



ANY EUROPEU DEL  
FERROCARRIL **2021**

# CONNECTEM



# EUROPA

*Compilació de textos oficials i notes informatives de la UE sobre  
l'Any Europeu del Ferrocarril*

#EUYearofRail

#AnyEuropeudelFerrocarril







**1**

**DECISIÓ (UE) 2020/2228  
DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL**  
del 23 de DESEMBRE de 2020 sobre  
l'Any Europeu del Ferrocarril (2021)

**2**

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT  
EUROPEU, AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC  
I SOCIAL EUROPEU I AL COMITÈ DE LES REGIONS**  
Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent:  
encaminar el transport europeu vers al futur

**3**

**FITXES INFORMATIVES SOBRE L'ANY EUROPEU  
DEL FERROCARRIL I SOBRE L'ESTRATÈGIA DE  
MOBILITAT DE LA UE**

Amb la col·laboració de:



DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN CATALUÑA  
DELEGACIÓ DEL GOVERN A  
CATALUNYA





# Índex

<b>1. DECISIÓ (UE) DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL</b>	
de 23 de desembre de 2020 sobre l'Any Europeu del Ferrocarril .....	5
EL PARLAMENT EUROPEU I EL CONSELL DE LA UNIÓ EUROPEA .....	7
Article 1. <i>Objecte</i> .....	9
Article 2. <i>Objectius</i> .....	9
Article 3. <i>Contingut de les mesures</i> .....	10
Article 4. <i>Coordinació a escala dels estats membres</i> .....	11
Article 5. <i>Coordinació a escala de la Unió</i> .....	11
Article 6. <i>Cooperació internacional</i> .....	12
Article 7. <i>Seguiment i avaluació</i> .....	12
Article 8. <i>Entrada en vigor</i> .....	12
ANNEX. <i>Col·laboracions i Actes</i> .....	13
<b>2. COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT EUROPEU,</b>	
<b>AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC I SOCIAL EIUROPEU</b>	
<b>I AL COMITÈ DE LES REGIONS</b>	
Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent: encaminar el transport europeu vers al futur .....	15
1. LA NOSTRA VISIÓ .....	17
2. MOBILITAT SOSTENIBLE - UN CANVI IRREVERSIBLE A UNA MOBILITAT DE ZERO EMISSIONS .....	19
2.1 <i>Cal fer més sostenibles tots els models de transport</i> .....	19
2.2 <i>Hem de posar a l'abast alternatives sostenibles perquè hi hagi millors opcions modals</i> .....	24
2.3 <i>Cal establir els incentius adients per impulsar la transició a la mobilitat sense emissions</i> .....	28

Amb la col·laboració de:



3.	MOBILITAT INTELIGENT - ACONSEGUIR UNA CONNECTIVITAT SENSE INTERRUPCIONS, SEGURA I EFICIENT .....	30
4.	MOBILITAT RESILIENT - UN ESPAI ÚNIC EUROPEU DEL TRANSPORT MÉS RESILIENT: PER A UNA CONNECTIVITAT INCLUSIVA .....	35
5.	LA UE COM A NODE DE CONNECTIVITAT MUNDIAL .....	41
6.	CONCLUSIONS .....	43
	ANNEX .....	44
<b>3.</b>	<b>FITXES INFORMATIVES SOBRE L'ANY EUROPEU DEL FERROCARRIL I SOBRE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT DE LA UE .....</b>	<b>49</b>



**1**

**DECISIÓ (UE) 2020/2228  
DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL**  
del 23 de DESEMBRE de 2020 sobre  
l'Any Europeu del Ferrocarril (2021)

**2**

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT  
EUROPEU, AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC  
I SOCIAL EUROPEU I AL COMITÈ DE LES REGIONS**  
Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent:  
encaminar el transport europeu vers al futur

**3**

**FITXES INFORMATIVES SOBRE L'ANY EUROPEU  
DEL FERROCARRIL I SOBRE L'ESTRATÈGIA DE  
MOBILITAT DE LA UE**

Amb la col·laboració de:



DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN CATALUÑA  
DELEGACIÓ DEL GOVERN A  
CATALUNYA





## EL PARLAMENT EUROPEU I EL CONSELL DE LA UNIÓ EUROPEA,

Atenent el Tractat de Funcionament de la Unió Europea i, especialment, l'article 91,

Atenent la proposta de la Comissió Europea,

Un cop tramès el projecte d'acte legislatiu als parlaments nacionals,

Atenent el dictamen del Comitè Econòmic i Social Europeu (1),

Atenent el dictamen del Comitè de les Regions (2),

De conformitat amb el procediment legislatiu ordinari (3),

### Atès que:

- (1) A la Comunicació de l'11 de desembre de 2019, titulada «El Pacte Verd Europeu» («Comunicació sobre el Pacte Verd Europeu»), la Comissió va presentar un Pacte Verd Europeu per a la Unió i els seus ciutadans. El Pacte Verd Europeu és una nova estratègia de creixement destinada a transformar la Unió en una societat equitativa i pròspera, amb una economia moderna, eficient en l'ús dels recursos i competitiva, en què no hi hagi emissions netes de gasos d'efecte hivernacle el 2050 i amb un creixement econòmic dissociat de l'ús dels recursos.
- (2) A les Conclusions del 12 de desembre de 2019, el Consell Europeu va ratificar l'objectiu d'assolir una Unió climàticament neutra el 2050.
- (3) A la Resolució del 15 de gener de 2020, el Parlament Europeu va acollir de manera favorable la Comunicació sobre el Pacte Verd Europeu i va fer una crida per la transició necessària cap a una societat climàticament neutra el 2050.
- (4) En consonància amb els objectius presentats a la Comunicació sobre el Pacte Verd Europeu, cal transformar l'economia de la Unió i replantejar les polítiques, especialment en l'àmbit del transport i la mobilitat. El transport és responsable d'una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle a la Unió, una proporció que està augmentant. Per assolir la neutralitat climàtica cal reduir d'un 90% les emissions del transport d'aquí al 2050. Per aconseguir un transport sostenible i intermodal cal que els usuaris siguin la prioritat i que tinguin alternatives més assequibles als seus actuals hàbits de mobilitat, més sanes, més netes i més eficients des d'un punt de vista energètic, alhora que s'incentiva als que ja utilitzen mitjans de transport sostenibles, com ara el caminar, anar en bicicleta i el transport públic.
- (5) El Pacte Verd Europeu suposa accelerar la transició cap a una mobilitat sostenible i intel·ligent per fer front a aquests reptes. Particularment, una part substancial del 75% del transport interior de mercaderies, que ara es fa per carretera, ha de passar al ferrocarril i a les vies navegables interiors. Per dur a terme aquesta transició calen inversions fortes, incloent-hi inversions fetes dins el context de la recuperació, i una part essencial d'aquestes ha de estar relacionada amb el desplegament de la xarxa transeuropea de transport (TEN-T, en les sigles en anglès) i amb els esforços per augmentar l'eficiència dels corredors ferroviaris de transports de mercaderies.
- (6) El ferrocarril té un paper important per jugar com a element determinant per assolir l'objectiu de neutralitat climàtica el 2050. És un dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient i amb major eficiència energètica. El ferrocarril està electrificat en bona mesura i emet molt menys CO<sub>2</sub> que un viatge equivalent per carretera o per via aèria. És l'únic mode de transport que ha reduït sistemàticament les emissions de gasos d'efecte hivernacle i les emissions de CO<sub>2</sub> des de 1990. A més, el ferrocarril ha reduït el consum d'energia entre 1990 i 2016 i fa servir cada cop més fonts d'energia renovables.
- (7) La crisi de la COVID-19 ha afectat amb una duresa especial el sector del transport. Malgrat les limitacions operatives i financeres el sector ha mantingut connexions decisives per al transport tant de persones com de mercaderies essencials. Això ha estat possible en bona mesura gràcies als treballadors del sector, que han continuat desenvolupant la seva activitat en condicions difícils i incertes. El paper estratègic que ha jugat el ferrocarril durant la crisi de la COVID-19 ha posat de manifest que és necessari completar l'espai ferroviari únic europeu establert per la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell (4), tant per facilitar el subministrament de mercaderies essencials com ara aliments, medicines i combustible, especialment en circumstàncies excepcionals, com per assolir objectius més amplis en la política de transports.
- (8) Connectant les principals rutes de transport de la Unió amb les regions i territoris perifèrics, de muntanya i llunyans, també a escala regional i local, i establint enllaços ferroviaris transfronterers regionals que mancaven, el sector ferroviari contribueix a la cohesió social, econòmica i territorial a nivell local, regional, nacional i continental. A més, a les zones llunyanes i rurals, les xarxes que garanteixen la presentació

de serveis bàsics a la població solen ser menys nombroses i estar menys desenvolupades. Les regions perifèriques s'enfronten sovint a una situació doblement difícil pel fet de ser de naturalesa rural i trobar-se a la perifèria de les xarxes nacionals.

- (9) Mentre que la quota de viatgers de ferrocarril al transport terrestre de la Unió ha augmentat només lleugerament des del 2007, la del transport de mercaderies per ferrocarril ha baixat. Continuen havent-hi nombrosos entrebancs per aconseguir un veritable espai ferroviari únic europeu. El sector del ferrocarril es veu de vegades llastrat, entre d'altres factors, per pràctiques empresarials i operatives obsoletes, per unes infraestructures i un material rodant envellits i per vagons sorollosos. La superació d'aquests obstacles, juntament amb la reducció dels costos, l'estudi de programes de la Unió que completin els mecanismes nacionals amb un suport no discriminatori als operadors ferroviaris i una acceleració de la innovació, permetrien que el ferrocarril assolís tot el seu potencial i garantirien alhora el funcionament del mercat interior tot augmentant el tràfic ferroviari i continuar millorant els ja existents alts nivells de seguretat. Així doncs, al sector del ferrocarril li cal un nou impuls per tal de fer-lo més atractiu per als viatgers, els treballadors i les empreses.
- (10) Els ministres de transports de la majoria dels estats membres es van comprometre a donar suport a una agenda europea per al transport internacional de passatgers per ferrocarril a través d'una declaració política presentada en la videoconferència informal de ministres de transports de la Unió del 4 de juny de 2020.
- (11) Per tal de promoure el transport ferroviari en consonància amb els objectius presentats en la Comunicació sobre el Pacte Verd Europeu, també pel que fa a la mobilitat sostenible i intel·ligent, l'any 2021 ha de ser declarat com a Any Europeu del Ferrocarril (d'ara endavant, «Any Europeu»). L'any 2021 serà important per a la política ferroviària de la Unió, perquè representarà el primer any complet en el que es posen en execució a tota la Unió les normes acordades dins el marc del quart paquet ferroviari, concretament aquelles que són relatives a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers, a la reducció dels costos i la càrrega administrativa per a les empreses ferroviàries que operen a la Unió i a l'assignació de noves funcions a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea (ERA, en les sigles en anglès) destinades a reduir les barreres tècniques. Hi ha un interès públic creixent pel ferrocarril, especialment pels trens nocturns, a diversos Estats membres, tal i com ho demostra la popularitat de DiscoverEU. A més, el festival internacional d'art Europalia dedicarà la seva edició de 2021 a la influència del ferrocarril sobre les arts i posarà de manifest el paper important que té com a impulsor de transformacions socials, econòmiques, industrials i ecològiques. L'Any Europeu ha de contribuir a un debat paneuropeu sobre el futur del sector ferroviari.
- (12) A escala de la Unió, la dotació financera necessària per a l'aplicació d'aquesta decisió implicarà un finançament adient que s'haurà de determinar dins el marc del procediment pressupostari per a 2021, d'acord amb el marc financer pluriennal per al període 2021-2027. Sens perjudici de les competències de l'autoritat pressupostària, l'objectiu ha de ser proporcionar finançament per a l'aplicació d'aquesta Decisió des de l'1 de gener de 2021 fins el 31 de desembre de 2022 per un import mínim de 8.000.000 d'EUROS.
- (13) Els usuaris dels serveis de rodalies representen entre el 80 i el 90 % de tots els viatgers de ferrocarril. Això vol dir que les aglomeracions urbanes contribueixen de manera important a l'eficiència global del transport ferroviari de passatgers. La mobilitat urbana intel·ligent despèn de la modernització i renovació de les línies suburbanes i regionals infrautilitzades per tal d'aconseguir un baix impacte ecològic i afavorir la cohesió social i econòmica.
- (14) Durant l'Any Europeu, la Comissió ha de considerar la possibilitat d'iniciar un estudi sobre la viabilitat de la creació d'un segell europeu que promogui els béns i productes transportats per ferrocarril, de manera que incentivi les empreses a canviar el seu transport al ferrocarril. Així mateix, la Comissió ha de considerar la possibilitat d'iniciar un estudi sobre la viabilitat amb vista a introduir un índex de connectivitat ferroviària, amb l'objectiu de categoritzar el nivell d'integració assolit a través de l'ús dels serveis de la xarxa ferroviària.
- (15) El paper que juga la motivació del personal no s'ha d'infravalorar, atenent el fet que és el que garanteix el bon funcionament de les activitats. Per assolir el seu ple potencial, el al sector ferroviari li cal diversificar la seva mà d'obra i atraure, de manera particular, dones i treballadors joves. Cal incentivar aquesta política a tots els nivells institucionals.
- (16) Millorar l'atractiu del ferrocarril exigeix que els serveis es focalitzin en l'usuari i s'organitzin i es dissenyin de manera que ofereixen una bona relació qualitat/preu, una fiabilitat constant, una qualitat de servei excel·lent i un preu atractiu.

- (17) Tenint en compte que els objectius d'aquesta decisió, és a dir, promoure el transport ferroviari com un mode de transport sostenible, innovador, interconnectat i intermodal, segur i a l'abast, i com un element important per a mantenir i desenvolupar bones relacions entre la Unió i els seus països veïns i, també, destacar la dimensió europea i transfronterera del ferrocarril i reforçar la contribució del ferrocarril a l'economia, la indústria i la societat de la Unió, els estats membres no els poden assolir suficientment sinó que, com que cal un intercanvi transnacional i la difusió de les bones pràctiques dins de la Unió, es poden aconseguir millor a escala de la Unió, aquesta pot prendre mesures, d'acord amb el principi de subsidiarietat establert a l'article 5 del Tractat de la Unió Europea. D'acord amb el principi de proporcionalitat establert al mateix article, aquesta decisió no ultrapassa el que cal per assolir els objectius esmentats.

## HAN PRES AQUESTA DECISIÓ:

### Article 1

#### *Objecte*

L'any 2021 es declara «Any Europeu del Ferrocarril» (d'ara endavant, «Any Europeu»).

### Article 2

#### *Objectius*

L'objectiu general de l'Any Europeu és promoure i donar suport a la tasca de la Unió, dels estats membres, de les autoritats regionals i locals i d'altres organitzacions per augmentar la quota del ferrocarril en el transport de passatgers i de mercaderies. Els objectius específics de l'Any Europeu són aquests:

- a) promoure el ferrocarril com un mode de transport sostenible, innovador, interconnectat i intermodal, segur i assequible, en particular destacant el seu paper com a:
  - i) factor determinant que contribueix a aconseguir l'objectiu de neutralitat climàtica de la Unió d'aquí al 2050,
  - ii) pilar d'una xarxa logística eficaç, capaç de garantir serveis essencials, fins i tot en situacions de crisis imprevistes, i
  - iii) mode de transport que arriba al públic en general, especialment als joves, per exemple presentant el ferrocarril com una oportunitat professional atractiva;
- b) ressaltar la dimensió europea i transfronterera del ferrocarril, que apropa els ciutadans, els permet explorar la diversitat de la Unió i fomenta la cohesió socioeconòmica i territorial, i contribueix a integrar el mercat interior de la Unió, en particular, pel fet d'assegurar una millor connectivitat a l'interior i la perifèria territorial, també mitjançant connexions regionals transfrontereres;
- c) reforçar la contribució del ferrocarril a l'economia de la Unió, la seva indústria, incloent-hi la seva competitivitat global, el seu comerç i la seva societat, especialment, aquells aspectes relacionats amb el desenvolupament regional i local, el turisme sostenible, l'educació, la joventut, la cultura i la millora de l'accessibilitat per a les persones amb discapacitat o persones amb mobilitat reduïda, i en particular, parant atenció a les persones de més edat;
- d) contribuir a promoure el ferrocarril com un element important de les relacions entre la Unió i els seus països veïns, sobre la base dels interessos i necessitats dels països socis i de l'experiència en el sector del transport ferroviari tant dins com fora de la Unió;
- e) basar-se en la capacitat del ferrocarril d'estimular l'imaginari col·lectiu, en particular a través de la seva història i el seu patrimoni cultural i recordar la contribució del ferrocarril a la creació de la prosperitat europea i al desenvolupament de tecnologies capdavanteres;
- f) promoure l'atractiu de les professions ferroviàries, tot destacant la demanda de noves competències i la importància d'unes condicions de treball justes i segures, com també la importància de tractar la necessitat d'augmentar la diversitat de la mà d'obra;

- g) promoure el paper fonamental del ferrocarril en els transport internacional de passatgers dins la Unió;
- h) promoure una xarxa de trens nocturns de la Unió i fomentar iniciatives que en destaquin el caràcter transfronterer tot utilitzant símbols que representin la Unió;
- i) sensibilitzar la ciutadania sobre el paper que pot jugar el ferrocarril en el desenvolupament del turisme sostenible a Europa;
- j) promoure la funció essencial del ferrocarril en una mobilitat sostenible de cap a cap, que connecti nodes de transport i permeti un transbordament atractiu i intel·ligent entre modes de transport;
- k) contribuir a l'aplicació del quart paquet ferroviari i a sensibilitzar sobre les mesures necessàries per establir l'espai ferroviari europeu únic, sobre la base d'una Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T) que funcioni correctament;
- l) estimular el debat sobre la manera de modernitzar el material rodant i de seguir desenvolupant i augmentant la capacitat de la infraestructura ferroviària, amb l'objectiu de facilitar un ús més ampli del transport de passatgers i mercaderies per ferrocarril. Insistir, dins aquest context, en la importància de la cooperació entre els gestors d'infraestructures, la recerca i la innovació i el paper de l'Empresa Comuna Shift2Rail establerta pel Reglament (UE) núm. 642/2014 del Consell (5);
- m) Promoure actes i iniciatives per difondre informació sobre els drets dels viatgers de ferrocarril i estimular la cooperació entre tots els actors, per tal de millorar la informació als clients i l'expedició de bitllets, incloent-hi l'oferta de bitllets directes i el desenvolupament de bitllets multimodals digitals innovadors; com també facilitar informació sobre els reptes actuals respecte d'aquestes qüestions, com ara la necessitat de compartir dades entre els actors.

