

## MEMO Transporte 2050: principales desafíos y medidas clave

### Razones de su importancia

El transporte es fundamental para nuestra economía y sociedad. La movilidad es esencial para el crecimiento y la creación de empleo. El sector de los transportes da trabajo directamente a unos diez millones de personas y representa aproximadamente el 5 % del producto interior bruto (PIB). Unos sistemas de transporte eficaces son cruciales para que las empresas europeas sean capaces de competir en la economía mundial. La logística, que abarca, por ejemplo, el transporte y el almacenamiento, representa entre el 10 % y el 15 % del coste de un producto acabado para las empresas europeas. La calidad de los servicios de transporte repercute en gran medida en la calidad de vida de las personas. El 13,2 % del presupuesto de cada hogar se gasta en bienes y servicios de transporte.

### Principales desafíos

La movilidad va a aumentar, pero el transporte europeo se encuentra en una encrucijada. Nuestro sistema de transporte se enfrenta a grandes dificultades:

- El petróleo escaseará en las próximas décadas y se extrae cada vez más de regiones inestables del mundo. Se pronostica que los precios del petróleo aumenten más del doble entre 2005 y 2050 (59 dólares/barril en 2005). Los acontecimientos actuales demuestran la volatilidad extrema de los precios del petróleo.
- El transporte es ahora más eficiente desde el punto de vista energético, pero todavía depende del petróleo en el 96 % para cubrir sus necesidades de energía.
- La congestión cuesta a Europa alrededor del 1 % del producto interior bruto (PIB) cada año.
- Es necesario reducir las emisiones de *gases de efecto invernadero* en el mundo, con el objetivo de limitar el cambio climático a 2º C. Globalmente, para 2050, la UE tiene que reducir las emisiones en un 80-95 % por debajo de los niveles de 1990 para alcanzar ese objetivo.
- La congestión, tanto en la carretera como en el cielo, suscita honda preocupación. Se prevé que las actividades de transporte de mercancías aumenten, respecto a 2005, en torno al 40 % en 2030 y en algo más del 80 % para 2050. El transporte de pasajeros se incrementaría algo menos que el de mercancías: el 34 % para 2030 y el 51 % para 2050.
- La infraestructura no tiene el mismo nivel en las regiones orientales y occidentales de la UE. En los nuevos Estados miembros, solo hay unos 4 800 km de autopistas y ninguna línea de alta velocidad construida al efecto; las líneas ferroviarias convencionales suelen estar en malas condiciones.
- El sector de los transportes de la UE se enfrenta a una competencia creciente de los mercados mundiales de transporte, que se están desarrollando con rapidez.

Un panorama general de las principales estadísticas del transporte puede consultarse en: [Transporte 2050: 50 hechos y cifras](#).

## Transporte 2050: principales medidas

La estrategia contemplada en la hoja de ruta Transporte 2050 "Hacia un espacio único de transporte" persigue introducir cambios estructurales profundos para transformar el sector de los transportes. Se realizará en los próximos años (2011-2014) y sus medidas principales son las siguientes:

- **Una amplia reforma de la normativa sobre el ferrocarril** (paquete ferroviario 2012/2013). Un elemento central del plan de trabajo Transporte 2050 es la necesidad de transformar el sector ferroviario para que sea más atractivo y consiga aumentar de forma muy considerable su cuota de mercado en el transporte de media distancia (>300 km) de mercancías y pasajeros para 2050. Al mismo tiempo, se trata de triplicar la longitud de la red actual de alta velocidad para 2030. Todo esto exigirá importantes cambios en la normativa ferroviaria, incluida la apertura del mercado de los servicios nacionales de pasajeros, la introducción de estructuras sencillas de gestión en los corredores de transporte ferroviario de mercancías, la separación estructural entre los gestores de la infraestructura y los proveedores de servicios y mejoras del entorno reglamentario para que el sector ferroviario atraiga más inversiones del sector privado. La Comisión presentará una serie ambiciosa de iniciativas legislativas para el sector ferroviario en 2012-2013.
- **Una red básica de infraestructura estratégica es esencial para la creación de un verdadero espacio único europeo de transporte.** La Comisión presentará nuevas propuestas sobre una red multimodal europea básica en 2011 (publicaciones de directrices de la red transeuropea de transporte [RTE-T], mapas y propuestas de financiación). La UE proporcionará financiación mediante un marco único para usar el dinero de las RTE-T y los Fondos Estructurales y de Cohesión de forma coherente. La condicionalidad de la financiación garantizará que se haga hincapié en las prioridades de la UE, así como la adopción de nuevas tecnologías (estaciones de recarga/reabastecimiento para nuevos vehículos, nueva tecnología de gestión del tráfico).
- Para crear un sistema de transporte multimodal completamente funcional hace falta **eliminar cuellos de botella y barreras** en otras partes fundamentales de la red, sobre todo mediante un **paquete aeroportuario**, para mejorar la eficiencia y capacidad de los aeropuertos (2011); una **Comunicación sobre el transporte por vías navegables** (2011), para eliminar las barreras y mejorar la eficiencia de las vías navegables, y la **iniciativa sobre el programa marítimo electrónico** (2011), para un transporte marítimo inteligente y sin papeleo, al efecto de crear una verdadera zona de «cinturón azul» de transporte marítimo sin barreras. La Comisión también se esforzará por eliminar los obstáculos al **cabotaje por carretera** (2012-2013).
- **Creación de un entorno financiero equitativo: nuevo planteamiento sobre las tarifas de transporte.** Las tarifas de transporte deben reestructurarse hacia una aplicación más amplia de los principios de quien contamina, paga, y de que el usuario paga. Se adoptarán, entre otras, las medidas fundamentales siguientes para los próximos años:

