectores. Conforme al principio de subsidiariedad será esencial la asociación de los Estados miembros, al igual que la de los actores locales e industriales. Con el fin de aunar las energías y las competencias, la Comisión se ocupará de poner en marcha, en caso necesario, formas de diálogo organizado. Además, la puesta en práctica de las orientaciones propuestas por esta comunicación será objeto de un seguimiento periódico, en colaboración con los Estados miembros y los actores interesados.

Lista de anexos:

- Hoja de ruta para los años futuros;
- Tabla de prioridades;
- Estudio de impacto.

**NOTAS**

<sup>1</sup> Un balance de los resultados de esta consulta está disponible en la siguiente dirección de Internet:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html).

<sup>2</sup> COM (2001) 370 final.

<sup>3</sup> Con respecto a este punto, véase la comunicación "Programa de acción europeo para la seguridad vial - Balance a mitad de camino", COM (2006) 74 final.

<sup>4</sup> Los elementos relativos a esta consulta están disponibles en la siguiente dirección de Internet:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/consultations/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm).

<sup>5</sup> COM (2006) 6 final.

<sup>6</sup> COM (2005) 569 final.

<sup>7</sup> COM (2005) 446 final.

<sup>8</sup> COM (2006) 74 final.

<sup>9</sup> COM (2003) 542 final y COM (2005) 431 final.

<sup>10</sup> COM (2004) 343 final y SEC (2004) 1030.

<sup>11</sup> COM (2005) 265 final.

<sup>12</sup> COM (2006) 105 final.



**Números anteriores de la Colección “Estrategias Ferroviarias Europeas”**

17. Hacia “Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino.
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación
14. ERTMS - Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación: declaración de los ferrocarriles
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes
12. Transporte Ferroviario de Servicio Público en la Unión Europea: una perspectiva general
11. Network Rail. Memoria de Responsabilidad Corporativa 2005
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. 2005
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria
7. Informe sobre la competencia
6. El Tercer Paquete Ferroviario
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para el Transporte Combinado en 2015
1. El Futuro del Ferrocarril