## Article 3

### *Contingut de les mesures*

1. Les mesures que s'han de prendre per assolir els objectius establerts a l'article 2 s'han de coordinar estretament amb les activitats en curs per a la promoció del transport ferroviari. Aquestes mesures inclouen les activitats següents a escala de la Unió, nacional, regional o local, organitzades en col·laboració o individualment i vinculades als objectius de l'Any Europeu:

- a) iniciatives i actes destinats a promoure el debat, crear una imatge positiva, sensibilitzar i facilitar el compromís de ciutadans, empreses i autoritats públiques amb l'objectiu d'augmentar la confiança en el ferrocarril, de manera particular després de la crisi de la COVID-19, i promocionar l'atractiu del ferrocarril pel el transport de més persones i mercaderies com una manera de combatre el canvi climàtic, a través de múltiples canals i instruments, incloent-hi els actes als estats membres, alhora que es destaca la seguretat i la comoditat de viatjar amb ferrocarril;
- b) iniciatives als estats membres per fomentar, tant al sector públic com al privat, l'ús del ferrocarril per als desplaçaments professionals i els desplaçaments entre el domicili i el lloc de treball;
- c) exposicions d'informació, campanyes d'inspiració, educatives i de sensibilització, com també l'ús de trens de demostració i informació, per tal de promoure canvis en el comportament dels passatgers, els consumidors i les empreses, i per tal promoure una contribució activa del públic en general a la consecució dels objectius d'un transport més sostenible;
- d) intercanvi d'experiències i bones pràctiques entre les autoritats nacionals, regionals i locals, la societat civil, les empreses i les escoles pel que fa al foment de l'ús del ferrocarril i sobre la manera de produir un canvi de comportament a tots els nivells;
- e) elaboració d'estudis i activitats innovadores, i difusió dels resultats a escala europea o nacional;
- f) promoció de projectes i xarxes relacionades amb l'Any Europeu, incloent-hi, l'ús dels mitjans de comunicació, les xarxes socials i d'altres comunitats en línia;
- g) col·laboracions i actes com els que hi ha a l'annex;
- h) identificació i promoció de bones pràctiques per crear condicions de competència equitatives entre diferents modes de transport;

- i) promoció de projectes i activitats per tal de sensibilitzar sobre una mobilitat sostenible de cap a cap que ofereixi solucions sense interrupcions de desplaçament «porta a porta» combinades amb d'altres modes de transport, incloent-hi modalitats de desplaçament actiu, i una logística sostenible i intel·ligent;
  - j) promoció de projectes i activitats que fomentin la sensibilització sobre la importància de l'espai ferroviari únic europeu, especialment en relació al seu desplegament actual, accions que facilitin els viatges internacionals per ferrocarril i accions per a la informació digital dels viatgers, com ara aquelles que donin informació en temps real sobre ofertes de viatge, tarifes i horaris, també per part de proveïdors independents, que permetin la comparació, i
  - k) projectes i activitats de promoció amb vista a la construcció d'una infraestructura ferroviària ampliada, modernitzada i interoperable, incloent-hi un sistema de gestió del trànsit ferroviari europeu (ERTMS, per la sigla en anglès), terminals que ofereixin diferents opcions de canvi modal, i material rodant modern.
2. La Comissió considerarà la possibilitat d'iniciar durant l'Any Europeu:
- a) un estudi sobre la viabilitat de la creació d'un segell europeu que promogui els béns i productes transportats per ferrocarril, de manera que s'incentivi les empreses a canviar el seu mode de transport al ferroviari, i
  - b) un estudi sobre la viabilitat amb vista a introduir un índex de connectivitat ferroviària, amb l'objectiu de categoritzar el nivell d'integració assolit a través de l'ús de serveis de la xarxa ferroviària i mostrar el potencial del ferrocarril per competir amb d'altres mitjans de transport. La Comissió informará al Parlament Europeu i al Consell dels seus plans el 31 de març de 2021 com a molt tard.
3. Les institucions i òrgans de la Unió i, també, els estats membres, a escala de la Unió i nacional respectivament, podran fer referència a l'Any Europeu i fer ús de la seva identitat visual en la promoció de les activitats enumerades a l'apartat 1.

## Article 4

### *Coordinació a escala dels estats membres*

Correspon als estats membres encarregar-se de l'organització de la participació a l'Any Europeu a escala nacional. Els Estats membres garantirán la coordinació de les activitats corresponents a escala nacional i designaran persones de contacte a nivell nacional per tal de garantir la coordinació a escala de la Unió.

## Article 5

### *Coordinació a escala de la Unió*

1. La Comissió ha de convocar periòdicament reunions de les persones de contacte a nivell nacional per tal de coordinar el funcionament de l'Any Europeu. Aquestes reunions també són l'oportunitat d'intercanviar informació sobre la seva posada en pràctica a escala de la Unió i nacional. Els representants del Parlament Europeu poden participar en aquestes reunions en qualitat d'observadors.
2. La coordinació de l'Any Europeu a escala de la Unió té un enfocament transversal, amb vista a crear sinèrgies entre els diferents programes i iniciatives de la Unió que financin projectes en l'àmbit del transport ferroviari o que estiguin relacionats amb el ferrocarril.
3. La Comissió ha de convocar periòdicament reunions de totes les parts interessades i representants d'organitzacions o entitats actives en l'àmbit del transport ferroviari, incloent-hi les xarxes transnacionals existents, les organitzacions no governamentals pertinents, les universitats i centres tecnològics, a més de representants de les organitzacions i comunitats juvenils i de les organitzacions que representen les persones amb discapacitat i amb mobilitat reduïda, per tal de rebre la seva contribució en la posada en pràctica de l'Any Europeu a escala de la Unió.
4. La Comissió pot organitzar, si el pressupost ho permet, convocatòries de propostes i projectes que puguin rebre suport a causa de la seva contribució extraordinària als objectius de l'Any Europeu.



## Article 6

### *Cooperació internacional*

Pel que fa a l'Any Europeu, la Comissió ha de cooperar, si escau, amb les organitzacions internacionals competents, alhora que garanteix la projecció pública de la participació de la Unió.

## Article 7

### *Seguiment i avaluació*

Com a molt tard el 31 de desembre de 2022, la Comissió presentarà al Parlament Europeu, al Consell, al Comitè Econòmic i Social Europeu i al Comitè de les Regions un informe sobre l'execució, els resultats i la valoració general de les iniciatives establertes en aquesta Decisió. Per a la valoració de les iniciatives, la Comissió establirà uns indicadors bàsics de resultats. Aquests indicadors bàsics de resultats s'establiran a l'informe de la Comissió. Per a l'elaboració d'aquest informe, els estats membres aportaran informació a la Comissió sobre les activitats de les quals hagin estat responsables.

## Article 8

### *Entrada en vigor*

Aquesta Decisió entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació al *Diari Oficial de la Unió Europea*.

Brussel·les, 23 de desembre de 2020.

#### *Pel Parlament Europeu*

*El President*  
D. M. SASSOLI

#### *Pel Consell*

*El President*  
M. ROTH

- (1) DO C 364 de 28.10.2020, p. 149.
- (2) Dictamen de 14 de octubre de 2020.
- (3) Posició del Parlament Europeu de 15 de desembre de 2020 i Decisió del Consell del 17 de desembre de 2020.
- (4) Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de novembre de 2012, que estableix un espai ferroviari europeu únic (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).
- (5) Reglament (UE) n.o 642/2014 del Consell, de 16 de juny de 2014, que estableix l'Empresa Comuna Shift2Rail (DO L 177 de 17.6.2014, p. 9).

## ANNEX

### COL-LABORACIONS I ACTES

Aquest annex llista indicativament les col·laboracions i els actes vinculats a l'Any Europeu:

- 1) col·laboracions amb festivals de cinema a tot Europa per posar en relleu el lloc destacat del ferrocarril a les produccions cinematogràfiques;
- 2) cooperació amb museus del ferrocarril europeus i amb actes culturals existents, com ara festivals de cinema i exposicions d'art;
- 3) col·laboracions amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per tal de destacar:
  - a) les prestacions del sector ferroviari a Europa;
  - b) els coneixements dels actors del sector ferroviari, especialment dels treballadors ferroviaris;
  - c) els avantatges del ferrocarril pel que fa a la seguretat i la protecció del medi ambient, i
  - d) les oportunitats professionals al sector ferroviari per a estudiants de secundària, universitaris i aprenents;
- 4) trens expositius mòbils al territori de la Unió per informar el públic sobre els objectius de l'Any Europeu i ressaltar l'atractiu dels seus diversos missatges;
- 5) disponibilitat de passis d'Interrail per als joves, dins el marc del programa Erasmus o de concursos, per tal d'ampliar l'abast de l'Any Europeu;
- 6) utilització d'estacions de ferrocarril com a espais artístics i de trobada urbans i com a centres econòmics, culturals i cívics, i ús de museus del ferrocarril per transmetre els missatges de l'Any Europeu.





# 1

**DECISIÓ (UE) 2020/2228  
DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL**  
del 23 de DESEMBRE de 2020 sobre  
l'Any Europeu del Ferrocarril (2021)

# 2

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT  
EUROPEU, AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC  
I SOCIAL EUROPEU I AL COMITÈ DE LES REGIONS**  
Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent:  
encaminar el transport europeu vers al futur

# 3

**FITXES INFORMATIVES SOBRE L'ANY EUROPEU  
DEL FERROCARRIL I SOBRE L'ESTRATÈGIA DE  
MOBILITAT DE LA UE**

Amb la col·laboració de:



DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN CATALUÑA  
DELEGACIÓ DEL GOVERN A  
CATALUNYA





## 1. LA NOSTRA VISIÓ

1. **La mobilitat i el transport afecten tothom.** Des dels desplaçaments diaris a la feina, la visita a família i amics, el turisme, al bon funcionament de les cadenes mundials de subministrament de mercaderies per a les botigues i la producció industrial, la mobilitat és un motor de la vida econòmica i social. La lliure circulació de persones i mercaderies a través de les fronteres internes és una llibertat fonamental de la Unió Europea (UE) i del mercat únic. El viatge a la UE ha suposat una cohesió més gran i ha enfortit la identitat europea. Com a segon àmbit més gran de despesa de les llars europees, el sector del transport contribueix d'un 5% al PIB europeu i ocupa directament prop de 10 milions de treballadors.
2. Tot i que **la mobilitat té molts avantatges per als usuaris, no està lliure de costos per a la societat.** Ho són les emissions de gasos d'efecte hivernacle, la contaminació de l'aire, de l'aigua i acústica i, també, els accidents de trànsit, la congestió i la pèrdua de biodiversitat, que ens afecten la salut i el benestar. Els esforços anteriors i les mesures polítiques encara no han considerat prou bé aquests costos. Les emissions de gasos d'efecte hivernacle del sector del transport han augmentat amb el temps i ara representen fins a la quarta part del total de la UE.
3. Amb diferència, **el repte més seriós del sector del transport és reduir-ne notablement les emissions i fer-lo més sostenible.** Alhora, aquesta transformació ofereix moltes oportunitats de millorar la qualitat de vida i modernitzar la indústria europea de les cadenes de valor, crear llocs de treball d'alta qualitat, elaborar productes i serveis nous, reforçar la competitivitat i aspirar al lideratge mundial, quan altres mercats fan via ràpidament cap a una mobilitat de zero emissions. Atesa l'elevada proporció d'emissions totals de gasos d'efecte hivernacle a la UE, tan sols s'assolirà l'objectiu de la UE de reducció d'almenys un 55% dels gasos d'efecte hivernacle el 2030 i de neutralitat climàtica el 2050, si s'adopten sense dilació polítiques més ambicioses per reduir la dependència del transport dels combustibles fòssils i en sinergia amb l'esforç de no contaminar gens. **L'èxit del Pacte Verd Europeu<sup>1</sup> depèn de la nostra capacitat per fer sostenible en conjunt el sistema de transport.**
4. La pandèmia COVID-19 ha deixat ben clar que protegir el bon funcionament del mercat únic és vital per a la UE. La crisi ha fet palès tant el paper essencial que juguen els transports com els costos socials, sanitaris i econòmics de limitar la lliure circulació de persones, béns i serveis, per no dir, d'aturar-la. La preservació de les cadenes de subministrament i **un enfocament europeu coordinat de la connectivitat i de l'activitat de transport són essencials per superar qualsevol crisi** i enfortir l'autonomia estratègica i la resiliència de la UE.
5. Per tant, **garantir que el nostre sistema de transport sigui de debò resilient davant futures crisis ha de ser també un objectiu fonamental de la política de transports** de la UE en el futur. Completar l'espai únic europeu del transport tal com preveu el *Llibre blanc* de 2011<sup>2</sup> continua sent una pedra angular de la política europea de transports. Fomentar la cohesió, reduir les disparitats regionals a més de millorar la connectivitat i l'accés al mercat intern de totes les regions, continua essent d'importància estratègica per a la UE. La pandèmia COVID-19 ha tingut un impacte considerable sobre la mobilitat. Dins el context de la recuperació d'aquesta greu crisi, el suport públic ha d'ajudar la mobilitat a "reconstruir-se millor" i a fer un salt envers un futur sostenible i més intel·ligent.

1 COM (2019) 640 final, "El Pacte Verd Europeu".

2 COM (2011) 144 final, "Llibre blanc: full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: cap a un sistema de transport competitiu i eficient en recursos". La Comissió també ha avaluat aquest Llibre blanc a SWD (2020) 410 i SWD (2020) 411.

6. **La mobilitat verda ha de ser un nou requisit per al creixement del sector del transport.** La mobilitat a Europa s'ha de basar en un sistema de transport multimodal eficient i interconnectat, tant per a passatgers com per a mercaderies, reforçat per una xarxa ferroviària assequible d'alta velocitat, per una infraestructura de recàrrega i proveïment abundant per a vehicles de zero emissions.<sup>3</sup> i subministrament de combustibles renovables i baixos en carboni, mitjançant una mobilitat més neta i activa en ciutats més ecològiques que contribueixin a la bona salut i benestar dels ciutadans.
7. **La digitalització esdevindrà un motor indispensable de la modernització de tot el sistema,** tot fent-lo més fluid i eficient. Europa també ha d'utilitzar la digitalització i l'automatització per continuar augmentant els nivells de seguretat, protecció, fiabilitat i comoditat, mantenint així el lideratge de la UE en la fabricació i els serveis d'equips de transport i millorant la nostra competitivitat mundial amb cadenes logístiques eficients i resilients.
8. Aquesta evolució no ha de deixar ningú enrere: és fonamental que la mobilitat estigui a l'abast i sigui assequible a tothom, que les regions rurals i llunyanes estiguin connectades<sup>4</sup> millor, **que sigui accessible per a persones de mobilitat reduïda i persones amb discapacitat, i que el sector forneixi bones condicions socials, oportunitats de requalificació i llocs de treball atractius.** El pilar europeu de drets socials és el referent europeu per assegurar que les transicions verda i digital són socialment equitatives i justes.
9. **En general, hem de canviar el paradigma actual de canvi progressiu per transformació radical.** Per tant, aquesta estratègia estableix un full de ruta per encaminar amb determinació el transport europeu cap a un futur sostenible i intel·ligent. Per fer de la nostra visió una realitat, identifica deu àrees emblemàtiques amb un pla d'acció que guiarà la feina els propers anys. Els escenaris que fonamenten l'estratègia, coincidents als que donen suport al pla objectiu climàtic 2030<sup>5</sup>, mostren que, amb el nivell d'ambició adequat, la combinació de mesures polítiques establertes en aquesta estratègia pot suposar una reducció **del 90% de les emissions del sector del transport el 2050.** Tenint en compte també l'anàlisi presentada al document de treball intern dels serveis de la Comissió<sup>6</sup>, s'estableixen diverses **fites** per indicar el camí que ha d'emprendre el sistema de transport europeu cap a la consecució dels nostres objectius de mobilitat sostenible, intel·ligent i resilient, remarcant així l'ambició necessària per a les nostres polítiques futures, com ara:

#### El 2030:

- a les carreteres europees hi haurà com a mínim 30 milions de vehicles operatius de zero emissions.
- 100 ciutats europees seran climàticament neutres.
- el trànsit ferroviari d'alta velocitat es duplicarà.
- els viatges col·lectius programats de menys de 500 km dins la UE han de ser neutres en carboni.
- la mobilitat automatitzada es desplegarà a gran escala.
- hi haurà vaixells de zero emissions llestos per sortir al mercat

3 En aquesta Comunicació, el terme "vehicle" fa referència, segons el cas, a tot tipus de vehicles, incloent-hi, entre d'altres, cotxes, camions, autobusos, autocars, vehicles lleugers, trens, avions, vaixells, embarcacions, ferris, etc.

4 Aquest aspecte s'examinarà a fons dins el marc de la Comunicació de la Comissió sobre la visió a llarg termini de les zones rurals el 2021.

5 COM (2020) 562 final, "Reforçar l'ambició climàtica d'Europa per al 2030: invertir en un futur climàticament neutre en benefici de la nostra gent"

6 SWD (2020) 33

#### El 2035:

- hi haurà avions de grans dimensions i zero emissions llestos per sortir al mercat.

#### El 2050:

- gairebé tots els cotxes, furgonetes, autobusos i vehicles pesats nous seran de zero emissions.
- el trànsit ferroviari de mercaderies es duplicarà.
- el trànsit ferroviari d'alta velocitat es triplicarà.
- la Xarxa Transeuropea de Transport Multimodal (TEN-T, per a les seigles en anglès) equipada per a un transport sostenible i intel·ligent amb connectivitat d'alta velocitat estarà operativa per a la xarxa completa.

## 2. MOBILITAT SOSTENIBLE - UN CANVI IRREVERSIBLE A UNA MOBILITAT DE ZERO EMISSIONS

10. El Pacte Verd Europeu requereix una reducció del 90% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle del transport, a fi que la UE esdevingui una economia climàticament neutre el 2050, alhora que treballa per assolir una contaminació zero. Per aconseguir aquest canvi sistèmic, **cal: (1) que fem més sostenibles tots els modes de transport, (2) que tinguem suficients alternatives sostenibles** en un sistema de transport multimodal i (3) **que establim els incentius adients** d'impuls de la transició. Aquests són els tres pilars de les accions a venir.

11. Tot plegat vol dir que cal fer servir totes les eines: (1) **mesures per reduir prou la dependència actual dels combustibles fòssils** (substituint les flotes actuals per vehicles de baixes i zero emissions i potenciant l'ús de combustibles renovables i baixos en carboni); (2) **accions per desplaçar activitat a modes de transport més sostenibles** (augmentant força el nombre de passatgers que viatgen per ferrocarril i amb transport públic i modes actius, a més de desplaçar una quantitat important de mercaderies al ferrocarril, a les vies navegables interiors i al transport marítim de curta distància); i (3) **internalització dels costos externs** (per l'adopció dels principis de "qui contamina paga" i "pagament per ús", sobretot amb mecanismes de tarifació del carboni i de la infraestructura).

### 2.1 Cal fer més sostenibles tots els modes de transport

12. **Tots els modes de transport són indispensables per al sistema de transport i és per això que tots han de ser més sostenibles.** Com a primer pilar del nostre enfoc, cal augmentar sense dilació la proporció de vehicles de baixes i zero emissions i, també, dels combustibles renovables i baixos en carboni de transport per carretera, aigua, aeri i ferroviari. Cal donar suport a la recerca i la innovació (R&I) sobre productes i serveis competitiu, sostenibles i circulars<sup>7</sup>, garantir que la indústria forneixi vehicles i combustibles adequats, instal·li la infraestructura necessària i incentivi la demanda dels usuaris finals. Això és essencial per assolir els objectius climàtics el 2030 i el 2050 i, també, l'objectiu de contaminació nul·la que faci que les empreses europees continuïn líders industrials a escala mundial. És fonamental mantenir la neutralitat tecnològica a tots els modes, cosa que no ens ha de fer estar d'eliminar les solucions amb combustible fòssil.