- Publicación de directrices para la aplicación de **tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos de turismo (2012)**. En una segunda etapa, se presentará una propuesta que establezca la normativa para la **internalización de los costes aplicable a todos los vehículos de carretera** (excepto los cubiertos por la euroviñeta) para sufragar los costes de la infraestructura y los costes sociales de la congestión, CO<sub>2</sub> (si no se incluyen en los impuestos sobre carburantes), contaminación local, ruido y accidentes. Los Estados miembros serán libres de aplicar esas tarifas, pero los que decidan seguir adelante lo podrán hacer dentro de un marco común de la UE.
- Avance en la internalización de los costes externos en otros modos de transporte.
- Garantía de una financiación estable para el transporte, aplicando el principio de reserva de los ingresos procedentes de los usuarios del transporte para el fomento de una red eficiente e integrada (en otras palabras, un porcentaje de las tarifas del transporte cobradas deben reinvertirse en los transportes para aportar la financiación necesaria para poder tener una infraestructura de transporte de alta calidad).
- Autorización gradual de sistemas de peaje electrónico europeos; por ejemplo, habrá un servicio europeo de telepeaje desde octubre de 2012 para los camiones y, dos años más tarde, para toda clase de vehículos, de forma que los camioneros puedan pagar electrónicamente los distintos peajes de las autopistas a través de un único proveedor para toda Europa, el cual podría sustituir a los sistemas muy diversos que se usan actualmente en los 21 Estados miembros que cobran peajes. El principio es el mismo que en la telefonía móvil: la tarifa es para los operadores o autoridades nacionales con independencia de donde se encuentre el usuario en Europa. Y el peaje electrónico facilita que las tarifas puedan ajustarse a condiciones variables (horas punta, vehículos más contaminantes).
- **Plan estratégico sobre tecnología del transporte de la UE (2011)**. La investigación y el despliegue efectivo de nuevas tecnologías serán claves para unas menores emisiones tanto en la UE como en el resto del mundo en el caso del transporte urbano, interurbano y de larga distancia. En 2011, el Plan Estratégico sobre Tecnología del Transporte (PETT) será una iniciativa importante para reagrupar y reorientar los esfuerzos de investigación e innovación sobre el transporte en Europa.
- Se dará prioridad a la producción de **vehículos limpios, seguros y silenciosos para todos los modos de transporte**, desde vehículos de carretera hasta buques, barcas, material rodante y aeronaves. Los temas principales serán, entre otros, los nuevos combustibles, los nuevos materiales, los nuevos sistemas de propulsión y las herramientas de TI y de gestión del tráfico para gestionar e integrar sistemas de transporte complejos. El PETT establecerá dónde deseamos invertir el dinero de la investigación, cuál debe ser la estrategia de despliegue para incentivar y garantizar la adopción de nuevas tecnológicas por el mercado y cómo formular las normas de la UE necesarias para velar por que esa adopción sea coherente en toda Europa.
- En el marco del PETT global, la Comisión publicará una **estrategia sobre un sistema de transporte limpio** en 2012 con más pormenores sobre medidas concretas dirigidas a incentivar y facilitar la introducción de vehículos limpios y la formulación de **normas en materia de despliegue de vehículos limpios** válidas en toda la UE, por ejemplo, normas sobre la interoperabilidad de la infraestructura de tarificación y directrices y normas sobre la infraestructura de recarga/reabastecimiento de combustible.