<sup>7</sup> Els productes i serveis circulars contribuiran a la sostenibilitat general del transport. El Pla d'acció d'economia circular (COM (2020) 98 final) identifica set cadenes de valor fonamental del producte, en particular les bateries i els vehicles i la construcció,

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 1 - IMPULSAR L'ÚS DE VEHICLES DE ZERO EMISSIONS, DE COMBUSTIBLES RENOVABLES I BAIXOS EN CARBONI I DE LA INFRAESTRUCTURA CORRESPONENT

13. Tot i que creix ràpidament, la proporció de vehicles de baixes i **zero emissions a la flota de vehicles és avui massa baixa**. Les normes sobre CO<sub>2</sub>, de les emissions de contaminants atmosfèrics i les normes de contractació pública, i les de la Directiva sobre vehicles nets<sup>8</sup>, continuaran sent els impulsors principals de la nostra política de transició cap a la mobilitat de zero emissions al transport per carretera i gràcies a l'augment de l'oferta de vehicles de zero emissions, farà que la mobilitat sostenible estigui més a l'abast de tothom. Per tant, per tal d'assolir els fins del pla d'objectius climàtics per al 2030 i garantir un camí clar a partir del 2025 cap a la mobilitat de zero emissions, la Comissió proposarà una revisió de les **normes de CO<sub>2</sub>** per a automòbils i furgonetes el juny de 2021. La Comissió també revisarà les normes de CO<sub>2</sub> per als vehicles pesats en aquest sentit.
14. Els darrers 5 anys s'han fet notables esforços per reduir les emissions de contaminants atmosfèrics dels vehicles de motor. Els cotxes en venda avui emeten menys contaminants que els del 2015. Cal, però, fer-hi més: la propera proposta de normes d'emissions de contaminants atmosfèrics, **més estrictes per als vehicles de motors de combustió** (Euro 7), garantirà que arribin tan sols al mercat vehicles de baixa emissió preparats per al futur.
15. Les cooperacions previstes a *Horitzó Europa*, com ara "Bateries", "2Zero" i "Hydrogen net", poden contribuir a la oferta de tecnologies de vehicles innovadores. Alhora, cal una política integral **d'estímul de la demanda de vehicles de zero emissions**, sense barreres dins el mercat únic, tot respectant plenament les obligacions internacionals de la Unió. Les normes mediambientals anteriors han d'anar acompanyades de mesures per augmentar la demanda d'aquests vehicles, com ara la tarifació del carboni, la fiscalitat, la tarifació per carretera i la revisió de les normes sobre els pesos i les dimensions dels vehicles pesants. La Comissió proposarà accions per impulsar l'ús de vehicles de zero emissions a les flotes corporatives i urbanes. A més, el nou Reglament sobre bateries garantirà que les bateries introduïdes al mercat de la UE siguin sostenibles i segures durant tot el cicle de vida. Els requisits de sostenibilitat i de finalització del cicle de vida, incloent-hi la petjada de carboni i l'abastiment ètic i sostenible de matèries primeres, són essencials per reduir la petjada ambiental dels vehicles elèctrics.
16. El marc legislatiu sobre **inspecció tècnica de vehicles** s'ha d'ajustar per garantir el compliment durant la vida útil dels vehicles de les normes d'emissions i seguretat. Un sol vehicle defectuós ens pot contaminar l'aire més que milers de vehicles nets<sup>9</sup>.
17. L'evolució dels motors de vehicles de carretera cap a zero emissions no soluciona, tota sola, els problemes per l'ús de pneumàtics, que encara produeixen soroll i microplàstics. Aquests últims ens contaminen aigües i mars i, finalment, poden entrar dins la cadena alimentària. Cal promoure encara més els **pneumàtics d'alt rendiment, ja que redueixen** el consum d'energia i les emissions (incloent-hi el soroll del rodament) bo i mantenint la seguretat del vehicle. La propera revisió de la Directiva sobre vehicles al final de la vida útil també tindrà per objecte reduir la petjada ambiental global de la producció i el desmantellament de vehicles.

8 Directiva (UE) 2019/1161 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, que modifica la Directiva 2009/33 / CE relativa a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i eficients energèticament (text amb rellevància per a l'EEE) DO L 188, 12.7 .2019, pàg. 116–130

9 Vegeu, per exemple: SWD (2012) 206 final i, més recentment, proves fetes a Bèlgica. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

18. Els proveïdors i operadors de combustible ara han de rebre un senyal ben clar que els combustibles de transport han de ser neutres en carboni i que els **combustibles sostenibles renovables i baixos en carboni s'han de desplegar sense dilació a gran escala**. La Comissió estudiarà mesures addicionals per donar suport a aquests combustibles, possiblement amb percentatges i quotes mínimes per mitjà de la revisió de la Directiva refosa d'energies renovables.
19. Al **transport per carretera** s'estan fent servir ja solucions d'emissions nul·les. Els fabricants inverteixen molt en vehicles de bateria elèctrica. L'acceptació comercial creix, sobretot dels cotxes, les furgonetes i els autobusos que s'utilitzen a les ciutats, mentre emergeixen les dels camions i dels autocars. Els fabricants també inverteixen en vehicles de piles de combustible d'hidrogen, especialment destinats a flotes comercials, autobusos i transport pesat. Aquestes propostes prometedores es basen en el sistema d'integració energètica de la UE<sup>10</sup> i en les estratègies d'hidrogen<sup>11</sup> i, també, en el Pla d'acció estratègic sobre bateries<sup>12</sup>. L'eficiència energètica ha de ser un criteri per donar prioritat a l'elecció futura de tecnologies adients que considerin tot el cicle de vida. Les solucions tecnològiques de transició han de respectar del tot les normes de CO<sub>2</sub> i de contaminació. Cal també continuar l'electrificació **del transport ferroviari**; allà on això no sigui viable, caldrà augmentar l'ús d'hidrogen.
20. **Els transports aeri i aquàtic** afrontaran reptes més grans de descarbonització les properes dècades, de resultes de la falta avui dia de tecnologies de zero emissions preparades per sortir al mercat, dels llargs cicles de desenvolupament i de vida d'avions i vaixells, de les elevades inversions necessàries per al subministrament d'equips i infraestructures de combustible i de la competència internacional en aquests sectors. Les emissions internacionals de la navegació i l'aviació de la UE han crescut més del 50% d'ençà de 1990. Cal actuar urgentment en aquests sectors, fins i tot a mesura que es vagin recuperant de la crisi actual. Aquests modes han de tenir accés prioritari a combustibles líquids i gasosos renovables i baixos en carboni<sup>13</sup>, a falta d'un sistema de transmissió alternatiu adient a curt termini. Les iniciatives *ReFuelEU Aviation* i *FuelEU Maritime* impulsaran la producció i la captació de combustibles marítims i d'aviació sostenibles i tractaran aquest assumpte. A més, la Comissió estudiarà l'establiment d'una aliança de la cadena de valor dels combustibles renovables i baixos en carboni, en la qual les autoritats públiques, la indústria i la societat civil cooperaran per impulsar el subministrament i el desplegament dels combustibles més prometedors, completant l'acció de Aliança Europea de l'Hidrogen Net i sobre la base de l'èxit de l'Aliança Europea de la Bateria<sup>14</sup>.
21. Per **millorar l'eficiència energètica i reduir les emissions d'aeronaus i vaixells**, s'han de promoure normes ambiciosos quant a disseny i funcionament. La UE ha de continuar treballant estretament amb totes les organitzacions internacionals, com ara l'Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) i l'Organització Marítima Internacional (OMI), en mesures concretes destinades a assolir objectius globals de reducció d'emissions fonamentats en la ciència i que siguin coherents amb l'Acord de París.<sup>15</sup> També calen esforços importants per desenvolupar tecnologies disruptives per fer sortir al mercat vaixells i avions de zero emissions. La Unió ha de crear un entorn propici per aconseguir-ho,

10 COM (2020) 299 final, "Impulsar una economia climàticament neutre: Una estratègia de la UE per a la integració del sistema energètic"

11 COM (2020) 301 final, "Una estratègia d'hidrogen per a una Europa climàticament neutre"

12 COM (2018) 293 final, "ANNEX 2 - Pla d'acció estratègic sobre bateries"

13 Podrien ser, per exemple, hidrogen, combustibles sintètics a base d'hidrogen i biocombustibles avançats. Cal, per exemple, elaborar normes de seguretat per al transport a l'aigua d'hidrogen, per incentivar els primers operadors, i els procediments de certificació haurien de ser els més senzills possibles, sense comprometre els nivells generals de seguretat.

14 [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en)

15 La UE i els estats membres han de perseguir aquesta ambició en la propera Assemblea General de l'OACI de 2022.



fins i tot mitjançant polítiques adequades de tarifació de carboni i recerca i innovació (R&I), en particular mitjançant les associacions que es poden establir sota Horitzó Europa (com ara “Transport per vies navegables de zero emissions”, “Aviació neta” i “Hidrogen net”). A més, una gestió més eficient del trànsit, com seria a través del cel únic europeu, pot produir importants beneficis ambientals<sup>16</sup>. Aquestes activitats són elements essencials de la **“cistella de mesures” necessàries per descarbonitzar l’aviació i el transport marítim**, allà on les accions globals continuen sent essencials.

22. L’augment del desplegament i ús de combustibles renovables i baixos en carboni ha d’anar de bracet de la creació d’una xarxa completa **d’infraestructures de recàrrega i proveïment** per permetre ben bé l’adquisició generalitzada de vehicles de baixes i zero emissions a tots els modes de transport. “Recarregar i proveir” és una iniciativa emblemàtica europea dins el marc del Mecanisme de Recuperació i Resiliència<sup>17</sup>: el 2025, l’objectiu és construir la meitat de les 1.000 estacions d’hidrogen i un milió de cada 3 milions de punts de recàrrega públics<sup>18</sup> necessari per al 2030. L’objectiu final és garantir una xarxa densa i prou estesa perquè els clients hi accedeixen amb facilitat, incloent-hi els operadors de vehicles pesats. La Comissió publicarà un pla de desplegament estratègic per esbossar un conjunt d’accions complementàries de suport al desplegament ràpid d’infraestructures de combustibles alternatius, incloent-hi les zones on hi hagi dèficits persistents. Incorporarien recomanacions sobre processos de planificació i autorització, com sobre finançament, desenvolupades en col·laboració amb el Fòrum de Transport Sostenible de la Comissió que aplega representants públics i privats destacats de tota la cadena de valor.<sup>19</sup>
23. Europa també ha d’acabar la fragmentació persistent i la manca generalitzada de serveis de recàrrega / proveïment interoperables a tot Europa i a totes les modalitats. Dins el context de la **propera revisió de la Directiva d’infraestructures de combustibles alternatius (AFID)**, la Comissió n’estudiarà les possibilitats d’assolir objectius més vinculants en el desplegament de la infraestructura i d’altres mesures per garantir la interoperabilitat plena de la infraestructura i els serveis d’ús de tots els vehicles de combustible alternatiu. Alguns dels punts destacats per tractar són la informació adequada als consumidors, per acabar amb la manca de transparència actual sobre la fixació del preu i fer plausibles els pagaments transfronterers sense complicacions. A més, l’esperada adopció a gran escala de vehicles amb bateria elèctrica i altres formes de mobilitat electrònica requereix una integració fluida a la xarxa elèctrica. El desplegament d’infraestructures de recàrrega intel·ligent contribuirà a fornir capacitat d’emmagatzematge i flexibilitat al sistema elèctric. Al costat de la revisió de l’AFID, es revisarà el Reglament de la Xarxa Transeuropea de Transport (TEN-T) i altres instruments de política com ara la reforma de la Directiva d’energies renovables i el seu mecanisme comptable per a l’electricitat, i la Directiva d’eficiència energètica dels edificis, per tal d’augmentar el nombre de punts de recàrrega dels edificis. La Comissió assegurarà la compatibilitat amb les inversions necessàries a la xarxa a les seves iniciatives dins el marc de les estratègies de la UE d’integració del sistema energètic i d’hidrogen.

16 Això pot reduir fins al 10% de les emissions del transport aeri i, a més, la gestió del trànsit aeri podria ajudar a abordar els impactes de l’aviació sobre el clima que no estan relacionats amb el CO<sub>2</sub>.

17 COM (2020) 575 final, “Estratègia anual de creixement sostenible 2021”

18 El nombre de punts de recàrrega públics necessaris s’anàlitzarà detalladament com a part de l’avaluació d’impacte que acompanya la revisió de la Directiva sobre infraestructures de combustibles alternatius.

19 Si cal, es convidaran altres agents del mercat i de les finances. Fomentar la infraestructura de recàrrega a l’edifici d’edificis públics i privats té una rellevància especial en aquest context: la gran majoria de totes les recàrregues es fan a casa o a la feina. S’assegurarà l’alineació completa amb la iniciativa de l’Onada de renovacions en curs i el reforç mutu. La Comissió crearà un panell d’alt nivell “Recàrrega i proveïment” per validar les conclusions d’aquest procés.

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 2 - CREAR AEROPORTS I PORTS DE ZERO EMISSIONS

24. Els **ports i aeroports** són fonamentals per a la connectivitat internacional, l'economia europea i les regions. En la seva transició cap a nodes d'emissió nul·la, les bones pràctiques seguides pels aeroports i ports més sostenibles<sup>20</sup> han d'esdevenir la nova normalitat i permetre formes de connectivitat més sostenibles. Els ports i els aeroports han d'esdevenir centres de mobilitat i transport multimodals, per enllaçar tots els modes rellevants. Això millorarà localment la qualitat de l'aire, contribuint així a millorar la salut dels residents propers. Els ports interiors i marítics tenen un gran potencial pel fet de ser els nous centres d'energia neta de sistemes d'electricitat integrats, hidrogen i altres combustibles baixos en carboni, i en bancs de proves per a la reutilització de residus i l'economia circular.
25. La Comissió proposarà **mesures per fer net als aeroports i ports**, incentivant el desplegament de combustibles renovables i baixos en carboni i nodrint els vaixells i avions estacionats d'energia renovable en lloc d'energia fòssil, incentivant el desenvolupament i l'ús d'avions i vaixells nous, més nets i silenciosos, la revisió de les tarifes aeroportuàries, l'enverdiment dels moviments terrestres als aeroports, serveis i operacions portuàries, l'optimització de les escales portuàries i l'ús més estès de la gestió intel·ligent del trànsit. La Comissió també farà un seguiment de les mesures suggerides a l'informe de l'Agència de Seguretat Aèria de la Unió Europea (EASA) en relació a l'anàlisi actualitzada dels impactes climàtics no associats a les emissions de CO<sub>2</sub> de l'aviació.<sup>21</sup>
26. Han d'augmentar **la inversió pública i privada** en la producció d'energia renovable local, en un accés multimodal més sostenible i en la renovació de flotes<sup>22</sup> de l'aviació i del transport aquàtic. Algunes d'aquestes inversions es beneficiarien de l'establiment de criteris de taxonomia sostenibles pertinents que cobreixin les especificitats de cada mode, fins i tot durant la transició cap a zero emissions. Es pot esperar que de la revisió de la política de préstecs que decidirà el Banc Europeu d'Inversions (BEI) se'n tregui profit.
27. En sinergia amb el desplegament de combustibles marins alternatius, s'han de fer esforços amb el propòsit d'una contaminació nul·la per reduir dràsticament la petjada ambiental més general del sector. Ha de ser prioritari assolir l'establiment d'àmbles **"àrees de control d'emissions"** a totes les aigües de la UE amb l'objectiu, en última instància, de zero contaminació de l'aire i de l'aigua provinents del transport marítim en benefici de les conques marines, les zones costaneres i els ports. En particular, la Comissió ha liderat els esforços per cobrir el mar Mediterrani i té com a objectiu iniciar treballs similars al mar Negre. A més, es revisarà la legislació de la UE sobre reciclatge de vaixells<sup>23</sup>, per tal de determinar possibles mesures per enfortir aquesta legislació, és a dir, per continuar promovent pràctiques de reciclatge de vaixells segures i sostenibles.

20 Com les iniciatives EcoPorts o Airport Carbon Accreditation, desenvolupades per l'Organització Europea de Ports Marítics (ESPO) i ACI EUROPE, respectivament.

21 Vegeu COM (2020) 747 final, "Anàlisi actualitzada dels impactes climàtics de l'aviació no relacionats amb el CO<sub>2</sub> i mesures polítiques potencials d'acord amb l'article 30 (4) de la Directiva del sistema de comerç d'emissions de la UE "

22 Per exemple, la nova generació d'avions, ja disponible, redueix les emissions de CO<sub>2</sub> entre un 20-25%, així com la contaminació sonora.

23 Reglament (UE) núm. 1257/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de novembre de 2013, sobre reciclatge de vaixells i que modifica el Reglament (CE) núm. 1013/2006 i la Directiva 2009/16 / CE, DO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

## Fites<sup>24</sup> de la reducció de la dependència actual dels combustibles fòssils:

- 1) El 2030 hi haurà com a mínim 30 milions de vehicles de zero emissions i 80.000 camions de zero emissions en funcionament.
- 2) El 2050, gairebé tots els cotxes, furgonetes, autobusos i vehicles pesats nous seran de zero emissions.
- 3) Els vaixells oceànics de zero emissions i els grans avions de zero emissions sortiran al mercat el 2030 i el 2035, respectivament.

## 2.2 Hem de posar a l'abast alternatives sostenibles perquè hi hagi millors opcions modals

28. Com a segon pilar del nostre enfocament, **les alternatives sostenibles han d'estar ja disponibles** en un sistema de mobilitat multimodal totalment integrat i sense interrupcions. La UE no pot confiar exclusivament en solucions tecnològiques: cal actuar immediatament per adaptar el nostre sistema de mobilitat, fer front al canvi climàtic i reduir la contaminació. La multimodalitat aprofita els punts forts dels diferents modes, com ara la comoditat, la velocitat, el cost, la fiabilitat, la predicibilitat que, combinant-los, pot oferir solucions de transport més eficients per a persones i mercaderies. La pandèmia COVID-19 ha demostrat com l'increment de la multimodalitat també és bàsic per millorar la resiliència del nostre sistema de transport i com està de preparat el públic per adoptar maneres sostenibles alternatives de viatjar.

29. **La gent està disposada a canviar a maneres de transport més sostenibles**, en particular en la seva mobilitat diària, amb la principal condició del cost,<sup>25</sup> disponibilitat i rapidesa.

La UE ha de contribuir a crear les condicions adients per a una major adopció d'alternatives sostenibles, segures, competitives i assequibles. Quan hi ha alternatives adequades a preus competitiu, freqüències i nivells de confort, la gent tria el mode més sostenible<sup>26</sup>.

30. Al mateix temps, **els patrons de mobilitat i el comportament dels consumidors estan canviant**. Aquests canvis els ha reforçat la pandèmia COVID-19 i els afavoreixen en gran mesura els mitjans digitals. El teletreball, les videoconferències, el comerç electrònic, l'adquisició de serveis de mobilitat compartida i col·laborativa, contribueixen a la transformació actual de la mobilitat.

24 Tenint en compte també l'anàlisi presentada al document de treball intern de la Comissió adjunt, aquestes fites es proposen mostrar el camí del sistema de transport europeu cap a la consecució dels nostres objectius d'una mobilitat sostenible, intel·ligent i resiliència, indicant així l'ambició necessària per a les nostres polítiques futures.

25 L'Eurobaròmetre especial 495 va fer palès que la majoria d'usuaris de cotxes estan disposats a canviar a formes de transport més respectuoses amb el medi ambient per a la mobilitat diària. Una alternativa tan ràpida o un preu similar influiria en els enquestats cap a una solució més respectuosa amb el medi ambient als viatges de llarga distància. <https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

26 Per exemple, des que es va obrir la línia de ferrocarril d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid, la divisió modal entre aire i ferrocarril ha canviat del 85% d'avió / 15% de tren el 2008 al 38% de avió / 62% de ferrocarril el 2016.

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 3 – FER QUE LES MOBILITATS INTERURBANA I URBANA SIGUIN MÉS SOSTENIBLES I SALUDABLES

- 31.** Cal una acció decisiva per transformar el sector del transport en un sistema realment multimodal de serveis de mobilitat sostenible i intel·ligent. Per fer-ho, Europa ha de construir una xarxa de transport d'alta qualitat amb serveis ferroviaris d'alta velocitat a curta distància i amb serveis aeris nets que millorin la cobertura de les rutes de llarg recorregut. La Comissió treballarà per crear condicions que permetin als operadors de transport posar a l'abast dels viatgers, el 2030, diferents opcions neutres en carboni per a viatges col·lectius programats a menys de 500 km dins la UE. El 2021-2022, la Comissió perseguirà aquest propòsit en revisar la legislació de la UE pertinent. Sens perjudici del compliment del dret de la competència, les companyies aèries han de vendre un nombre creixent de bitllets multimodals. La inversió s'ha d'orientar a l'actualització de la infraestructura TEN-T necessària per fer el canvi cap a enllaços més sostenibles. Es prendran mesures per construir un sistema de transport global en què les inversions de la UE, ajuts estatals, normes d'assignació de capacitat i obligacions de servei públic (OSP) s'adrecin a satisfer les necessitats de mobilitat i incentivar diferents opcions multimodals.
- 32.** **L'Any europeu del ferrocarril del 2021 és una excel·lent oportunitat** perquè els estats membres, la Comissió i el **sector ferroviari impulsin les connexions transeuropees**. Amb l'aplicació del quart paquet ferroviari i mitjançant l'obertura a la competència dels mercats ferroviaris, els operadors ferroviaris respondran millor a les necessitats dels clients i milloraran la qualitat dels serveis i la rendibilitat. L'homologació harmonitzada de vehicles a tot la UE reduirà també els costos dels trens transfronterers. Completar el TEN-T, incloent-hi les línies d'alta velocitat, proporcionarà millors connexions al llarg dels corredors principals. Millorar la consciència dels passatgers sobre els seus drets i garantir un subministrament no discriminatori d'informació sobre viatges, incloent-hi les ofertes de bitllets, augmentarà encara més l'atractiu ferroviari per als clients.
- 33.** El 2021, la Comissió **proposarà un pla d'acció per impulsar els serveis ferroviaris de passatgers de llarga distància i transfronterers**. Aquest pla es basarà en els esforços dels estats membres per fer més ràpides les connexions bàsiques entre ciutats, gràcies a una millor gestió de la capacitat, un horari coordinat, compartició de material rodant i millores específiques en infraestructures per impulsar nous serveis de trens, incloent-hi el nocturn. Les plataformes o altres estructures organitzatives a aquest fi han d'estar obertes a tots els estats membres. Caldria donar suport a serveis pilot que impliquin totes les parts interessades en algunes rutes, i es podria fer servir una combinació de contractes de serveis públics i serveis d'accés obert per provar diferents models de noves connexions i serveis, amb l'objecte de tenir en funcionament 15 pilots el 2030.
- 34.** Cal millorar l'espai ferroviari únic europeu: la Comissió estudiarà **mesures per ampliar el mercat ferroviari**<sup>27</sup>, atenent les necessitats de les empreses ferroviàries d'accés a una capacitat d'alta qualitat i maximitzant l'ús de la infraestructura ferroviària. **Els bitllets transfronterers han de ser més fàcils d'utilitzar i de comprar**. A partir del 2021, la Comissió proposarà mesures reguladores per permetre bitllets innovadors i flexibles que combinin diversos modes de transport i posin a l'abast dels passatgers opcions reals per al desplaçament porta a porta.

<sup>27</sup> En particular, la Comissió avaluarà la interacció entre el Reglament (UE) núm. 913/2010 amb la Directiva 2012/34 / UE, el Reglament (UE) núm. 1315/2013 i la Directiva 92/106 / CEE.

35. Tal com estableix al pla objectiu climàtic 2030, l'augment de les quotes modals de transport col·lectiu, el caminar i anar en bicicleta, com també la mobilitat automatitzada, connectada i multimodal reduiran força la contaminació i la congestió del transport, especialment a les ciutats, i millorarà la salut i el benestar de les persones. **Les ciutats són al capdavant de la transició cap a una major sostenibilitat i, per tant, han de mantenir-s'hi.** La Comissió col·laborarà a més amb les ciutats i els estats membres per garantir que totes les ciutats grans i mitjanes que són nodes urbans de la xarxa TEN-T estableixin els seus propis plans de mobilitat urbana sostenible per al 2030. Els plans han d'incloure nous objectius, per a exemple, de tenir zero emissions i cap víctima mortal per carretera. Modes de transport actius, com ara l'anar en bicicleta, han crescut a les ciutats les quals anuncien més de 2300 km addicional d'infraestructura ciclista. Tot plegat s'hauria de duplicar en la pròxima dècada fins als 5.000 km en carrils bici segurs. La Comissió també està plantejant engegar una missió dins l'àmbit de les ciutats intel·ligents, climàticament neutres<sup>28</sup> com a prioritat estratègica en l'acció conjunta per aconseguir la descarbonització d'un gran nombre de ciutats europees el 2030.
36. La multimodalitat sense interrupcions habilitada per solucions digitals és fonamental a les zones urbanes i suburbanes. L'augment de la pressió sobre els sistemes de transport de passatgers ha impulsat **la demanda de solucions noves i innovadores**, que integra diversos serveis de transport en un servei accessible a demanda, seguint el concepte "Mobility as a Service" (MaaS). Simultàniament, moltes ciutats assisteixen a un desplaçament cap a serveis de mobilitat compartida i col·laborativa (cotxes compartits, bicicletes, transport amb conductor i altres formes de micromobilitat) afavorida per l'aparició de plataformes intermediàries, cosa que fa que es redueixi el nombre de vehicles al trànsit diari.
37. La UE i els estats membres han de complir les expectatives d'aire més net dels nostres ciutadans, de menys soroll i congestió i l'eliminació de les víctimes mortals als carrers de les nostres ciutats. En revisar el paquet de mobilitat urbana per promoure i donar suport a aquests modes de transport sostenibles i saludables, la Comissió contribuirà **a la millora del marc europeu de mobilitat urbana actual**. Cal una orientació més clara sobre la gestió de la mobilitat a escala local i regional, incloent-hi la millora de la planificació urbana i la connectivitat amb les zones rurals i suburbanes, perquè el viatger tingui a l'abast opcions de mobilitat sostenible. Les polítiques i el suport financer europeus han de reflectir també la importància de la mobilitat urbana per al funcionament general de la Xarxa Transeuropea del Transport (TEN-T, per les sigles en anglès), preveient solucions de primer / últim quilòmetre que incloguin centres de mobilitat multimodal, aparcaments d'intercanvi i infraestructures segures per anar a peu i en bicicleta.
38. La Comissió estudiarà com garantir que el transport de viatgers a demanda (taxis i vehicles de lloguer privats) sigui més sostenible i oferir serveis eficients als ciutadans, mantenint alhora un mercat únic que funcioni correctament i tracti els problemes socials i de seguretat. La Comissió també **ajudarà les ciutats a modernitzar els seus instruments polítics** incloent-hi àrees com la micromobilitat, el suport a la contractació<sup>29</sup> de vehicles d'emissions nul·les, incloent-hi autobusos i ferris, i la infraestructura associada. Una millor informació sobre les zones d'emissions baixes i nul·les i etiquetes comunes i, també, solucions digitals per a vehicles, poden ajudar a mantenir el bon funcionament del mercat únic i afavorir l'exercici de les llibertats fonamentals.

28 Les missions europees de recerca i innovació tindran com a objectiu oferir solucions a alguns dels majors reptes que afronta el nostre món. Són una part integral del programa marc Horitzó Europa que comença el 2021. [https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en)

29 Per exemple, l'objectiu principal de la iniciativa de la Comissió "Grans compradors per al clima i el medi ambient" és millorar l'adopció de la contractació pública estratègica a Europa mitjançant l'associació entre grans compradors públics com ciutats, regions, hospitals, organismes centrals de compres, serveis públics, etc., que treballen en projectes concrets i reptes similars. Aquest objectiu s'aconsegueix promovent la col·laboració entre grans compradors en la contractació pública estratègica amb l'objectiu d'impulsar el mercat de béns, serveis i obres innovadors.



## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 4 - ENVERDIMENT DEL TRANSPORT DE MERCADERIES

39. El Pacte Verd Europeu demana que una part substancial del 75% del transport interior de mercaderies per carretera **es traslladi al ferrocarril i a les vies fluvials**. El **transport marítim de curta distància** i els vehicles eficients de zero emissions també poden contribuir a enverdir el transport de mercaderies europeu. Per tant, cal prendre mesures urgents atès el minso avenç assolit fins ara: per exemple, la participació modal del ferrocarril en mercaderies interiors s'ha reduït al 17,9% el 2018<sup>30</sup> venint del 18,3% el 2011.
40. Per donar suport a l'enverdiment de les operacions de càrrega a Europa, **al marc actual del transport intermodal li cal una renovació substancial** i ha d'esdevenir una eina eficaç. Cal considerar les opcions que hi ha per revisar el marc normatiu, com ara la Directiva de transport combinat i, també, disposar d'incentius econòmics per a operacions i infraestructures. Els mecanismes d'incentiu s'han de basar en un seguiment imparcial de l'eficiència, segons un marc europeu de mesura de les emissions del transport i la logística.
41. La **logística multimodal ha de ser part d'aquesta transformació**, dins i fora de les zones urbanes. El creixement del comerç electrònic ha canviat força els patrons de consum, però cal tenir en compte els costos externs de milions de lliuraments, incloent-hi la reducció de les operacions buides i innecessàries. Per tant, el planejament de la mobilitat urbana sostenible també ha d'incloure les mercaderies mitjançant plans específics de logística urbana sostenible. Aquests plans acceleraran el desplegament de solucions d'emissions nul·les ja disponibles, incloent-hi el repartiment en bicicleta, els lliuraments automatitzats i els drons (avions no tripulats) i un ús millor de les vies fluvials interiors a les ciutats.
42. **L'escassetat d'infraestructures de transbordament** i, sobretot, de terminals multimodals interiors, es palesa en certes parts d'Europa i se'ls ha de donar la màxima prioritat. Les connexions que falten a la infraestructura multimodal s'han de tancar. A més, el sistema de transport ha de funcionar de manera més eficient en general amb tecnologies de transbordament millorades. La UE necessita l'intercanvi multimodal de dades, a més de sistemes intel·ligents de gestió del trànsit a tots els modes. En darrera instància, tots els modes de transport de mercaderies s'han de combinar a través de terminals multimodals per la qual cosa la Comissió empenirà iniciatives perquè el finançament de la UE i altres polítiques, incloent-hi el suport a la R&I, s'orienti a resoldre millor aquests problemes, tot i respectant les obligacions internacionals de la Unió. La revisió de les normes d'ajuts estatals als ferrocarrils, que ja preveuen un marc flexible per finançar la multimodalitat amb diner públic, afavorirà encara més aquest objectiu.
43. Els darrers anys, empreses innovadores han fet palès que el transport ferroviari de mercaderies pot operar de manera fiable i atractiva per als clients. Tot i això, moltes normes i barreres tècniques nacionals encara en dificulten el rendiment. **Al transport de mercaderies li cal un fort impuls** per augmentar la capacitat, la coordinació i cooperació transfrontereres entre gestors d'infraestructures ferroviàries, una millor gestió global de la xarxa ferroviària i el desplegament de noves tecnologies com ara l'acoblament digital i l'automatització. La Comissió proposarà la revisió de la normativa que regula els corredors ferroviaris de mercaderies i els corredors de la xarxa central TEN-T. La integració d'aquests corredors als "corredors de transport europeus", centrant-se en les "millores ràpides" com la longitud del tren, l'amplada de

30 Al voltant de la meitat del transport ferroviari total és transfronterer. Això confereix al transport ferroviari una forta dimensió europea i el fa encara més sensible a la manca d'interoperabilitat i cooperació entre les xarxes ferroviàries nacionals que pot afectar la seva competitivitat. La seva càrrega tradicional, com les matèries primeres, ha experimentat una transformació industrial a gran escala i els béns de major valor "just a temps" que necessiten serveis diferents.

càrrega i les regles operatives millorades, juntament amb la finalització dels enllaços que falten i l'adaptació de la xarxa central per tal que sigui ben capaç de transportar mercaderies, enfortir la dimensió infraestructural de les nostres accions per promoure el transport intermodal. La Comissió proposarà millorar les normes sobre assignació de capacitat ferroviària d'acord amb el projecte en curs de redisseny de l'horari, per proporcionar vies de tren addicionals i flexibles. L'aplicació de les normes europees sobre el soroll ferroviari contribuirà a alleujar les preocupacions que hi són relacionades.

44. De la mateixa manera, mentre que successius programes d'acció<sup>31</sup> han ajudat **el transport de vies fluvials** a mantenir en gran mesura la seva quota modal<sup>32</sup>, són necessàries accions per preservar aquest èxit i aprofitar el potencial inexplorat de manera sostenible, tant al llarg dels passadissos TENT-T com en aquelles ciutats interiors en què les vies fluvials interiors poden enverdir l'últim quilòmetre de la logística de la ciutat. La Comissió presentarà el programa NAIADES III per explotar aquest potencial afrontant els reptes principals com la necessitat de renovar les flotes de barques i millorar l'accés al finançament, tot garantint el ple compliment de les polítiques mediambientals, en particular de la Directiva marc de l'aigua i la Directiva d'hàbitats.
45. A més, el suport de TEN-T a les autopistes del mar ha aconseguit que es transportin més mercaderies de manera més sostenible, mitjançant **el transport marítim de curta distància**. Ara, la UE també ha de donar exemple i fer que les zones marítimes europees siguin sostenibles, intel·ligents i resilents.

#### Fites<sup>33</sup> sobre el desplaçament de més activitat cap a modes de transport més sostenibles:

- 4) Els viatges col·lectius programats de menys de 500 km dins la UE han de ser neutres en carboni el 2030.
- 5) El trànsit ferroviari d'alta velocitat es duplicarà el 2030 i es triplicarà el 2050.<sup>34</sup>
- 6) El 2030, a Europa hi haurà almenys 100 ciutats climàticament neutres.
- 7) El trànsit ferroviari de mercaderies augmentarà un 50% el 2030 i es duplicarà el 2050.<sup>35</sup>
- 8) El transport per vies fluvials interiors i el transport marítim de curta distància augmentarà un 25% el 2030 i un 50% el 2050.<sup>36</sup>

### 2.3 Cal establir els incentius adients per impulsar la transició a la mobilitat sense emissions

46. Com a tercer pilar del nostre enfocament, **cal reforçar els incentius perquè els usuaris del transport prenguin decisions més sostenibles**. Aquests incentius són principalment econòmics, és a dir, la tarifació del carboni, la fiscalitat i la tarifació de la infraestructura, però s'han de completar amb una informació millor als usuaris.

31 NAIADES I i II. [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)

32 El transport per vies fluvials interiors va augmentar un 6% entre el 2005 i el 2017.

33 Tenint en compte també l'anàlisi presentada al Document de treball intern de la Comissió adjunt, aquestes fites es proposen mostrar el camí del sistema de transport europeu cap a la consecució dels nostres objectius d'una mobilitat sostenible, intel·ligent i resilient, indicant així l'ambició necessària per a les nostres polítiques futures.

34 En comparació amb el 2015.

35 En comparació amb el 2015.

36 En comparació amb el 2015.

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 5 – TARIFACIÓ DEL CARBONI I MILLORA DELS INCENTIUS ALS USUARIS

47. Tot i els compromisos polítics de temps ençà per a una fixació del preu del transport justa i eficaç, s'ha avançat poc. Els principis de “qui contamina paga” i “pagament per ús” s'han d'aplicar sense dilació a tots els modes de transport. Només els seus costos externs relacionats amb el medi ambient<sup>37</sup> s'eleven a 388.000 milions d'euros cada any. En internalitzar aquests costos externs, els que utilitzen el transport assumiran els costos complets en lloc de deixar que altres persones de la nostra societat se'n facin càrrec, la qual cosa desencadenarà un procés cap a modes de transport més sostenibles i amb costos externs més baixos. Per tant, **la Comissió empenirà un conjunt complet de mesures per establir un sistema de fixació de preus just i eficient a tots els modes de transport**. El comerç d'emissions, la tarifació d'infraestructures, els impostos sobre l'energia i els vehicles s'han de combinar en una política mútuament compatible, complementària i coherent.
48. En particular, **el règim de comerç d'emissions de la UE (ETS) és l'eina més important de fixació de preus del carboni** per internalitzar el cost d'emissions del CO<sub>2</sub>. La Comissió proposarà estendre l'ETS al sector del transport marítim. Per a l'aviació, es farà una proposta de revisió de la Directiva ETS de la UE, en particular per reduir les assignacions ETS gratuïtes a les companyies aèries. Com ja s'ha anunciat al Pacte Verd Europeu, la nova extensió del règim podria incloure les emissions del transport per carretera; se n'està treballant en una avaluació d'impacte. Els ingressos de l'ETS es poden invertir en R + I de la UE per reduir encara més les emissions. La Comissió també proposarà aplicar el Pla de Compensació i Reducció de Carboni per a l'Aviació Civil Internacional<sup>38</sup> (CORSIA) de l'OACI mitjançant la revisió de la Directiva ETS el 2021. A l'OMI, la UE impulsarà el debat sobre instruments basats en el mercat com a mesura a mitjà termini per aplicar l'estratègia de reducció de gasos d'efecte hivernacle.
49. **Les subvencions als combustibles fòssils s'han d'acabar**. En revisar la Directiva de fiscalitat de l'energia, l'objectiu de la Comissió serà adaptar la fiscalitat dels productes energètics i l'electricitat a les polítiques energètiques i climàtiques de la UE. Com a part de l'avaluació d'impacte en curs, estudia de prop les exempcions fiscals actuals, incloent-hi la dels combustibles de l'aviació i marítims, i farà una proposta sobre la millor manera de tancar els buits legals el 2021. La fiscalitat del contingut energètic de diversos combustibles ha d'estar més en consonància i l'ús de combustibles del transport sostenibles més incentivats.
50. **Cal avançar substancialment en el cobrament efectiu per l'ús de la infraestructura**, sobretot al transport per carretera. Això és fonamental per internalitzar el cost dels danys a la infraestructura, però també és imprescindible per abordar el cost de la contaminació i de la congestió per a la societat. La Comissió insta fermament el Parlament Europeu i el Consell a adoptar la proposta de la Comissió per modificar la Directiva Eurovinyeta, satisfent les ambicions del Pacte Verd Europeu. La tarifa intel·ligent a la carretera basada en la distància, amb preus diferents segons la classe de vehicle i el temps d'ús, és una eina eficaç per incentivar les opcions sostenibles i econòmicament eficients a l'abast, gestionar el trànsit i reduir-ne la congestió.

37 L'estudi, Tarifació d'infraestructures de transport sostenible i internalització de les externalitats del transport (juny de 2019), va tractar les emissions directes de CO<sub>2</sub> i contaminants atmosfèrics, les emissions indirectes de CO<sub>2</sub> i contaminants atmosfèrics de la producció d'energia, la contaminació atmosfèrica i la contaminació sonora i els danys causats als hàbitats. S'estima que el total d'impostos i taxes recaptades del sector ascendeix a 340 milions d'euros com a mínim. Segons l'estudi, els costos de demora per congestió ascendeixen a 228.000 milions d'euros addicionals. Es calcula que els costos externs dels accidents de trànsit arribarien als 250.000 milions d'euros. L'estudi també va estimar que els costos totals de la infraestructura són de 256.000 milions d'euros. Quant als ports i aeroports, els impostos totals i el cost de la infraestructura només cobreixen els principals. Les xifres corresponen a la UE-27.

Font: [https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en)

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

51. A hores d'ara, ni les persones que planifiquen un viatge, ni els transportistes / operadors logístics que organitzen un lliurament, no tenen suficient consideració per la petjada ambiental. Això es deu, en part, perquè no se'ls proporciona la **informació adequada**, incloent-hi les opcions a l'abast. **S'ha d'indicar clarament la tria més sostenible**. Amb una informació adequada sobre la petjada ambiental i la possibilitat sistemàtica perquè els consumidors compensin voluntàriament els seus viatges, els consumidors i les empreses podran prendre decisions més sostenibles pel que fa al transport i al lliurament.
52. És per això que la Comissió té previst **establir un marc europeu per a la mesura harmonitzada de les emissions d'efecte hivernacle del transport i de la logística**, basat en normes internacionals, que després es podria utilitzar per proporcionar a les empreses i als usuaris finals d'una estimació de la seva petjada de carboni, i augmentar la demanda dels usuaris finals i dels consumidors d'opcions a l'abast de transport i mobilitat més sostenibles, evitant el blanquejament verd. La informació sobre la petjada de carboni d'un viatge concret podria esdevenir un nou dret dels passatgers i, en aquest cas, s'hauria de fer servir a tots els modes de transport.
53. La capacitat per reduir l'impacte ambiental depèn en bona mesura de les nostres decisions. **El Pacte Europeu sobre el Clima** mostrarà i donarà suport a les moltes opcions que tenen els ciutadans per moure's de manera eficient, més saludable i menys contaminant. Tindrà un paper important en la sensibilització, fomentarà la implicació amb la mobilitat sense emissions i mourà a l'acció per enverdir les estratègies de mobilitat d'empreses i ciutats.

#### Fites<sup>39</sup> de la internalització dels costos externs del transport, incloent-hi l'ETS de la UE:

- 9) El 2030, a la UE el transport intermodal per ferrocarril i per vies navegables serà capaç de competir en igualtat de condicions amb el transport per carretera <sup>40</sup>.
- 10) Tots els costos externs del transport dins la UE seran coberts pels usuaris del transport a la UE com a més tard el 2050.

### 3. MOBILITAT INTEL·LIGENT - ACONSEGUIR UNA CONNECTIVITAT SENSE INTERRUPCIONS, SEGURA I EFICIENT

54. Les persones han de gaudir d'una experiència multimodal sense interrupcions durant el viatge, mitjançant un conjunt d'opcions a l'abast de mobilitat sostenible, empeses cada vegada més per la digitalització i l'automatització. Com que la innovació configurarà la mobilitat de passatgers i mercaderies del futur, hi ha d'haver un marc i els elements adequats per fer fàcil aquesta transició que faci que el sistema de transport sigui molt més eficient i sostenible.
55. L'acceptació pública i social és fonamental per a una transició reeixida, motiu pel qual els valors europeus, els estàndards ètics, la igualtat, la protecció de dades i les normes de privacitat, entre d'altres, seran plenament respectats i seran el centre d'aquests esforços. La ciberseguretat serà considerada una gran prioritat.

39 Tenint en compte també l'anàlisi presentada al document de treball intern dels serveis de la Comissió adjunt, aquestes fites es proposen mostrar el camí del sistema de transport europeu cap a la consecució dels objectius de mobilitat sostenible, intel·ligent i resiliència, indicant així l'ambició necessària per a les nostres polítiques futures.

40 Pel que fa a la quota de costos externs internalitzada.

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 6 – FER REALITAT LA MOBILITAT MULTIMODAL, CONNECTADA I AUTOMÀTICA

- 56. La UE ha d'aprofitar al màxim les solucions digitals intel·ligents i els sistemes intel·ligents de transport (STI).** Els sistemes connectats i automatitzats tenen un enorme potencial per millorar radicalment el funcionament de tot el sistema de transport i contribuir als nostres objectius de sostenibilitat i seguretat. Les accions consistiran a donar suport a la integració dels modes de transport en un sistema multimodal operatiu.
- 57.** Europa ha d'aprofitar les oportunitats que ofereix la **mobilitat connectada, cooperativa i automatitzada**, la qual pot proporcionar mobilitat a tothom, retrobar un temps preciós i millorar la seguretat viària. La Comissió impulsarà la investigació i la innovació, possiblement amb una nova associació europea prevista en aquesta matèria a "Horitzó Europa" i mitjançant altres associacions centrades en les tecnologies digitals. Aquestes associacions són importants per establir i elaborar una agenda europea compartida de recerca i innovació, coherent i a llarg termini, perquè aplega actors de tota la cadena de valor. La UE ha d'assegurar-se que els esforços estan ben coordinats i que els resultats arriben al mercat. Per exemple, cal actuar davant la manca d'harmonització i coordinació de les normes de trànsit pertinents i la responsabilitat civil dels vehicles automatitzats. La idea és fer d'Europa un líder mundial en el desenvolupament i desplegament de serveis i sistemes de mobilitat connectada, cooperativa i automatitzada i, per tant, fer una contribució important al lideratge europeu del transport per carretera segur i sostenible.<sup>41</sup>
- 58.** La Comissió estudiarà les possibilitats de **donar més suport a operacions de transport per carretera segures, intel·ligents i sostenibles** per mitjà d'una agència existent o d'altre organisme. Aquest organisme podria donar suport al desplegament i la gestió de les STI i la mobilitat connectada i automatitzada sostenible a tot Europa. Podria preparar l'elaboració de normes tècniques pertinents, també pel que fa a l'ús de vehicles automatitzats transfronterers i al desplegament d'infraestructures de recàrrega i proveïment, previstes a la legislació de la Unió i que la Comissió adoptaria. Aquestes normes, al seu torn, crearien sinergies entre els estats membres. Podria, per exemple, fer propostes de mètodes d'inspecció tècnica de vehicles i dur a terme altres tasques específiques de seguretat viària, com també recollir dades rellevants o fer determinades tasques dins l'àmbit del transport per carretera en cas d'alteracions greus, com ara la pandèmia del COVID 19, en què han estat necessàries mesures i solucions d'urgència com l'establiment de vies reservades.<sup>42</sup>
- 59.** La **planificació i compra de bitllets per a viatges multimodals** és feixuga perquè no hi ha un marc propici per a serveis multimodals d'informació, de venda i pagament de bitllets integrats de tot la UE. Resoldre-ho implica superar la disponibilitat i accessibilitat insuficients de les dades, la cooperació no òptima entre proveïdors i venedors, l'absència en alguns casos de bitllets digitals, la interoperabilitat inadequada dels sistemes de pagament i l'existència de diferents acords de llicència i distribució. La UE ha de transformar el seu marc legal per donar suport als serveis de informació, de reserva i de venda de bitllets de viatges multimodals, alhora que analitza els drets i obligacions dels intermediaris en línia i dels proveïdors de serveis digitals multimodals que venen bitllets i serveis de mobilitat. La Comissió estudiarà si l'intercanvi de dades, incloent-hi les tarifes, dels serveis de transport de viatgers per carretera i per ferrocarril, i els acords de venda són adequats a tal fi. Mentrestant, cal continuar desenvolupant els bitllets i els serveis de pagament intel·ligents i interoperables; fer-ne un requisit habitual a qualsevol contractació pública pertinent n'afavoriria l'ús.

41 Altres associacions centrades en els problemes bàsics de la portabilitat de les dades haurien de protegir els usuaris i oferir-los una visió clara i transparent de com es poden utilitzar o transferir les dades.

42 C (2020) 1897 final "Comunicació de la Comissió sobre la posada en funcionament de vies reservades en virtut de les directrius per a mesures de gestió de fronteres per protegir la salut i garantir la disponibilitat de mercaderies i serveis essencials" i COM (2020) 685 final "Comunicació de la Comissió sobre l'actualització de les vies reservades de transport per mantenir activa l'economia durant el ressorgiment de la pandèmia COVID-19 "

60. L'experiència de viatge sense interrupcions i la digitalització de l'intercanvi d'informació son especialment importants per al transport terrestre. **La mobilitat futura ha de posar a l'abast opcions digitals a tots els modes**, ja siguin conductors professionals com particulars. Faria de la conducció una experiència més fluida la digitalització de certificats per a conductors i vehicles i una informació sobre el transport de mercaderies, fins i tot en forma de cartes de port electrònic, un ús fàcil i assequible del lloguer transfronterer de cotxes, pagaments sens contacte per a estacionament i peatges, i una millor informació de les zones en què les ciutats o les autoritats locals restringeixen l'ús del cotxe per gestionar la congestió o millorar la qualitat de l'aire. La disponibilitat de certificats electrònics i d'informació de transport de mercaderies també afavoriria l'aplicació digital de la norma, alhora que la localització i el seguiment en temps real suposarien un bon pas endavant per completar el mercat únic digital, l'economia en temps real i la transició verda.
61. Per crear un sistema de transport realment intel·ligent, també s'ha de tractar **l'assignació eficient de la capacitat i la gestió del trànsit** per evitar una crisi de la capacitat i reduir les emissions de CO<sub>2</sub>. El desplegament del Sistema Europeu de Gestió del Trànsit Ferroviari (ERTMS) i del cel únic europeu continuen sent una prioritat de la Comissió, també dins *Next Generation EU*: les inversions per fer-ne el desplegament són considerades del tot com una despesa dins l'objectiu digital i substancialment dins els objectius de despesa climàtica. Calen més esforços per desenvolupar sistemes d'automatització de trens i de gestió del trànsit aeri (ATM), per exemple mitjançant empreses conjuntes. La Comissió les està considerant per a "Horitzó Europa" (per exemple, Shift2Rail (S2R) i les empreses conjuntes SESAR) i altres associacions futures dins aquest programa. El desenvolupament posterior de sistemes d'informació i seguiment del trànsit marítim (VTMIS) afavorirà el desplegament amb seguretat d'operacions marítimes automatitzades i autònomes.
62. Per tal que l'automatització ferroviària i la gestió del trànsit es facin realitat a les línies transfrontereres principals, la Comissió proposarà actualitzar les **especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI)** per incloure-hi noves tecnologies com les dades de satèl·lit i 5G, i proporcionar una arquitectura de sistema comuna i de fàcil actualització. Això és necessari perquè l'ERTMS pugui estar al cor d'un sistema ferroviari digital.<sup>43</sup>
63. Pel que fa a l'aviació, la millora de l'eficiència de la gestió del trànsit aeri (ATM) té un gran potencial de modernització i sostenibilitat, perquè ajuda a reduir l'excés de consum de combustible i d'emissions de CO<sub>2</sub>, causat per les ineficiències de vol i la fragmentació de l'espai aeri<sup>44</sup>. **La consecució i la implementació efectiva del cel únic europeu** també facilitarà l'experiència de viatge: un marc regulador actualitzat i una infraestructura digital d'ATM ajudaran a reduir colls d'ampolla, permetent la sortida i l'arribada dels vols amb més puntualitat. Per tant, aquest procés legislatiu s'ha de completar sense dilació.

---

43 Això contribuirà a accelerar la digitalització de les operacions ferroviàries amb el Futur Sistema de Comunicació Mòbil Ferroviari (FRMCS) i l'aplicació del concepte "Tren del gigabit".

44 Això pot reduir fins al 10% de les emissions del transport aeri i, a més, l'ATM podria ajudar a tractar els impactes climàtics de l'aviació no associats al CO<sub>2</sub>.

## ACCIÓ EMBLEMÀTICA 7 - INNOVACIÓ, DADES I INTEL·LIGÈNCIA ARTIFICIAL PER A UNA MOBILITAT MÉS INTEL·LIGENT

- 64. Entendre la nostra mobilitat futura de manera proactiva mitjançant el desenvolupament i la validació de noves tecnologies i serveis és fonamental per mantenir-nos al capdavant.** Per això, la UE establirà condicions favorables per al desenvolupament de noves tecnologies i serveis i totes les eines legislatives necessàries per fer-ne la validació. Podem esperar l'aparició i un ús més ampli dels drons (avions no tripulats) per a usos comercials, vehicles autònoms, hyperloop, avions d'hidrogen, vehicles aeris personals elèctrics, transport elèctric aquàtic i logística urbana neta en un futur proper. **És fonamental un entorn propici per a aquestes tecnologies de mobilitat innovadores**, de manera que la UE pugui esdevenir destinació privilegiada dels innovadors. Les empreses emergents i els desenvolupadors de tecnologia necessiten un marc regulador àgil per provar i desenvolupar els productes. La Comissió treballarà per facilitar proves i assaigs i per fer que l'entorn normatiu sigui adequat per a la innovació, i donar suport a solucions de mercat.
- 65.** La Comissió **impulsarà la investigació i el desplegament de tecnologies del transport innovadores i sostenibles.** La inversió en solucions disruptives obrirà camí a importants avenços i guanys ambientals els propers anys i dècades. Els programes d'investigació actuals de la UE seran decisius per al desplegament de demà, mitjançant instruments com ara "El mecanisme Connectar Europa" (MCE), el Fons de Cohesió, el Fons Europeu de Desenvolupament Regional o InvestEU.
- 66.** La **Comissió dona tot el suport al desplegament de drons i avions no tripulats** i continuarà desenvolupant les normes pertinents, incloent-hi l'U-Space, per fer-lo apte per millorar la mobilitat segura i sostenible. La Comissió també adoptarà una "Estratègia Dron 2.0" que estableixi possibles maneres d'orientar el desenvolupament posterior d'aquesta tecnologia i el seu marc regulador i comercial.
- 67.** A més, per fer realitat la transformació digital del sector del transport, **la UE ha de garantir que hi hagi les eines digitals fonamentals**, incloent-hi els components electrònics de la mobilitat, la infraestructura de xarxa, els recursos núvol/vora, les tecnologies i la governança de dades, i la Intel·ligència Artificial. La UE ha continuat reforçant les seves capacitats industrials relacionades amb la **cadena de subministrament digital**. Això inclou el disseny i la producció de components, les plataformes de programari i la tecnologia d'Internet de les coses per a una nova electrificació i automatització del transport i de la mobilitat.<sup>45</sup>
- 68.** La UE també ha d'assegurar **el nivell màxim i l'eficiència de la infraestructura digital**, sobretot a través del **5G**, que ofereix una àmplia gamma de serveis i contribueix a assolir nivells d'automatització més alts en diferents aplicacions de mobilitat. A més, calen més esforços per assolir l'objectiu de cobertura ininterrompuda als principals corredors de transport de tot Europa amb infraestructures de connectivitat 5G, tal com estableix el Pla d'acció 5G de 2016<sup>46</sup>. Tenir un mercat únic digital que funcioni bé és bàsic.
- 69. La intel·ligència artificial (IA)** esdevé essencial per a l'automatització del transport a tots els modes, dels quals les tecnologies i components digitals són el centre. La Comissió preveu un ecosistema d'IA d'excel·lència i confiança, que es configurarà amb el finançament de la recerca, la innovació i el desplegament a través dels programes "Horitzó Europa" i "Europa Digital". En aquest context, la Comissió donarà suport als centres d'assaig i experimentació sobre IA de la mobilitat intel·ligent dins el marc del Programa Europa Digital.

45 La UE reforçarà el seu suport en aquest àmbit mitjançant l'empresa conjunta de tecnologies digitals clau i el suport a tecnologies de processador segur i de baix consum.

46 COM (2016) 588 final, "5G per a Europa: un pla d'acció"



70. La transformació digital del sector del transport i la mobilitat requereix de més esforços relacionats amb **la disponibilitat, accés i intercanvi de dades**. Actualment, sovint l'entranca les condicions normatives poc clares, la manca d'un mercat de la UE per al subministrament de dades, l'absència de l'obligació de recollir i compartir dades, d'eines i sistemes incompatibles per recollir i compartir dades, les diferents normes o preocupacions sobre la sobirania de les dades. La disponibilitat de dades i estadístiques també és essencial, especialment de dades en temps real, ja que permeten serveis millors als ciutadans o una transparència de les cadenes de subministrament al transport de mercaderies.
71. És per això que la Comissió proposarà altres accions per **construir un espai europeu comú de dades de mobilitat**. Tindrà en compte la governança horitzontal establerta a l'estratègia de dades<sup>47</sup>, la norma de dades i el principi de neutralitat tecnològica. L'objectiu és recollir, connectar i posar les dades a l'abast per assolir els objectius de la UE, des de la sostenibilitat fins a la multimodalitat. Aquest espai de dades de mobilitat ha de funcionar en sinergia amb altres sistemes bàsics, incloent-hi els de l'energia, la navegació per satèl·lit i les telecomunicacions, alhora que seria cibersegur i compatible amb les normes de protecció de dades de la Unió. Alhora, s'han de preservar les condicions equitatives de dades de la cadena de valor perquè la innovació pugui prosperar i sorgeixin nous models de negoci. La Comissió considerarà diverses opcions reguladores per oferir als operadors un espai segur i fiable i compartir-ne les dades dins i entre sectors, sense distorsionar la competència i respectant la privacitat i les obligacions internacionals de la Unió.
72. Atès que l'accés a les dades dels vehicles serà fonamental per a l'intercanvi de dades de transport i per a la mobilitat intel·ligent, la Comissió proposarà, el 2021, una nova iniciativa sobre l'accés a les dades dels vehicles, per establir un marc equilibrat que garanteixi un accés just i eficaç a les dades del vehicle per part dels proveïdors de serveis de mobilitat.

#### Fites<sup>48</sup> cap a la mobilitat intel·ligent:

- 11) El 2030, el transport multimodal de passatgers sense interrupcions serà a l'abast gràcies a la integració de la venda de bitllets electrònics. El transport de mercaderies serà digital.
- 12) El 2030, la mobilitat automatitzada es desplegarà a gran escala.

47 COM (2020) 66 final, "Una estratègia europea de les dades"

48 Atès també l'anàlisi del document de treball intern de la COM adjunt, aquestes fites es proposen mostrar el camí del sistema de transport europeu a la consecució dels objectius de mobilitat sostenible, intel·ligent i resiliència, tot indicant l'ambició necessària per a polítiques futures.

## 4. MOBILITAT RESILIENT – UN ESPAI ÚNIC EUROPEU DEL TRANSPORT MÉS RESILIENT: PER A UNA CONNECTIVITAT INCLUSIVA

73. El transport ha estat un dels sectors més afectats per la pandèmia COVID-19<sup>49</sup>, amb danys derivats dels enormes sobresalts negatius de la demanda de resultes de les mesures obligades de contenció i mitigació. Això ha provocat interrupcions de la cadena de subministrament, fortes reduccions dels viatges i del turisme tant estranger com nacional i una connectivitat reduïda a tot la UE en conjunt. Això també ha comportat enormes dificultats operatives i financeres per a moltes empreses actives en el sector del transport, moltes d'elles petites i mitjanes empreses (PIMES). **Aquesta estratègia ha d'ajudar el sector i els ecosistemes pertinents, com ara els dels viatges i el turisme, a recuperar-se d'aquesta crisi i esdevenir més ecològics, intel·ligents i resilents.**

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 8 - REFORÇAR EL MERCAT ÚNIC

74. La UE té ara l'oportunitat de construir un sistema de mobilitat sostenible, intel·ligent i resilient: un sistema per a les generacions futures. L'avaluació anterior de la Comissió va mostrar la necessitat d'inversions a gran escala i a gran velocitat, incloent-hi inversions públiques i privades importants a escala nacional: les inversions addicionals per al 2021-2030 en vehicles (incloent-hi el material rodant, els vaixells i els avions) i en el desplegament d'infraestructura en combustibles renovables i baixos en carboni s'estima en 130.000 milions d'euros anuals, en comparació amb la dècada anterior<sup>50</sup>. La "bretxa d'inversió en transformació verda i digital" en infraestructures sumaria 100.000 milions d'euros addicionals l'any<sup>51</sup>. Només per completar la xarxa central TEN-T i construir-la com un sistema veritablement multimodal, calen 300.000 milions d'euros durant els propers deu anys. Aquestes **inversions són fonamentals per reforçar el mercat únic.**

75. La inversió s'ha de coordinar i s'han de fixar prioritats dins els programes de finançament de la UE, incloent-hi l'instrument de recuperació "Next Generation EU", seguint aquests principis: primerament, cal donar prioritat al suport no reemborsable, sobretot del nou Mecanisme de recuperació i resiliència (MCE), FEDER i Fons de cohesió, Fons d'innovació, a projectes de màxim valor afegit social, mediambiental, econòmic europeu i amb impacte directe en llocs de treball, creixement i resiliència. El MCE és l'instrument principal per finançar el desenvolupament d'infraestructures de màxim valor afegit de la UE, tot integrant els objectius ecològics i digitals. Segonament, els fracassos del mercat i el nivell d'inversió subòptim en els àmbits polítics prioritaris s'han de tractar amb instruments de finançament, sobretot amb les accions "Infraestructura Sostenible" i "Recerca, Innovació i Digitalització" del Programa "InvestEU", que s'han de completar, si cal, amb l'ús addicional d'instruments de finançament mixtos. Tercer, la política de préstecs del BEI al transport també ha de contribuir a assolir els objectius de l'estratègia, oferint un marc global que atregui la inversió privada per millorar la resiliència i accelerar el desplegament de tecnologies intel·ligents i sostenibles de tots els modes.

49 Per exemple, el maig de 2020, l'impacte va ser de prop el -90% del trànsit aeri en comparació amb un any enrere (Eurocontrol), -85% el servei ferroviari de llarga distància de viatgers, -80% als serveis ferroviaris regionals de passatgers (també suburbans), a punt d'aturar-se als serveis ferroviaris de viatgers internacionals (CER); més del -90% per als vaixells de creuers i passatgers a mitjans abril en comparació amb un any enrere (EMSA)

50 COM (2020) 562 final, "Reforçar l'ambició climàtica d'Europa per a 2030: invertir en un futur climàticament neutre a favor dels ciutadans"

51 SWD (2020) 98 final, basat en estimacions relacionades amb la RTE-T i en càlculs del BEI. Aquesta estimació no inclou els costos de les reconstitucions de recursos propis, ni el de la renovació regular de la flota, que, no obstant això, es pot endarrerir a causa de l'impacte de la pandèmia COVID-19 a les empreses de transport.

76. La inversió en la recuperació del sector del transport ha d'anar acompanyada **d'inversions empresarials en una mobilitat més sostenible i digital**. Els criteris tècnics de selecció basats en el Reglament de taxonomia<sup>52</sup> s'haurien de definir per a tots els modes de transport, tot reconeixent les necessitats d'inversió específiques. El finançament de la inversió en transport sostenible també es podria basar en la propera norma europea de bons verds, sostinguda en la taxonomia de la UE. La propera revisió de les normes d'ajuts estatals pertinents en matèria de transport també s'ha d'utilitzar per menar la transició del sector cap a la sostenibilitat, donant a tots els modes una oportunitat creixent de competir en igualtat de condicions d'obtenir una subvenció.
77. Per constituir una bossa creïble de projectes viables i accelerar la inversió, cal **assessorar les autoritats públiques i els promotors de projectes**. Això es pot fer a través de l'instrument de suport tècnic i el centre d'assessorament "InvestEU" i, també, amb l'assistència tècnica a l'abast dins els programes finançats per la política de cohesió.
78. Les **pimes<sup>53</sup> necessiten un accés més fàcil al finançament**, sobretot per a renovacions de flotes i altres inversions innovadores i ecològiques. Això es pot aconseguir amb una comunicació i una orientació més clares, un suport administratiu específic i dispositius de suport financer simplificats. El suport per a la creació de reserves, fons i altres mecanismes d'intermediació garantirà una massa crítica per a l'accés al finançament. Els estats membres han de designar una finestra única perquè les empreses sol·licitin aquest suport.
79. La inversió en **infraestructures de transport** a tot la UE és bàsica per garantir la connectivitat, el funcionament sostenible de l'economia i la cohesió entre estats membres. Per això, ara és necessària una revisió del marc de governança econòmica europea: la UE ha de promoure la inversió en transport basada en una classe d'actius d'infraestructura de la UE. Aquesta classe podria incloure projectes d'infraestructura l'execució dels quals es basa en la planificació estratègica europea, com ara els projectes TEN-T. La Comissió vetllarà per igual perquè les noves directrius TEN-T siguin coherents amb el principi de "no perjudicar gaire" i amb el Pacte Verd europeu. Les infraestructures també s'han d'adaptar al canvi climàtic i fer-les resilientes als desastres, assumpte que la Comissió tractarà a la revisió TEN-T com a l'estratègia d'adaptació climàtica, incloent-hi l'orientació sobre protecció davant el canvi climàtic.
80. **S'han de fer tots els passos que calguin per completar la TEN-T a temps**. La Comissió proposarà reforçar el paper dels coordinadors europeus per impulsar l'avenç dels corredors de transport de tot el continent per tal de tenir-los acabats el 2030. La UE ha de donar prioritat al tancament de les bretxes est-oest i nord-sud per a infraestructures modernes. Els èxits del pont Øresund entre Dinamarca i Suècia i la xarxa ferroviària d'alta velocitat entre París-Londres-Brussel·les-Amsterdam i Colònia demostren la necessitat de completar projectes com Rail Baltica, Lió-Turí, Y-basca, Fehmarn, Brenner, Dresden -Praga, Viena-Bratislava-Budapest, Seine-Scheldt i molts d'altres, sense dilació. Caldria més projectes transfronterers per integrar tots els estats membres al sistema ferroviari europeu del futur, establint al seu torn interconnexions fluides per als viatges ferroviaris transfronterers pertot Europa. Tot això s'aconseguirà alhora que es manté l'accessibilitat de les regions rurals i llunyanes.

52 Reglament (UE) 2020/852 del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de juny de 2020, relatiu a l'establiment d'un marc per facilitar la inversió sostenible i que modifica el Reglament (UE) 2019/2088, DO L 198 de 22.6.2020, p. 13.

53 El 2017 hi havia més d'1,1 milions d'empreses del sector dels serveis de transport i emmagatzematge de la UE-27, que donaven feina al 8,1% del total de persones que treballaven a l'economia empresarial no financera. Més de la meitat d'ells són treballadors de pimes.

81. Alhora, **la inversió ha de finançar la modernització de les flotes de tots els modes**. Això és necessari per garantir que es despleguin propostes tecnològiques d'emissions baixes i nul·les, fins i tot mitjançant equips d'adaptació i renovació adients a tots els modes de transport. Un ús creixent de la contractació pública conjunta i transfronterera a la UE, basat en el principi d'oferta econòmicament més avantatjosa, pot contribuir a fer-ho de manera eficient. El suport a aquestes renovacions de flotes, tot i que s'ofereix d'acord amb les obligacions internacionals de la UE en matèria de subvencions i amb les normes d'ajuts estatals de la UE, ajudarà a preservar un ecosistema de fabricació pròsper en zones on Europa té un avantatge tecnològic estratègic, com ara les indústries de fabricació d'avions, trens i vaixells. Això ampliarà les perspectives de desenvolupar capacitats de producció i cadenes de valor i subministrament adequades a la indústria manufacturera europea en consonància amb la Nova Estratègia Industrial Europea<sup>54</sup>, i de preservar el lideratge tecnològic de la base manufacturera de la UE.
82. Aprofitant l'èxit de l'Aliança Europea de la Bateria<sup>55</sup>, **la Comissió dona suport a les cadenes de valor estratègiques (incloent-hi les de les bateries, les matèries primeres, l'hidrogen i els combustibles renovables i baixos en carboni)**<sup>56</sup> amb instruments reglamentaris i financers. Això és essencial per garantir la seguretat del subministrament de materials i tecnologies indispensables per a una mobilitat sostenible i intel·ligent, evitant la dependència d'Europa dels proveïdors externs en sectors estratègics i aconseguint una major autonomia estratègica. Europa ha de capitalitzar els seus actius espacials que forneixen serveis de dades i comunicacions per satèl·lit, a tots els modes de transport i són particularment crítics per a la CCAM (mobilitat, connectada, cooperativa i automatitzada).
83. L'espai únic europeu de transport està més integrat que mai, però encara és lluny de ser complet. **S'hi mantenen els entrebancs a la lliure circulació de mercaderies i serveis** i, també, els obstacles a la competència lleial, mentre que les normes pertinents no s'apliquen ni executen de manera adequada i a temps.
84. La pandèmia COVID-19 ha fet llum sobre les vulnerabilitats del mercat únic. Els serveis de càrrega terrestre, aquàtica i aèria ininterromputs són de gran importància per al transport de mercaderies i inputs per a les indústries manufactureres, el funcionament del mercat únic de la UE i la resposta eficaç de la UE a les crisis actuals i per venir. Cal intensificar els esforços per garantir la multimodalitat i la interoperabilitat entre diferents modes i **s'ha d'accelerar la finalització de l'espai únic europeu del transport**.
85. Cal mantenir la integritat del mercat únic i l'equitat de les regles de joc dels operadors, fins i tot assegurant-se que no hi ha discriminació entre els antics titulars i els acabats d'entrar al mercat, per exemple quan es concedeixen ajuts estatals, i no s'introdueixen noves barreres a la competència. **La Comissió perseguirà rigorosament el compliment de les normes de la UE** i revisarà o proposarà, si cal, legislació per eliminar els obstacles a la lliure circulació de mercaderies i serveis que afectin el transport. Fent això, la Comissió intentarà millorar l'eficiència del sistema i de les operacions de transport, per exemple, per tal de reduir els trajectes buits, evitant així les emissions nocives i la contaminació.

54 COM (2020) 102 final, "Una nova estratègia industrial per a Europa"

55 L'Aliança Europea de la Bateria creada el 2017 reuneix més de 500 actors i ha anunciat més de 100.000 milions d'euros d'inversions combinades al llarg de la cadena de valor de la UE.

56 <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en)

86. Per assolir tots els objectius d'aquesta estratègia, cal donar suport als esforços de modernització de tots els modes per proporcionar als ciutadans de la UE una connectivitat intel·ligent a preus assequibles i transparents. **En aviació, la Comissió proposarà revisar el Reglament de serveis aeris**<sup>57</sup>. A més de mantenir els nivells més elevats de seguretat aèria, els objectius seran protegir els interessos dels consumidors, per configurar una indústria europea de serveis aeris resiliència i competitiva, tot preservant l'ocupació d'alta qualitat. Aquesta iniciativa completarà la modernització de les normes de la UE que regulen les tarifes aeroportuàries, les franges horàries i els sistemes de reserva informàtica. Al sector ferroviari, la Comissió avaluarà si les **normes actuals sobre els canons d'accés a la via** ofereixen els incentius adients per impulsar mercats competitius i l'atractiu del ferrocarril.
87. Per evitar futures alteracions, en resposta a la crida del Consell, **la Comissió elaborarà els plans de contingència de crisi**, que aplegaran tant les autoritats de la UE com dels Estats membres i representants del sector. Tindrien per objecte garantir la continuïtat del negoci i coordinar les mesures de resposta del sector del transport sobre la base de les directrius i la legislació aprovades durant la pandèmia COVID-19, com per exemple per als carrils reservats<sup>58</sup>. Amb l'objectiu de continuar garantint la continuïtat de les operacions de transport de mercaderies i serveis de transport de passatgers en escenaris de crisi, la Comissió avaluarà les possibilitats de preveure noves mesures operatives de seguretat sanitària i d'establir un nivell mínim harmonitzat de serveis de transport essencials. És possible que la UE també hagi d'adaptar la legislació vigent en matèria de transport per permetre una resposta ràpida a les crisis.

#### **ACCIÓ EMBLEMÀTICA 9 – FER LA MOBILITAT MÉS JUSTA I EQUITATIVA PER A TOTHOM**

88. La crisi econòmica ha fet palesa la necessitat d'una mobilitat **assequible, accessible i equitativa** per a passatgers i altres usuaris de serveis de transport. De fet, si bé el mercat únic del transport ha augmentat la connectivitat, la mobilitat continua sent cara per a les persones amb baix nivell de renda i no és prou accessible a les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda i a les persones sense prou alfabetització informàtica. A les zones rurals, perifèriques i llunyanes, incloent-hi regions i illes ultraperifèriques, serà essencial millorar les connexions de transport públic per garantir a tothom l'accés sense traves de mobilitat.
89. El pas cap a una mobilitat sostenible, intel·ligent i resiliència ha de ser just o bé hi ha risc que no tingui lloc. Per tant, la Comissió s'assegurarà que s'estudien a fons les possibilitats del **Mecanisme de Transició Justa per fer aquesta nova mobilitat assequible i accessible a totes les regions i a tots els passatgers, incloent-hi els discapacitats i de mobilitat reduïda**. La Comissió continuarà també donant suport del Fons de Cohesió i del FEDER als estats membres i a les regions menys desenvolupats.
90. A més, les OSP haurien de ser encara més específiques i eficients i, quan sigui possible, de servir per canviar a un sistema multimodal. Per garantir un millor ús dels diners i suport públics, les autoritats nacionals i locals han de **poder utilitzar les OSP per millorar la connectivitat** i reflectir els objectius polítics específics. Això es podria aconseguir amb criteris de sostenibilitat per a les OSP, com ara un criteri pel qual no es puguin imposar OSP per a vols de curta distància si hi ha una connexió alternativa, adequada, més sostenible i competitiva. La Comissió estudiarà les possibilitats d'establir un sistema OSP multimodal, sobretot amb l'objectiu de permetre que tots els modes de transport competeixin en condicions d'igualtat per satisfer les necessitats de transport pertinents.

57 Reglament núm. 1008/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 24 de setembre de 2008, sobre normes comunes per al funcionament dels serveis aeris a la Comunitat

58 C (2020) 1897 final "Comunicació sobre la posada en marxa de les vies reservades en virtut de les Directrius per a mesures de gestió de fronteres per protegir la salut i garantir la disponibilitat de mercaderies i serveis essencials" i COM (2020) 685 final "Comunicació Millora de les línies reservades de transport per mantenir l'economia durant el ressorgiment de la pandèmia COVID-19 "

91. Una mobilitat justa també implica la **protecció dels passatgers i dels seus drets**. Les cancel·lacions nombroses durant la pandèmia COVID-19 van mostrar la importància de les normes en vigor a tot la UE, d'aplicar-les i fer-les complir uniformement. La UE ha d'ajudar els passatgers quan els operadors de transport fan fallida o passen una crisi de liquiditat forta com durant la pandèmia COVID-19. Els viatgers immobilitzats han de ser repatriats i els seus bitllets han de ser reemborsats en cas de cancel·lació per part del transportista. La Comissió considera opcions i avantatges de possibles mesures protectores per als passatgers contra aquests fets i, si escau, farà propostes legislatives.
92. Els drets dels passatgers de la UE han de ser millor aplicats, ser més clars tant per als transportistes com per als passatgers, oferir assistència adient, reemborsament, eventual compensació si hi ha interrupcions i comportar sancions adequades si les normes no s'apliquen com cal. La Comissió considerarà opcions i avantatges per anar enllà amb un **marc multimodal dels drets dels passatgers** que sigui simplificat, més coherent i harmonitzat.
93. L'actiu més valuós del sector és, amb diferència, la seva gent, per això la transició sostenible i intel·ligent no serà possible sense el suport i l'acollida de **treballadors del transport**. Tot i això, algunes parts del sector del transport solen patir dures condicions laborals. Les condicions laborals precàries, incloent-hi les llargues jornades laborals, els períodes passats lluny de casa i el treball mal remunerat, s'agregen amb la falta de consideració i respecte per les normes laborals d'aplicació. Oferir estàndards socials més elevats contribuiria directament a revertir l'actual manca d'atractiu general del sector. La força de treball envelleix ràpidament i la manca de professionals ja és molt visible a determinades ocupacions<sup>59</sup>. Els problemes dels treballadors del transport s'han agreujat amb la pandèmia COVID-19. Aquesta situació corre el risc de deteriorar-se més si no es prenen mesures.
94. És per això que la Comissió **estudiarà mesures als diferents modes de transport per reforçar el marc legislatiu de les condicions dels treballadors**, garantir-ne la correcta aplicació i fer més clars els drets socials aplicables en consonància amb els diversos instruments a l'abast per aplicar el pilar europeu dels drets socials. La Comissió intentarà promoure alts estàndards socials, incloent-hi el sector de l'aviació que s'enfronta a reptes específics, i col·laborarà amb l'Autoritat Laboral Europea per donar suport als estats membres en l'aplicació de la legislació pertinent. En l'àmbit internacional, la Comissió impulsarà els avenços dins el context de l'OMI, l'Organització Internacional del Treball i altres institucions internacionals, per garantir unes condicions laborals i de vida dignes a bord i canvis oportuns de tripulació, especialment durant una pandèmia mundial.
95. Els canvis del sector, en particular els relacionats amb l'automatització i la digitalització, estan creant força nous reptes. Els llocs de treball del sector del transport, especialment els de baixa i mitjana qualificació, poden estar **en risc a causa de l'automatització i el trànsit cap a una major sostenibilitat**. Al mateix temps, la transformació digital en curs presenta noves oportunitats, com ara la millora de l'entorn laboral i els llocs de treball de qualitat que podrien ser més atractius per a dones i joves. Per tant, cal un camí creïble per **a la transició justa dels treballadors del transport**. La Comissió farà recomanacions per a la transició a l'automatització i la digitalització i sobre els mitjans per mitigar-ne l'impacte en la mà d'obra del transport.

---

59 Per exemple, la Unió Internacional del Transport per Carretera va informar el 2019 que una cinquena part de les posicions de conductors no es trobaven en el sector europeu del transport per carretera.

96. Finalment, per fer front a l'escassetat creixent de treballadors qualificats, la Comissió fa una crida a les parts interessades del transport i als agents socials per contribuir a l'aplicació de l'Agenda Europea de Competències per a una competitivitat sostenible, l'equitat social i la resiliència<sup>60</sup> i, en particular, per unir-se al Pacte per les competències<sup>61</sup>. Els grups d'interès del transport també haurien de crear més llocs d'FP dual, per convertir-se en membres de l'Aliança Europea per als Aprenentatges i participar activament a la Setmana Europea de les Competències Professionals.
97. La Comissió inclourà com cal **les polítiques d'igualtat** a les seves iniciatives polítiques relacionades amb el transport i continuarà donant suport a la cooperació i a l'intercanvi de bones pràctiques de les parts interessades en “Més dones en el transport: plataforma per al canvi”, per augmentar el nombre de dones a les professions del transport. També farà actes de sensibilització en qüestions d'igualtat amb la creació d'una xarxa d'ambaixadors de la diversitat a la qual donarà suport. Qualsevol proposta futura sobre el transport s'ajustarà a l'Estratègia d'igualtat de gènere de la Comissió<sup>62</sup> i a l'Estratègia de Discapacitat<sup>63</sup>.

## **ACCIÓ EMBLEMÀTICA 10 – REFORÇAR LA SEGURETAT I LA PROTECCIÓ DEL TRANSPORT**

98. La **seguretat i la protecció** del sistema de transport són cabdals i no s'haurien de comprometre mai, per la qual cosa la UE ha de continuar sent líder mundial en aquest camp. L'esforç constant amb les autoritats internacionals, nacionals i locals, les parts interessades i els ciutadans és fonamental si volem complir el nostre objectiu de cap víctima mortal a causa de la mobilitat.
99. **Europa continua sent la regió de transport més segura del món.** Tot i que els viatges aeri, marítim i ferroviari són molt segurs, no hi ha lloc per a la complaença, sobretot pel que fa a la seguretat vial. Prop de 22.700 persones van perdre la vida a les carreteres de la UE el 2019 i, per cada persona morta, unes cinc persones més pateixen ferides greus amb seqüeles per a tota la vida. Per tant, la Comissió segueix ben compromesa amb l'aplicació de l'estratègia de seguretat viària de la UE del 2018<sup>64</sup>.
100. **Factors com la velocitat, el consum d'alcohol i de drogues i les distraccions durant la conducció** estan molt correlacionats tant amb la causalitat com amb la gravetat dels accidents de trànsit. La Comissió estudiarà quines mesures es justifiquen per tractar aquests problemes, per exemple mitjançant un ús addicional de les recomanacions de la UE. La protecció dels usuaris vulnerables de la carretera serà una prioritat, com també la millora de la recollida i l'anàlisi de dades, i la Comissió també avaluarà el valor afegit de la recerca en profunditat dels accidents en aquest nivell. La modernització de la infraestructura d'alt risc existent hauria de continuar sent una prioritat per a les inversions en infraestructures, amb atenció especial als segments de xarxa envellits i poc desenvolupats. Les mesures per donar més espai a diverses formes de mobilitat activa ajudaran a evitar morts i lesions greus dels usuaris vulnerables de la carretera.

60 COM (2020) 274 final, “Agenda Europea de Competències per a una competitivitat sostenible, equitat social i resiliència (2020)”

61 La Comissió tindrà en compte l'experiència del recentment llançat Automotive Partnership com a part del Pacte per les competències, per ajudar la indústria a gestionar els reptes de millora i reconversió que s'enfronta durant la transició verda i digital.

62 COM (2020) 152 final, “Una Unió d'Igualtat: Estratègia d'Igualtat de Gènere 2020-2025”

63 COM (2010) 636 final, Estratègia Europea per a la Discapacitat (2010-2020). La Comissió presentarà una estratègia reforçada per a la discapacitat el 2021 sobre la base dels resultats de l'avaluació contínua de l'Estratègia europea per a la discapacitat 2010-2020.

64 COM (2018) 293 final, “Mobilitat sostenible per a Europa: segura, connectada i neta”



101. Al sector marítim, la Comissió té previst iniciar una revisió a fons de la legislació vigent sobre **responsabilitats de l'estat del pavelló, control de l'estat del port i investigació d'accidents**, juntament amb el constant enfortiment de les normes de la UE sobre organitzacions reconegudes. L'objectiu general és permetre un transport marítim segur, protegit i eficient amb costos menors per a les empreses i les administracions. La seguretat marítima i el transport marítim intel·ligent i sostenible a les aigües de la UE continuaran a càrrec de l'Agència Europea de Seguretat Marítima, el mandat del qual s'hauria d'actualitzar i, possiblement, estendre's a àrees addicionals.

102. Juntament amb altres esforços per fer, el sector del transport i les infraestructures relacionades més resilient, la UE actualitzarà i millorarà el marc de seguretat vigent, incloent-hi la lluita contra les ciberamenaces, sota l'empara general de les normes existents que regulen aquesta matèria<sup>65</sup>. Sobre la base del marc de certificació de tot la UE per a productes, processos i serveis TIC i la designació d'"Operadors de serveis essencials" (OES) per a les infraestructures de mobilitat, s'estudiarà la possibilitat d'establir un mecanisme d'alerta ràpida a escala de la UE per a la seguretat. A més, es milloraran les normatives que hi són relacionades, com ara el marc de certificació de ciberseguretat per a vehicles automatitzats.

#### Fites<sup>66</sup> cap a la mobilitat resilient:

13) Una xarxa de transport transeuropea multimodal equipada per a un transport sostenible i intel·ligent amb connectivitat d'alta velocitat estarà operatiu el 2030 per a la xarxa bàsica i el 2050 per a la xarxa integral.

14) El 2050, el nombre de morts de tots els modes de transport de la UE serà proper a zero.

## 5. LA UE COM A NODE DE CONNECTIVITAT MUNDIAL

103. En vista de la rapidesa dels canvis geopolítics, la UE ha d'actuar per salvaguardar i promoure els interessos de la UE. A tots els modes de transport amb una dimensió internacional, **és fonamental garantir una competència internacional sense distorsions, la reciprocitat i unes regles de joc iguals**. Per tractar, efectivament, els efectes distorsionadors de les subvencions estrangeres al mercat interior, incloent-hi la contractació pública, la Comissió proposarà un instrument específic<sup>67</sup>.

104. Una acció addicional podria incloure l'ús, per part dels estats membres, de mecanismes disponibles per al control de les inversions estrangeres directes en empreses i actius de transport europeus per motius de seguretat o ordre públic. També podria incloure canvis, per part de la Unió, pel que fa a la defensa comercial, a la llum dels criteris vigents per a l'aviació. La Comissió també **continuarà promovent l'ús de normes tècniques, socials, mediambientals i de competència europees** als fòrums internacionals i a les relacions amb països tercers a tots els modes de transport. Els equips i les solucions de transport són el motor de les exportacions europees i la transformació sostenible i intel·ligent del sector és una oportunitat perquè la nostra indústria manufacturera lideri a escala mundial.

65. Directiva (UE) 2016/1148, Directiva sobre seguretat de xarxes i sistemes d'informació (Directiva NIS), Reglament (UE) 2019/881, Llei de ciberseguretat i la Directiva sobre protecció d'infraestructures europees crítiques (Directiva 2008/114 / CE)

66. Atès també l'anàlisi presentada al document de treball intern de la Comissió adjunt, aquestes fites es proposen mostrar el camí del sistema de transport europeu cap a la consecució dels nostres objectius d'una mobilitat sostenible, intel·ligent i resilient, indicant així l'ambició necessària per a les nostres polítiques futures.

67. COM (2020) 253 final "Llibre blanc sobre la igualtat de condicions pel que fa a les subvencions estrangeres"

105. Per assolir els objectius de l'Acord de París, cal també una reducció important de les emissions del transport per al 2050 fora de la UE. Per tant, és fonamental que el **Pacte Verd Europeu i aquesta estratègia es reflecteixin bé en les nostres accions exteriors**, que es promogui àmpliament l'acció global cap a una mobilitat sostenible i intel·ligent per assolir els Objectius de Desenvolupament Sostenible i que s'asseguri la coherència de les polítiques a l'hora de projectar polítiques internes de la UE fora de la UE. En conseqüència, es treballaran diversos eixos d'acció per traslladar les bones pràctiques, les solucions de qualitat i les normes sobre mobilitat sostenible i intel·ligent a la cooperació al desenvolupament de la UE, incloent-hi els nostres socis africans,<sup>68</sup> atesos els desafiaments i les limitacions específics dels països emergents i en desenvolupament.
106. La UE **continuarà aprofundint en les relacions en matèria de transport**, incloent-hi els socis estratègics fonamentals i les organitzacions internacionals, i continuarà desenvolupant vincles amb socis internacionals nous, com ara economies emergents i d'alt creixement. Això és cabdal per als sectors que necessiten unes regles del joc global igualitàries, com ara l'aviació i el sector marítim. La Comissió sol·licitarà l'autorització del Consell per obrir negociacions de nous acords de transport aeri amb països tercers, i explorarà mesures per a una acció adequada pel que fa a les relacions de transport marítim amb regions i països tercers. La UE també hauria d'esforçar-se, dins de l'OMI, l'OACI i altres organitzacions internacionals, per aconseguir normes exigents, incloent-hi el camp de la seguretat, de la seguretat i la protecció del medi ambient, sobretot pel que fa el canvi climàtic.
107. El transport és un component fonamental de les polítiques i els instruments que donen suport al procés d'ampliació als Balcans occidentals i a la **política de veïnatge de la UE**, incloent-hi l'Associació Oriental i el Veïnatge Meridional. La Comissió reforçarà el vincle entre el transport i les polítiques de veïnatge en àrees bàsiques i emprendre una aproximació integral en relació a la connectivitat amb països veïns, treballant estretament amb la Comunitat del transport, ampliant la Xarxa de Transport Transeuropeu (TENT-T, per les sigles en anglès), proporcionant suport tècnic i cooperació i arribant a nous acords sectorials.
108. Per assolir les aspiracions i les prioritats internacionals de la UE dins el camp del transport, és important incorporar les polítiques de transport a la dimensió exterior de la UE i actuar a l'escenari internacional, amb una **veu forta, unificada i coherent**. Cal recordar en aquest respecte que això demana que totes les institucions de la Unió i els estats membres apliquin plenament les disposicions dels tractats, en particular les relatives a la negociació i la signatura de nous acords de transport i les de representació als fòrums internacionals, com ara l'OACI i l'OMI, ja que el Tractat de Lisboa va ser concebut precisament per fer la Unió més eficaç a les seves relacions externes.

---

68. JOIN (2020) 4 final, Cap a una estratègia integral amb Àfrica

## 6. CONCLUSIONS

109. La sortida de la crisi causada per la pandèmia COVID-19 s'ha de fer servir per accelerar la descarbonització i modernització de tot el sistema del transport i de la mobilitat, limitant-ne l'impacte negatiu sobre el medi ambient i millorant la seguretat i la salut dels nostres ciutadans. **Les dues transicions verda i digital haurien de remodelar el sector, redibuixar la connectivitat i reactivar l'economia.** La Comissió reconeix que aquesta transformació, que ha de ser socialment equitativa i justa, no arribarà fàcilment i requerirà la dedicació a fons i el suport de tots els agents del transport i, també, un augment substancial de la inversió dels sectors públic i privat que generi creixement.
110. El sistema de transport europeu sostenible pel qual lluita la UE ha de ser intel·ligent, flexible i adaptable a les necessitats i als patrons de transport en canvi constant, basat en avenços tecnològics d'avantguarda per proporcionar una connectivitat segura i protegida a tots els ciutadans europeus. **El transport ha de mostrar l'enginy i la laboriositat europeus, situar-se al capdavant de la recerca, la innovació i l'emprenedoria, i impulsar la doble transició.**
111. La Comissió presenta un conjunt complet de mesures llistades al pla d'acció d'aquesta estratègia per posar la UE en el camí de la creació del sistema de mobilitat sostenible, intel·ligent i resiliència del futur i dels canvis fonamentals que calen per assolir els objectius del Pacte Verd Europeu. Aquests esforços només poden tenir èxit si hi ha un compromís suficient per part de tots els interessats, és a dir, les institucions europees, els estats membres i les seves autoritats a tots els nivells de govern, les parts interessades, les empreses i els ciutadans.

# ANNEX DE LA COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT EUROPEU, AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC I SOCIAL EUROPEU I AL COMITÈ DE LES REGIONS

## PLÀ D'ACCIÓ<sup>1</sup>

### MOBILITAT SOSTENIBLE

#### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 1 – IMPULSAR L'ÚS DE VEHICLES DE ZERO EMISSIONS, DE COMBUSTIBLES RENOVABLES I BAIXOS EN CARBONI I DE LA INFRAESTRUCTURA CORRESPONENT

1.	Revisió de la Directiva refosa d'energia renovable	2021
2.	Aprovar la legislació d'aplicació pertinent en virtut de la Directiva refosa d'energia renovable, establir metodologies de mesura de l'estalvi d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) i promoure combustibles renovables i baixos en carboni	2021
3.	Revisió de les normes d'eficiència de les emissions de CO2 per a automòbils, furgonetes i camions i establiment de normes d'eficiència d'emissions per als autobusos	2021-2022
4.	Revisió de la Directiva de pesos i dimensions	2022
5.	Estudi dels avantatges dels sistemes d'equipament i renovació a diversos modes de transport	2021
6.	Proposta de normes d'emissions post-Euro 6/VI per a automòbils, furgonetes, camions i autobusos	2021
7.	Millora de les proves d'emissions de les inspeccions tècniques de vehicles	2023
8.	Desenvolupament de normes coherents per a l'eficiència ambiental, energètica i de seguretat dels pneumàtics	2023
9.	Foment del desplegament de mesures d'eficiència energètica i combustibles alternatius a l'Organització Marítima Internacional (OMI)	2021
10.	Revisió de la Directiva sobre infraestructures de combustibles alternatius <sup>2</sup> i un pla de desplegament amb oportunitats i requisits de finançament	2021
11.	Revisió de la Directiva sobre l'eficiència energètica dels edificis, incloent-hi el reforç de les disposicions sobre infraestructures de càrrega per a la mobilitat electrònica	2021

#### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 2 – CREAR AEROPORTS I PORTS DE ZERO EMISSIONS

12.	Engageda del FuelEU Maritime (Espai Marítim Europeu Verd) <sup>3</sup> i ReFuelEU Aviation (Combustibles d'aviació sostenibles)	2021
13.	Estudi de l'oportunitat d'establir l'Aliança per a la cadena de valor dels combustibles renovables i baixos en carboni <sup>4</sup>	2021
14.	Revisió de la Directiva de contaminació causada per naus	2022
15.	Revisió del Reglament de reciclatge de vaixells de la UE <sup>5</sup>	2023
16.	Revisió del Reglament de franges horàries aeroportuàries <sup>6</sup> i la Directiva de taxes aeroportuàries <sup>7</sup>	2021-2022
17.	Establiment de criteris de taxonomia sostenibles per a tots els modes <sup>8</sup>	2021

1 Llevat que s'indiqui el contrari, el pla d'acció recull les iniciatives de la Comissió.

2 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 2.

3 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 1.

4 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 1.

5 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 10.

6 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 5.

7 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 5.

8 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 1.

## → MOBILITAT SOSTENIBLE

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 3 – FER QUE LES MOBILITATS INTERURBANA I URBANA SIGUIN MÉS SOSTENIBLES I SALUDABLES

18. Iniciativa del corredor ferroviari de la UE 2021: Pla d'acció per impulsar el transport ferroviari de passatgers	2021
19. Establiment de mesures per gestionar i coordinar millor el trànsit ferroviari internacional, incloent-hi, si escau, normes revisades per a l'assignació de capacitat i la tarificació de la infraestructura del ferrocarril <sup>9</sup>	2022
20. Revisió del paquet de mobilitat urbana del 2013	2021
21. Pla d'acció de contaminació zero per a l'aire, l'aigua i el sòl; revisió de les normes de qualitat de l'aire i reducció de la contaminació acústica	2021; 2022
22. Publicació de directrius per donar suport a l'ús segur de dispositius de micromobilitat	2021
23. Avaluació de la necessitat de mesures que garanteixin la igualtat de les regles de joc per a les plataformes locals de transport de passatgers a demanda i de plataformes d'arrendament de vehicles amb conductor (VTC)	2022

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 4 - ENVERDIMENT DEL TRANSPORT DE MERCADERIES

24. Iniciativa del corredor ferroviari de la UE 2021: revisió del Reglament del corredor ferroviari de mercaderies	2021
25. Revisió del marc reglamentari del transport intermodal, incloent-hi la Directiva de transport combinat	2022
26. Engedada de NAIADES III per explotar el potencial inexplorat del transport per vies navegables interiors	2021
27. Habilitació de l'intercanvi de dades multimodals entre administracions i empreses (B2A) mitjançant l'aplicació del Reglament sobre informació electrònica del transport de mercaderies (e-FTI) i el sistema de finestra única marítima	2025
28. Publicació de directrius per a operadors i plataformes per tal d'informar els usuaris sobre la petjada de carboni dels seus lliuraments i oferta d'opcions de lliurament sostenibles <sup>10</sup>	2023

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 5 - TARIFICACIÓ DEL CARBONI I MILLORA DELS INCENTIUS ALS USUARIS

29. Revisió del règim de comerç de dret d'emissions de la UE (ETS), pel que fa al transport marítim; l'aviació; i el Pla de Compensació i Reducció de Carboni de l'Aviació Internacional (CORSIA) <sup>11</sup>	2021
30. Revisió de la Directiva de fiscalitat energètica <sup>12</sup>	2021
31. Revisió de les exempcions d'IVA del transport internacional de viatgers	2022
32. Proposta de mesures basades en el mercat per a transport marítim a l'OMI	2022
33. Establiment d'un marc per a la mesura harmonitzada de les emissions de transport i logística de la UE	2022
34. Publicació de directrius per a operadors i plataformes per tal d'informar els passatgers sobre la petjada de carboni del seu viatge i permetre als passatgers de compensar-la voluntàriament i per a un ús més ampli de la ruta més ecològica al programari de navegació (integrat)	2023
35. Desenvolupament d'un programa d'etiquetes ambientals per a l'aviació per part de l'Agència de la Unió Europea per a la Segueratat Aèria (AESA)	2022

9 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 4.

10 Aquesta acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 5.

11 L'acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 1-4.

12 L'acció té aspectes rellevants en particular per a la iniciativa emblemàtica 1-4.

## MOBILITAT INTEL·LIGENT

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 6 - FER REALITAT LA MOBILITAT MULTIMODAL, CONNECTADA I AUTOMÀTICA

36. Revisió del Reglament Delegat 2015/962 sobre serveis d'informació de trànsit en temps real per ampliar la cobertura territorial i els conjunts de dades; revisió del Reglament delegat 2017/1926 sobre serveis d'informació de viatges multimodals per incloure l'accessibilitat obligatòria de nous conjunts de dades dinàmics	2021; 2022
37. Avaluació de la necessitat d'actuacions reguladores sobre drets i deures dels proveïdors de serveis digitals multimodals i fer una recomanació per garantir que els contractes de serveis públics no dificultin l'intercanvi de dades i, suport al desenvolupament de serveis de venda de bitllets multimodals, juntament amb una iniciativa sobre la venda de bitllets, incloent-hi la venda de bitllets ferroviaris	2022
38. Revisió de la Directiva sobre sistemes intel·ligents de transport, incloent-hi una iniciativa de venda de bitllets multimodals.	2021
39. Compleció del marc legal de la UE sobre l'homologació de vehicles automatitzats	2021
40. Avaluació de la necessitat que una agència o un altre organisme que doni suport a operacions de transport per carreteres segures, intel·ligents i sostenibles <sup>13</sup>	2022
41. Adopció de la legislació d'aplicació per a l'homologació de vehicles connectats i automatitzats	2021
42. Adopció del paquet de normes tècniques i d'especificacions ferroviàries a ERTMS / Control-Comandament i Senyalització (CCS); i desenvolupament de plans de desplegament obligatoris per a l'operació automàtica del tren i la gestió automatizada del trànsit i CCS avançat	2022
43. Revisió de la Directiva sobre serveis d'informació fluvial harmonitzats	2022
44. Proposta de mesures sobre documents electrònics per a tripulació i vaixells de navegació interiors	2021
<b>ACCIÓ EMBLEMÀTICA 7 - INNOVACIÓ, DADES I INTEL·LIGÈNCIA ARTIFICIAL PER A UNA MOBILITAT MÉS INTEL·LIGENT</b>	
45. Desenvolupament / renovació d'associacions de R&I: mobilitat connectada, cooperativa i automatitzada; Shift2Rail; Cel únic europeu (SESAR); Transport aquàtic; Aviació neta; Associació d'Hidrogen Net; Xarxes i serveis intel·ligents; IA, dades i robòtica; i Tecnologies digitals bàsiques.	2020-2021
46. Continuació del desenvolupament del marc reglamentari per a drons i avions no tripulats, incloent-hi l'U-Space; adopció d'una estratègia Dron 2.0	2021-2023; 2022
47. Avaluació de la necessitat d'actuacions reguladores per garantir la seguretat i protecció de nous participants i dels noves tecnologies, com ara l'hyperloop	2021
48. Constitució d'un grup d'alt nivell ("New Mobility Tech Group") com a primer pas cap al desenvolupament d'un enfocament coherent de la UE i un conjunt de recomanacions per facilitar els assaigs, i proves de tecnologies i solucions de mobilitat emergents a la UE ('Bancs de proves de mobilitat europea')	2022
49. Desenvolupament d'un espai comú de dades de mobilitat europeu i establiment d'un mecanisme de coordinació més fort per als punts d'accés nacionals establerts en virtut de la Directiva ITS	2021
50. Establiment d'un full de ruta d'IA per a la mobilitat	2021
51. Revisió del marc reglamentari per a l'intercanvi de dades interoperables al transport ferroviari (ERTMS, aplicacions telemàtiques ferroviàries)	2022
52. Revisió de la legislació vigent sobre homologació de tipus de la UE per facilitar els serveis basats en dades per a vehicles incloent-hi la interacció amb el sistema energètic	2021
53. Proposta d'un nou marc reglamentari per obrir l'accés a les dades dels vehicles als serveis de mobilitat	2021
54. Proposta de normes sobre un entorn de confiança per a l'intercanvi de dades dels corredors, per tal de donar suport a la col·laboració logística	2022

13 Aquesta acció té aspectes pertinents en particular per a l'iniciativa emblemàtica 10.

14 Aquesta acció té aspectes pertinents en particular per a les iniciatives emblemàtiques 1-4. (pàgina47)

15 Aquesta acció té aspectes pertinents en particular per a la iniciativa emblemàtica 6. (pàgina47)

16 Aquesta acció té aspectes pertinents en particular a la iniciativa emblemàtica 6. (pàgina47)

## MOBILITAT RESILIENT

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 8 - REFORÇAR EL MERCAT ÚNIC

55. Revisió del Reglament sobre la Xarxa Transeuropea de Transport (TENT-T, sigles en anglès) <sup>14</sup>	2021
56. Avaluació dels impactes de la pandèmia COVID-19 sobre la connectivitat i la competència dins el mercat i proposta, si escau, de mesures de seguiment.	2021-22
57. Revisió de les normes sobre ajuts estatals pertinents per al transport	2023
58. Preparació dels plans de contingència davant la crisi per al sector del transport, incloent-hi mesures operatives de seguretat en la salut, i establiment de serveis de transport essencials	2021-2023
59. Revisió del Reglament de serveis aeris	2021-22
60. Proposta de mesures per fomentar el lloguer de vehicles transfronterer	2022
61. Orientació sobre la resiliència climàtica d'infraestructures, xarxes i sistemes de transport	2021

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 9 – FER LA MOBILITAT MES JUSTA I EQUITATIVA PER A TOTHOM

62. Revisió de les directrius interpretatives sobre el Reglament sobre les OSP terrestres; revisió de les normes aèries sobre l'OSP; i proveïment d'orientació sobre les OSP de mercaderies	2021; 2022 2023
63. Revisió del marc reglamentari dels drets dels passatgers, incloent-hi la garantia de la seva resiliència davant interrupcions durant els viatges i opcions a l'abast de bitllets multimodals <sup>15</sup>	2021-2022
64. Avaluació de les opcions a l'abast i proposta, si escau, d'un règim de protecció financera adequat per protegir els passatgers contra el risc de crisi de liquiditat o insolvència pel que fa al reemborsament dels bitllets i, si cal, repatriar-los.	2021-2022
65. Revisió del Codi de Conducta per a sistemes informatitzats de reserves	2021-2022
66. Avaluació de la necessitat d'una proposta que exigeixi un intercanvi eficient de lectures d'hodòmetres a tot la UE	2021
67. Revisió de la Directiva sobre la certificació dels conductors de trens	2022
68. Engedada d'iniciatives per millorar les condicions de vida i de treball de la gent de mar (incloent-hi la revisió de la Convenció internacional sobre normes de formació, titulació i guàrdia de la gent de mar a l'OMI)	2021
69. Publicació de recomanacions per a la transició a l'automatització i la digitalització i l'impacte que tenen per als treballadors del transport	2023
70. Engedada d'iniciatives per augmentar l'atractiu del sector del transport	2021-2023

### ACCIÓ EMBLEMÀTICA 10 - REFORÇAR LA SEGURETAT I LA PROTECCIÓ DEL TRANSPORT

71. Revisió de la Directiva sobre l'aplicació transfronterera de les normes de trànsit	2021-2022
72. Revisió de la Directiva del permís de conduir per tractar la innovació tecnològica <sup>16</sup> , incloent-hi els permisos de conduir digitals	2022
73. Atenció respecte les noves directrius sobre qüestions com ara la taxa màxima permesa d'alcohol a la sang dels conductors de vehicles motoritzats, i sobre l'ús de bloquejadors per detecció d'alcohol	2022
74. Avaluació de la necessitat de proposar normes per a l'auditoria, inspecció i presentació d'informes sobre la qualitat de les infraestructures, per a ponts o altra infraestructura sensible	2023
75. Adaptació al marc legal d'eCall a les noves tecnologies de telecomunicacions; estudi de l'ampliació d'eCall a vehicles de dues rodes, camions, autobusos i tractors agrícoles	2021; 2022
76. Revisió del marc de seguretat marítima (Directives sobre responsabilitats de l'Estat del pavelló, control de l'Estat del port i investigació d'accidents)	2021
77. Revisió del mandat de l'Agència Europea de Seguretat Marítima	2022
78. Proposta dels requisits de la tripulació per a la navegació interior de la UE	2023-2024
79. Estudi sobre la possibilitat d'establir un mecanisme d'alerta ràpida de la UE per a la seguretat, incloent-hi les ciberamenaces	2022
80. Estudi de la necessitat d'adaptar les normes vigents per fer front als riscos cibernètics i les amenaces d'informació privilegiada, en consonància amb les eines sobre ciberseguretat 5G	2022
81. Millora de la seguretat del transport ferroviari de passatgers aplicant-hi els resultats del pla d'acció de seguretat ferroviària i la plataforma de seguretat ferroviària dels passatgers	2022
82. Constitució d'un mecanisme a l'ampara del marc de certificació de ciberseguretat per a vehicles automatitzats	2023







# 1

**DECISIÓ (UE) 2020/2228  
DEL PARLAMENT EUROPEU I DEL CONSELL**  
del 23 de DESEMBRE de 2020 sobre  
l'Any Europeu del Ferrocarril (2021)

# 2

**COMUNICACIÓ DE LA COMISSIÓ AL PARLAMENT  
EUROPEU, AL CONSELL, AL COMITÈ ECONÒMIC  
I SOCIAL EUROPEU I AL COMITÈ DE LES REGIONS**  
Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent:  
encaminar el transport europeu vers al futur

# 3

**FITXES INFORMATIVES SOBRE L'ANY EUROPEU  
DEL FERROCARRIL I SOBRE L'ESTRATÈGIA DE  
MOBILITAT DE LA UE**

Amb la col·laboració de:



DELEGACIÓN DEL GOBIERNO  
EN CATALUÑA  
DELEGACIÓ DEL GOVERN A  
CATALUNYA



# 2021: l'Any Europeu del Ferrocarril

El Pacte verd europeu

#EUGreenDeal

## De què es tracta?

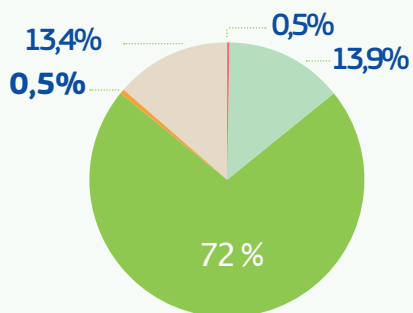
- > Aconseguir els objectius del Pacte verd europeu
- > Promoure una manera atractiva i sostenible de connectar les persones i les empreses
- > Complementar la futura Estratègia de mobilitat sostenible i intel·ligent
- > Destacar altres iniciatives clau
  - > Shift2Rail
  - > Revisió del Reglament TEN-T
  - > Quart paquet ferroviari



Des de 2014, la Unió Europea ha assignat més de **35.000 milions d'euros** al ferrocarril

## El ferrocarril és sostenible

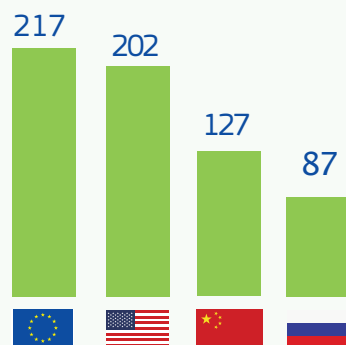
Emissions de gasos d'efecte hivernacle procedents del transport (UE-28, 2017)



- Transport per carretera
- **Ferrocarril**
- Navegació (inclosa la internacional)
- Altres
- Aviació civil (inclosa la internacional)

## El ferrocarril connecta les persones

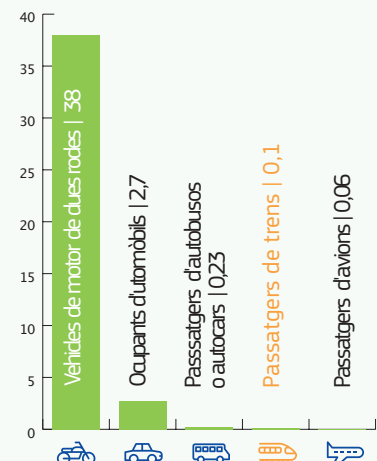
Longitud de les línies ferroviàries en ús (en milers de km)



Font: Statistical Pocketbook 2019

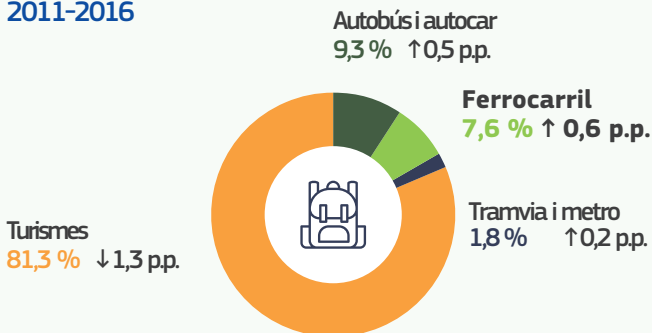
## El ferrocarril és segur

Víctimes mortals per mil milions de passatgers/km 2011-2015

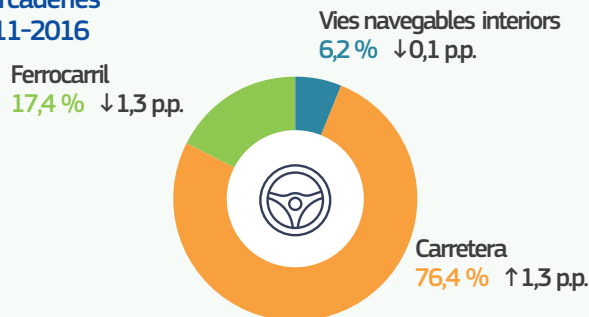


## Hem d'augmentar notablement el percentatge del ferrocarril en el transport de passatgers i mercaderies

### Transport de passatgers 2011-2016



### Transport de mercaderies 2011-2016



Font: Sisè informe de seguiment de l'evolució del mercat ferroviari, 2019



## Volem fer que el ferrocarril sigui més atractiu

Podem millorar la satisfacció dels clients:

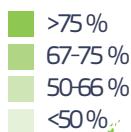


**66%** (↑+7pp. des del 2013) estan satisfets amb la freqüència dels trens

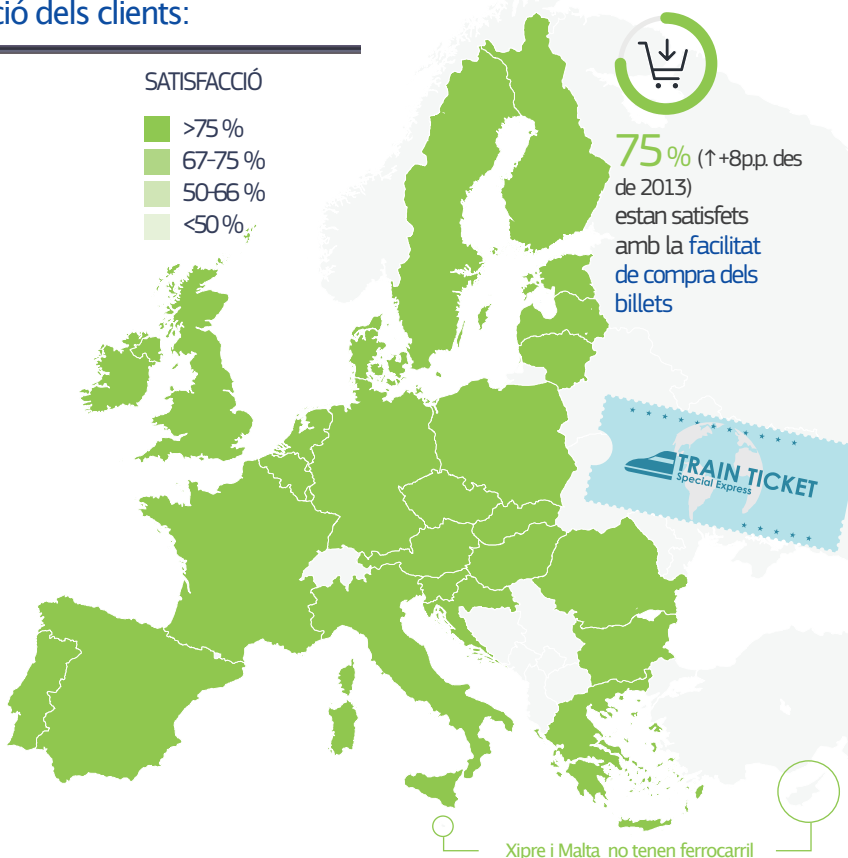
**55%** (↑+8pp. des del 2013) estan satisfets amb la informació facilitada durant el viatge

**60%** estan satisfets amb la informació facilitada sobre serveis d'enllaç amb altres mitjans de transport

### SATISFACCIÓ



**75%** (↑+8pp. des de 2013) estan satisfets amb la facilitat de compra dels billets



Font: Eurobaròmetre Flash nº 463: Satisfacció dels europeus amb els serveis de transport ferroviari de passatgers. Treball de camp: gener-febrer de 2018.

© Unió Europea, 2020

Reutilització autoritzada amb indicació de la font. La política de reutilització dels documents de la Comissió Europea està regulada per la Decisió 2011 / 833 / UE (DO L 330 de 14.12.2011, pàg. 39). Per a qualsevol ús o reproducció d'elements que no siguin propietat de la Unió Europea, podrà ser necessari sol·licitar l'autorització directament dels respectius titulars de drets. Totes les imatges © Unió Europea, llevat que s'indiqui el contrari.

Print ISBN 978-92-76-16718-1 doi:10.2775/08515  
PDF ISBN 978-92-76-16683-2 doi:10.2775/07467

NA-01-20-131-ES-C  
NA-01-20-131-ES-N



Comissió  
Europea

## SOSTENIBLE & INTEL·LIGENT ESTRATÈGIA DE MOBILITAT

9 DESEMBRE 2020



## EL SECTOR DEL TRANSPORT I LA MOBILITAT

És la **segona despesa més elevada** en l'economia familiar dels europeus

representa el **5%** del PIB europeu

dona feina directa a uns **10 milions** de treballadors

## OBJECTIUS

1

**Mobilitat sostenible**

2

**Mobilitat intel·ligent**

3

**Mobilitat resilient**



## COM SERÀ EL FUTUR?



dels gasos d'efecte hivernacle en el transport  
d'aquí al 2050

### Reduir la dependència dels combustibles fòssils



**D'aquí al 2030**, hi haurà com a mínim 30 milions de cotxes i 80.000 camions d'emissions zero.



**D'aquí al 2030**, hi haurà com a mínim 100 ciutats climàticament neutres a Europa.

El transport col·lectiu programat de menys de 500 km a la UE hauria de ser climàticament neutre **d'aquí al 2030**.



Els grans avions d'emissions zero entraran al mercat **abans del 2035**.

### Ampliar les alternatives disponibles



Totes les ciutats mitjanes i grans posaran en marxa els seus propis plans de mobilitat urbana sostenible **d'aquí al 2030**.



El trànsit en trens d'alta velocitat es doblarà **d'aquí al 2030**.

**D'aquí al 2050** el trànsit dels trens de mercaderies es doblarà.



El transport per vies navegables interiors i el transport marítim de curta distància augmentarà un 25% **d'aquí al 2030**.

### Establir preus que reflecteixin l'impacte ambiental



La internalització dels costos externs del transport com a molt tard **el 2050** garantirà que els usuaris assumeixin la totalitat dels costos, enlloc que la resta de la societat els hagi d'assumir.





## Mobilitat intel·ligent



Desenvolupar tot el potencial de les **dades**.



**D'aquí al 2030**, la venda electrònica integrada facilitarà el transport multimodal de passatgers.  
El transport de mercaderies no necessitarà l'ús de paper.



**D'aquí al 2030**, la mobilitat automatitzada s'implementarà a gran escala.



## Mobilitat resilient

El transport ha estat un dels sectors més afectats per la pandèmia COVID-19. La UE té ara l'oportunitat de construir un sistema de mobilitat sostenible, intel·ligent i resilient: un sistema per a les generacions futures.

**Construir un Mercat Únic fort i resilient:**



Inversió en infraestructures de transport a tots els estats membres de la UE;



**D'aquí al 2050**, es crearà una xarxa de transport transeuropea multimodal i totalment operativa per a un transport sostenible i intel·ligent amb connectivitat d'alta velocitat.

**Crear un sistema de mobilitat que sigui just per a tothom:**



Fer que la mobilitat sigui assequible i accessible a totes les regions i per a tots els passatgers;



Millorar les condicions dels treballadors del transport.

**Garantir els més alts estàndards de seguretat en el transport europeu:**



**D'aquí al 2050**, el nombre de morts per a tots els mitjans de transport a la UE hauria de ser proper a zero.







ANY EUROPEU DEL  
FERROCARRIL 2021

# CONNECTEM



# EUROPA

#EUYearofRail

#AnyEuropeudelFerrocarril