- **Una estrategia dividida en tres partes sobre el transporte en las ciudades.** Un aspecto fundamental de la estrategia Transporte 2050 es avanzar hacia el objetivo de eliminar gradualmente los vehículos que usan combustibles convencionales en las ciudades para 2050, los cuales serían sustituidos en las ciudades por vehículos eléctricos, vehículos con motor de hidrógeno, vehículos híbridos, así como por el transporte público y el transporte a pie y en bicicleta. Gran parte de la responsabilidad en materia de **transporte en las ciudades** recae en los Estados miembros, y cada ciudad decidirá su combinación de transportes en su zona. No obstante para facilitar el paso a un transporte más limpio, la Comisión adoptará las medidas siguientes:
  - Introducción de procedimientos y de asistencia financiera para las **auditorías de la movilidad urbana** y los **planes de movilidad urbana**, con carácter voluntario. Estudio de las posibilidades de vincular los fondos regionales y de cohesión a las ciudades y regiones que hayan presentado planes de movilidad urbana.
  - La Comisión presentará propuestas relacionadas con una normativa de la UE en materia de **tarificación del uso de las vías urbanas** y regímenes de restricción del acceso para el número creciente de Estados miembros que desea recurrir a esos regímenes de tarificación para paliar la congestión y modificar los patrones de transporte en las ciudades, con lo que se garantizará que los diversos regímenes se ajusten a una normativa coherente válida para toda la UE y que no sean discriminatorios.
  - **En lo que se refiere a las soluciones tecnológicas para unos vehículos limpios**, las ciudades no pueden actuar solas. A este respecto, la UE se centrará en los esfuerzos de investigación, introducirá estrategias de despliegue para toda la UE, así como las condiciones de mercado adecuadas, para facilitar la adopción de nuevos vehículos más limpios en las ciudades: la transición hacia unos vehículos de turismo más limpios es una de las principales prioridades del Plan Estratégico sobre Tecnología del Transporte (2011).
  - **En el caso de los modos de transporte de larga distancia, en que seguirán dominando el transporte aéreo y el marítimo**, se hará hincapié en aumentar la competitividad y en reducir las emisiones mediante las medidas siguientes:
    - Una modernización completa del sistema europeo de control del tráfico aéreo para 2020 (SESAR<sup>1</sup>), cuyo resultado sea el **Cielo Único Europeo**, con vuelos más breves y seguros y mayor capacidad. En una primera etapa, se están creando bloques de espacio aéreo funcional para finales de 2011 gracias a la cooperación entre los Estados miembros. El Cielo Único hará por sí solo que se reduzca el tiempo de los vuelos en un 10 %, con un uso de combustible y unas emisiones mucho menores.
    - Unas **mejoras de la gestión del tráfico** similares son cruciales para conseguir una mejora global de la eficiencia y unas emisiones más bajas en todos los modos, lo que supone el despliegue de sistemas avanzados de gestión del transporte terrestre, marítimo y por vías navegables (ERTMS, ITS, RIS, Safeseanet y LRIT<sup>2</sup>).

---

<sup>1</sup> Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo, véase [http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm).

<sup>2</sup> "European Rail Traffic Management System" (Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo), "Intelligent Transport Systems" (sistemas de transporte inteligente por carretera), "River Information Services" (Servicios de Información Fluvial), los sistemas de información marítima de la UE «SafeSeaNet» y «Long Range Identification and Tracking of Vessels».

- Otras medidas fundamentales en el sector del transporte aéreo y marítimo serán las siguientes: introducción de motores más limpios, diseño y adopción de combustibles sostenibles (véase el PETT), finalización de la Zona Europea Común de Aviación con 58 países y 1 000 millones de habitantes para 2020 y cooperación con los socios internacionales y con organizaciones internacionales como la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y la OMI (Organización Marítima Internacional) para fomentar la competitividad europea y los objetivos en materia de clima a escala mundial.
- En el transporte marítimo concretamente, el objetivo de reducir las emisiones procedentes de los combustibles para uso marítimo en un 40 % como mínimo se puede alcanzar gracias a medidas operativas y medidas técnicas, entre las que se cuentan un nuevo diseño de los buques y combustibles bajos en carbono. Teniendo en cuenta el carácter mundial del transporte marítimo, esas medidas deben elaborarse en el contexto internacional de la OMI para que sean eficaces.
- **Un gran impulso de la programación multimodal de los viajes y billetes integrados.** El espacio único europeo de transporte depende de unos sistemas paneuropeos eficaces e interoperables de programación multimodal de los viajes y de billetes integrados.
- A corto plazo, habrá un gran impulso para avanzar en lo relativo a las medidas necesarias para facilitar la **programación multimodal de los viajes**, empezando por las normas cruciales necesarias para facilitar la **programación de los viajes por ferrocarril en toda la UE (2012)**, así como las medidas legislativas necesarias para velar por que los proveedores de servicios puedan tener acceso a la **información sobre viajes y tráfico en tiempo real**.

Unos servicios de transporte de alta calidad dependen de la consolidación y el refuerzo de la **legislación sobre los derechos de los pasajeros** en todos los modos de transporte. Tras la finalización de la normativa en materia de derechos de los pasajeros en todos los modos, la Comisión publicará informes sobre la aplicación de esos derechos y presentará más adelante este año directrices sobre la interpretación común de los derechos de los pasajeros en todos los modos.

La lista precedente no es exhaustiva y tiene por objeto hacer hincapié en algunas de las medidas clave que se harán avanzar en el período comprendido entre 2011 y 2014 para introducir los grandes cambios estructurales necesarios a fin de crear un espacio único europeo de transporte.

La lista completa de medidas previstas en el programa de trabajo Transporte 2050 en cuarenta ámbitos del transporte por carretera, ferroviario, aéreo, marítimo y por vías navegables, se puede consultar en [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm).