



Estrasburgo, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

El Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE

{SWD(2021) 470 final}

1 INTRODUCCIÓN

1. Europa es una de las regiones más urbanizadas del mundo¹ y posee una gran variedad de pueblos y ciudades que constituyen importantes centros de actividad económica y social. En materia de urbanismo y calidad de vida urbana, el resto del mundo suele considerar a las ciudades europeas como lugares atractivos para visitar, vivir, estudiar, trabajar y hacer negocios, con la movilidad y el transporte como factores clave. Las ciudades, como principales puntos de conexión, son componentes clave de la red transeuropea de transporte (RTE-T), la columna vertebral del espacio único europeo de transporte y elementos imprescindibles para el buen funcionamiento del mercado interior. Muchas ciudades europeas son líderes mundiales en materia de innovación del transporte, planificación de la movilidad urbana sostenible y puesta en práctica de objetivos ambiciosos relacionados con el clima y la seguridad vial.
2. Sin embargo, las ciudades aún enfrentan importantes retos para seguir mejorando su sistema de movilidad y de transporte. Al mismo tiempo, todavía deben afrontar todas las consecuencias negativas del transporte para la sociedad, la salud y el medio ambiente, a saber, la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica y acústica, la congestión y las muertes por accidentes de tráfico. Estos desafíos, así como la visión de futuro, se han puesto de relieve en el Pacto Verde Europeo², la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente³, el paquete de medidas «Objetivo 55»⁴, el Plan de Acción «Contaminación cero»⁵ y el Plan Europeo de Lucha contra el Cáncer⁶.
3. La Conferencia de las Partes del Acuerdo de París celebrada en Glasgow (COP26) hizo hincapié en el cumplimiento de los compromisos climáticos internacionales, como está haciendo la Unión con el Pacto Verde Europeo. La movilidad urbana puede suponer una importante contribución a estos compromisos, no solo al reducir la cantidad considerable de emisiones de gases de efecto invernadero que provoca, sino también al ser menos contaminante y más segura y al estar menos congestionada. Como confirma el Plan del Objetivo Climático para 2030⁷ de la Unión, el despliegue de vehículos de emisión cero en el contexto urbano solo permitirá cumplir una parte de estos objetivos. Debe concederse una prioridad clara a escala nacional y local al desarrollo del transporte público, el desplazamiento a pie y en bicicleta y los servicios de movilidad conectada y compartida.
4. La movilidad es un aspecto crítico de la inclusión social y un factor determinante del bienestar humano, especialmente para los grupos desfavorecidos. El transporte, reconocido como un servicio esencial en el pilar europeo de derechos sociales, responde a una necesidad básica de permitir a los ciudadanos integrarse en la sociedad y en el mercado laboral, pero también constituye una parte importante de los gastos domésticos. La mejora

¹ El 70,9 % de la población vive en zonas urbanas: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&from=EN>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400&from=EN>.

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0013&qid=1643645577005&from=ES>.

Subraya la importancia de vincular el transporte con la salud.

⁷ Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030. https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_es.

de la conectividad y la apertura del mercado han contribuido a conectar las redes de transporte, unir a la UE y hacerla más tangible y accesible para los viajeros. Estos objetivos también se destacan en la propuesta de la Comisión de Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática⁸, que proporciona un marco y una comprensión comunes de las políticas generales y las inversiones necesarias para garantizar una transición justa, en particular en materia de transporte.

5. Por un lado, la pandemia de COVID-19 ha perturbado la movilidad y el transporte. Por el otro, y particularmente en las ciudades, también ha impulsado a las ciudades a mejorar las infraestructuras para una movilidad activa. Por consiguiente, hoy es más necesario que nunca salir de la crisis con un sistema de movilidad urbana más resiliente, inteligente y sostenible, lo que también resulta clave para aumentar la resiliencia general del sistema de transporte y de la economía. Hacer frente a estos desafíos promete crear nodos urbanos más sostenibles, con una mayor calidad de vida y servicios de movilidad mejor conectados y más asequibles y accesibles para las zonas urbanas y las zonas rurales circundantes. Lograr esta importante transición en materia de movilidad urbana requiere medidas e inversiones rápidas y significativas a escala de la UE, nacional, regional y, sobre todo, local.
6. El paquete sobre movilidad urbana de 2013⁹ se centró en favorecer la adopción de medidas conjuntas a escala local, nacional y europea para responder a estos desafíos sociales. Su evaluación¹⁰ puso de relieve varias cuestiones, en particular la falta de adopción a escala de la UE de planes de movilidad urbana sostenible¹¹, que constituyen un elemento central del enfoque. Otras cuestiones fueron la falta de recopilación sistemática de datos sobre movilidad urbana y la necesidad de un marco de gobernanza mejorado de la UE que involucre mucho más a los Estados miembros y a las autoridades regionales y locales. Debe prestarse apoyo a las autoridades locales para vincular mejor las estrategias de transporte transfronterizo con los planes de movilidad urbana sostenible, el desarrollo de capacidades y la formación, y un mejor urbanismo. Por consiguiente, deben redoblar los esfuerzos para que las ciudades y los pueblos europeos reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, la congestión y las muertes por accidentes de tráfico.
7. La red transeuropea de transporte (RTE-T) reposa en la movilidad urbana para ofrecer conexiones de «primer y último kilómetro» tanto para pasajeros como para mercancías. Las ciudades y las regiones deben desempeñar un papel aún más importante en la RTE-T del futuro para mejorar los flujos de movilidad y transporte. Esto puede lograrse garantizando que los nodos urbanos funcionen mejor dentro del marco general y que aumente la participación de las autoridades locales en la gobernanza de la RTE-T.
8. Por consiguiente, con el fin de contribuir a sus objetivos cada vez más ambiciosos en materia de clima, medio ambiente, mundo digital, salud y sociedad, la UE debe adoptar medidas de movilidad urbana más decisivas para pasar del enfoque actual basado en los flujos de tráfico a un enfoque basado en el desplazamiento más sostenible de las personas y las mercancías. Esto implica aumentar la solidez de la columna vertebral del transporte colectivo/público, mejorar las opciones de movilidad activa (por ejemplo, a pie o en bicicleta) y desarrollar una logística urbana eficiente de emisión cero y entregas de «último

⁸ COM(2021) 801.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ Véase el anexo https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF y <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

kilómetro». Si bien esta multimodalidad debe ser nuestro principio rector para la movilidad urbana, la movilidad automatizada y conectada de emisión cero será un componente clave de la transición hacia un futuro urbano climáticamente neutro que también permita conectar las zonas suburbanas y rurales con las ciudades de manera sostenible. Es necesario mejorar la gestión del transporte y la movilidad mediante centros multimodales y soluciones digitales para aumentar la eficiencia de todo el sistema.

2 EL NUEVO MARCO DE MOVILIDAD URBANA DE LA UE

9. La transición hacia una movilidad urbana segura, accesible, inclusiva, inteligente, resiliente y de emisión cero exige un claro enfoque en la movilidad activa, colectiva y compartida, respaldada por soluciones de emisión cero y de baja emisión. Por consiguiente, requiere aumentar y acelerar las medidas y realizar nuevas inversiones, prestando especial atención al transporte público, la multimodalidad y las infraestructuras de movilidad activa. Esto se conseguirá fortaleciendo los instrumentos existentes y complementándolos con nuevas medidas. Sobre la base de un análisis detallado, se presenta aquí un nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE para apoyar la transformación necesaria de los Estados miembros, las regiones, las ciudades y otras partes interesadas.

2.1 Un enfoque reforzado de los nodos urbanos de la RTE-T

10. Las ciudades son elementos importantes para el buen funcionamiento de la **RTE-T**. Sin embargo, los cuellos de botella de la red, la ausencia de enlaces y las conexiones deficientes siguen siendo importantes desafíos para la integración de los nodos urbanos en la red.

Pasajeros

11. Los nodos urbanos no solo son importantes para los habitantes de los pueblos y las ciudades. Alrededor de un tercio de la población vive en pueblos, ciudades pequeñas y zonas periurbanas y a menudo depende de automóviles privados para ir a trabajar, estudiar, socializar, viajar o hacer compras en los nodos urbanos cercanos. Esto a su vez significa que las ciudades sufren problemas de congestión y contaminación permanentes provocados por el elevado número de automóviles que entran y salen todos los días y que también repercuten negativamente en la seguridad vial. Del mismo modo, el transporte público tiene dificultades para hacer frente a la demanda elevada durante las horas punta, y las redes de ferrocarriles y carreteras, los trenes, los tranvías, los autobuses y los metros congestionados pueden enfrentar dificultades que no solo perturban el tráfico en los nodos urbanos, sino también en toda la RTE-T.
12. Se ha reconocido a escala de la UE¹² la necesidad de contar con una conectividad eficiente e integradora entre las zonas rurales, periurbanas y urbanas a través de opciones de movilidad sostenible. Esto incluye desarrollar enlaces integrados entre las zonas rurales, suburbanas y urbanas en la planificación de la RTE-T y las conexiones entre estas zonas y las ciudades. Se necesitan infraestructuras más adecuadas para aumentar la proporción del transporte público. Esto implica, por ejemplo, el desarrollo de centros multimodales con estaciones o paradas interconectadas de manera eficaz con servicios urbanos de ferrocarril, metro, tranvía, autobús, autocar y movilidad compartida y aparcamientos de disuasión más

¹² Una visión a largo plazo para las zonas rurales de la UE https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

grandes y mejor equipados con parques de bicicletas adecuados y puntos de recarga y repostaje de acceso público para vehículos de emisión cero y de baja emisión¹³. El diseño de todas estas instalaciones también requiere prestar una mayor atención a las personas con discapacidad.

Mercancías

13. La interconectividad entre las conexiones de larga distancia y de «primer y último kilómetro» para un transporte de mercancías eficiente es fundamental para el buen funcionamiento de la RTE-T y debería reflejarse mejor en la planificación urbana y regional. Por ejemplo, para apoyar una logística de emisión cero más rápida y eficiente en los nodos urbanos, se necesita un número suficiente de terminales multimodales y centros de consolidación de mercancías.
14. El despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en estos centros logísticos es de especial importancia para los vehículos de reparto y los camiones de larga distancia¹⁴. Las soluciones alternativas de entrega, como las bicicletas de carga y las vías navegables interiores, también deberían tenerse en cuenta y utilizarse mejor en la logística urbana, y en el futuro debería aumentar el uso de las entregas automatizadas y de los drones (aeronaves no tripuladas), cuando proceda.
15. Para subsanar estas deficiencias en el transporte de pasajeros y mercancías, es necesario reforzar el Reglamento RTE-T para incluir la movilidad urbana, que es esencial para el buen funcionamiento general de la red. Al mismo tiempo, las ciudades deben mantener un nivel suficiente de flexibilidad en el pleno respeto de la subsidiariedad. Por consiguiente, la propuesta de revisión del Reglamento RTE-T prevé un enfoque reforzado de un mayor número de nodos urbanos¹⁵. Estos nodos urbanos son puntos de partida y de destino final («primer y último kilómetro») de los pasajeros y las mercancías que se desplazan por la RTE-T, así como puntos de transferencia dentro de las diferentes modalidades de transporte o entre ellas, con especial atención al transporte público. La revisión también aborda las deficiencias detectadas por el Tribunal de Cuentas en su informe especial de 2020¹⁶ y realiza un seguimiento de sus recomendaciones.

La Comisión propone revisar el Reglamento RTE-T y, respecto de los nodos urbanos, solicita en particular lo siguiente:

- la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, teniendo en cuenta la importancia general de facilitar las operaciones transeuropeas de transporte de larga distancia, reduciendo drásticamente los niveles de contaminación del transporte en las ciudades, incentivando la movilidad de emisión cero, en particular la movilidad activa, colectiva y compartida, y reduciendo la intensidad energética del transporte;
- la recopilación y presentación de datos sobre movilidad urbana que incluyan, como

¹³ Propuesta de la Comisión de un Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (Reglamento sobre la infraestructura de combustibles alternativos): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en>.

¹⁴ El Reglamento sobre la infraestructura de combustibles alternativos también abordará esta cuestión.

¹⁵ La propuesta de la Comisión aumenta el número de nodos urbanos a 424, lo que incluye de manera efectiva todas las ciudades con más de 100 000 habitantes (o, si en una región de nivel NUTS 2 no existe un nodo urbano de más de 100 000 habitantes, el nodo principal de dicha región).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

mínimo, las emisiones de gases de efecto invernadero, la congestión, las muertes y las lesiones graves provocadas por accidentes de tránsito, la distribución modal de todos las modalidades de transporte y el acceso a los servicios de movilidad¹⁷, así como de datos sobre la contaminación atmosférica y acústica en las ciudades;

- el desarrollo de centros multimodales de viajeros que incluyan aparcamientos de disuasión para mejorar las conexiones de «primer y último kilómetro» y las capacidades necesarias para la conectividad de larga distancia en los nodos urbanos y entre ellos;
- el desarrollo de terminales multimodales de transporte de mercancías para conseguir una logística urbana sostenible basada en un análisis exhaustivo a escala de los Estados miembros.

2.2 Un enfoque reforzado de los planes de movilidad urbana sostenible y de los planes de gestión de la movilidad

16. Los planes de movilidad urbana sostenible, introducidos en 2013, constituyen un pilar fundamental de la movilidad urbana de la UE. Contribuyen a resolver los retos de movilidad de toda la zona urbana funcional, en particular las sinergias con los planes espaciales, energéticos y climáticos. En los últimos años se ha elaborado junto con la comunidad un amplio compendio de orientaciones y recomendaciones y se ha puesto a disposición de las ciudades y las partes interesadas un conjunto de directrices relativas al Observatorio de la movilidad urbana de la UE¹⁸. También existe una herramienta de autoevaluación para ayudar a las ciudades a comprender los puntos fuertes y débiles de sus planes de movilidad urbana sostenible¹⁹.
17. Sin embargo, la evaluación del paquete sobre movilidad urbana de 2013 puso de manifiesto una serie de deficiencias que impiden que los planes de movilidad urbana sostenible contribuyan de manera más eficaz a los objetivos y los compromisos cada vez más ambiciosos de la UE en materia de transporte, clima, salud y sociedad, tal como se establecen en el Pacto Verde Europeo y en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. La aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible no es heterogénea entre los Estados miembros y dentro de ellos: muchos pueblos y ciudades todavía no cuentan con un plan de movilidad urbana sostenible, y en los que sí existen planes, su calidad es muy variable. Por otra parte, es necesario redoblar los esfuerzos para garantizar que los planes de logística urbana sostenible en vigor se integren mejor en el marco de los planes de movilidad urbana sostenible y se sigan desarrollando y aplicando en toda la UE. Estas deficiencias tienen que ver en gran medida con lo que hasta ahora ha sido el enfoque no vinculante y deben atenderse.
18. Las autoridades locales y los profesionales de la planificación sacarían provecho de herramientas complementarias de planificación que aborden los aspectos sistémicos de la movilidad, la energía y la sostenibilidad. Se evaluarán las oportunidades de reforzar estas interfaces entre los planes de movilidad urbana sostenible y otros planes urbanos pertinentes de energía [en particular los planes de acción para la energía sostenible y el clima (PAESC)] y sostenibilidad.

¹⁷ La proporción de la población que tiene acceso adecuado a servicios de movilidad (p. ej. el transporte público).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

19. En virtud del Reglamento RTE-T revisado, se propone introducir obligaciones de los nodos urbanos establecidos respecto de los planes de movilidad urbana sostenible. Al mismo tiempo, debe seguir complementándose y mejorándose el ámbito de aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible, teniendo en cuenta los enlaces con las zonas rurales circundantes y anticipando la necesidad de indicadores y requisitos específicos relativos a los planes de movilidad urbana sostenible para los nodos urbanos de la RTE-T.
20. Asimismo, la Comisión pide a todos los Estados miembros que establezcan un programa nacional a largo plazo de apoyo al plan de movilidad urbana sostenible y que designen a un gestor del programa nacional. Este programa podría contener medidas jurídicas, financieras y organizativas para ayudar a crear capacidad y ejecutar los planes de conformidad con las directrices europeas sobre los planes de movilidad urbana sostenible²⁰.
21. Paralelamente, debe alentarse a las organizaciones públicas y privadas, como empresas, hospitales, escuelas o atracciones turísticas, a desarrollar planes de gestión de la movilidad y acciones que promuevan medios de movilidad de emisión cero y de baja emisión, como el transporte público, la movilidad activa o la movilidad compartida.

La Comisión hará lo siguiente:

- publicará a finales de 2022 una Recomendación de la Comisión a los Estados miembros sobre el programa nacional de apoyo a las regiones y ciudades para el despliegue de planes de movilidad urbana sostenible eficaces. Esta Recomendación incluirá un concepto mejorado de plan de movilidad urbana sostenible, el establecimiento de prioridades claras para favorecer el desarrollo de soluciones sostenibles, como el transporte activo, colectivo y público y la movilidad compartida (especialmente, los enlaces entre las zonas urbanas y rurales), la integración plena de los aspectos de resiliencia y de los planes de logística urbana sostenible, basados en vehículos y soluciones de emisión cero;
- fomentará la cooperación con el Pacto de los Alcaldes de la UE para adaptar los instrumentos de los planes de movilidad urbana sostenible y de los planes de acción para la energía sostenible y el clima (PAESC);
- complementará y racionalizará el conjunto de directrices sobre los planes de movilidad urbana sostenible.

2.3 Seguimiento del progreso: indicadores de movilidad urbana sostenible

22. Para comprender el progreso alcanzado y mejorar los planes existentes, es necesario disponer de datos exhaustivos. A medida que las autoridades locales adoptan medidas individuales para alcanzar los objetivos políticos se hace cada vez más patente que hace falta un enfoque común para el seguimiento y el suministro de información. La existencia de indicadores normalizados a escala de la UE también permitiría a las ciudades intercambiar buenas prácticas con mayor facilidad. Esta base de conocimientos común les permitiría, a su vez, aplicar enfoques coordinados a escala europea para la ejecución de los planes de movilidad urbana sostenible.
23. En un proyecto piloto en el que participaron varias ciudades de la UE, la Comisión puso a prueba un conjunto de indicadores de movilidad urbana sostenible, como la asequibilidad del transporte público, las muertes y las lesiones provocadas por accidentes de tránsito, las

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos, la congestión y la distribución modal, y proporcionó el correspondiente instrumento de evaluación comparativa²¹. Los comentarios recibidos han proporcionado orientación sobre cómo mejorar el conjunto de indicadores, en particular para garantizar que su metodología se simplifique y se beneficie de un apoyo y un compromiso a largo plazo. También se señaló la necesidad de prestar apoyo a las ciudades, aumentar los recursos pertinentes de las autoridades locales y apoyar la adquisición de datos.

24. Asimismo, se identificó la necesidad de implicar más a los Estados miembros en el proceso, ya que varios de ellos no recopilan datos relevantes de manera sistemática. Esta es una cuestión especialmente importante en el caso de los nodos urbanos de la RTE-T, dado su papel fundamental dentro de la red.
25. Sobre la base de lo anterior, se propone un enfoque preparatorio por etapas. Este enfoque comenzará con el perfeccionamiento de los indicadores, seguido del apoyo a las ciudades y a los Estados miembros para la recopilación de los datos necesarios, teniendo en cuenta los requisitos propuestos para dicha recopilación por parte de los nodos urbanos de la RTE-T.

Así pues, para aumentar la utilización de los indicadores, la Comisión hará lo siguiente:

- a finales de 2022, mejorará y racionalizará los diecinueve indicadores de movilidad urbana sostenible ya identificados y el correspondiente instrumento de evaluación comparativa;
- en 2023, pondrá en marcha una acción de apoyo del programa, en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», para la recopilación de datos destinados a desarrollar indicadores de movilidad armonizados para hacer un seguimiento del progreso de los nodos urbanos de la RTE-T hacia una movilidad urbana sostenible.

2.4 Servicios de transporte público atractivos con un enfoque multimodal y digitalizados

26. El transporte público, como los ferrocarriles urbanos, los metros, los tranvías, los autobuses, los autobuses acuáticos, los transbordadores o los vehículos a tracción por cable, constituyen las formas más seguras, eficientes y sostenibles de viajar para un gran número de personas. El transporte público también ofrece opciones de movilidad asequibles e inclusivas, que hacen posible la cohesión social y el desarrollo económico local. Es por ello que la Comisión propone hoy que los nodos urbanos de la RTE-T desarrollen planes de movilidad urbana sostenibles destinados a aumentar el uso del transporte público y promover el desarrollo de esta modalidad de transporte en todas las ciudades y regiones, en el nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE.
27. Sin embargo, la evaluación del marco político de 2013 ha puesto de manifiesto que, desde 2013, la utilización del transporte público en las ciudades europeas solo ha registrado un ligero aumento, y la pandemia de COVID-19 ha reducido seriamente las operaciones de transporte público y la cantidad de pasajeros. Algunas ciudades han demostrado la eficiencia de las autoridades públicas y de transporte locales, regionales o nacionales que participan en campañas para recuperar la confianza de los ciudadanos y convencerlos de retomar el hábito de utilizar el transporte público. Es preciso seguir trabajando para desarrollar el transporte público y aspectos conexos, como los sistemas de información

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

multimodal y la venta de billetes inteligentes. Esto debería reflejarse adecuadamente, en particular, en el marco reforzado de los planes de movilidad urbana sostenible.

28. El transporte público crea puestos de trabajo, promueve la accesibilidad territorial y la inclusión social y es clave para garantizar la conectividad con las zonas rurales y periurbanas. A este respecto, el transporte ferroviario se encuentra en una buena posición para ampliar su participación en la distribución modal, en particular en las zonas urbanas y sus alrededores. El Año Europeo del Ferrocarril en 2021 ha sido una buena oportunidad para poner en marcha este proceso.
29. Como parte de una transición más amplia hacia la movilidad de emisión cero, los autobuses propulsados con hidrógeno y, en particular, los autobuses eléctricos de batería ya representan una proporción cada vez mayor de la flota de transporte público de la UE. La legislación relativa a una infraestructura para los combustibles alternativos²², actualmente en revisión como parte del paquete de medidas «Objetivo 55»²³, establece un marco para completar la normalización de las infraestructuras de recarga a escala de la UE, y la Directiva revisada sobre vehículos limpios²⁴ establece objetivos nacionales para la contratación pública de autobuses, camiones, automóviles y camionetas limpios para servicios como el transporte público, la recolección de residuos o el transporte por correo y de paquetes. La Comisión ha dado prioridad al apoyo, en particular para la implantación de las infraestructuras de recarga y repostaje necesarias para permitir una transición fluida hacia vehículos de emisión cero. La Comisión también ha creado la Plataforma Clean Bus Europe²⁵ para ayudar a las ciudades en el proceso de transición hacia flotas de autobuses limpias.
30. La cobertura y la accesibilidad del transporte público en las ciudades ha mejorado²⁶. Sin embargo, es preciso seguir trabajando para aumentar su calidad, mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad y garantizar una mejor integración entre el transporte público y los servicios de movilidad compartida y la movilidad activa, incluidos los servicios de micromovilidad, con el fin de cubrir el último kilómetro cuando los puntos de acceso se encuentran lejos o la frecuencia del transporte público es baja. Esto también contribuirá a reducir la necesidad de utilizar vehículos motorizados y, por consiguiente, puede reducir la congestión. Además, los servicios de transporte público y de movilidad compartida deben complementarse mutuamente. En algunos casos, la movilidad compartida y a la carta podrían formar parte del transporte público, en particular en las zonas rurales, e integrarse en los modelos de movilidad como servicio.
31. El transporte público de buena calidad está al servicio de los viajeros pendulares y tradicionales, los hogares con ingresos altos y bajos, las personas mayores y los jóvenes y las mujeres y los hombres por igual. Es necesario adaptar las infraestructuras y los servicios de transporte público urbano para garantizar una mejor accesibilidad y, entre otras cosas²⁷,

²² Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

²³ Propuesta de la Comisión de un Reglamento relativo a la implantación de una infraestructuras para los combustibles alternativos: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/Es/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios en favor de la movilidad de bajas emisiones: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

²⁷ En este sentido, resultan aplicables el Reglamento (UE) 2021/782 sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril y el Reglamento (UE) n.º 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

un mejor servicio para una población que envejece en muchas ciudades, así como para las personas con discapacidad o movilidad reducida.

32. Para lograr lo anterior, el transporte público debe ocupar un lugar central en la planificación de la movilidad urbana sostenible, estar disponible y ser atractivo para todos y ofrecer un acceso libre de obstáculos. Debe mantener una cultura de alta seguridad para proteger al público en general, a los niños y a los usuarios vulnerables y atraer a nuevos grupos de personas. La planificación del transporte público también debe abordar las conexiones con las zonas situadas en las afueras del centro de la ciudad, incluidas las conexiones con los suburbios y las zonas rurales.
33. También debe prestarse mayor atención a la digitalización y automatización de los servicios de tranvía, autobús, ferrocarril urbano y metro para aumentar la frecuencia de estos servicios y reducir sus costes operativos. Además, se necesitan más datos sobre los flujos reales de tráfico de personas para adaptar de forma dinámica la capacidad de transporte público, las rutas y los horarios de toda una ciudad, en lugar de mantener ofertas de transporte fijas establecidas tradicionalmente.
34. En términos más generales, las soluciones multimodales digitales también son fundamentales para aumentar el atractivo del transporte público. Por consiguiente, deben desarrollarse aplicaciones de movilidad como servicio con el transporte público como eje central del sistema. Las autoridades de transporte público deben velar por que los pasajeros dispongan de horarios de transporte público en tiempo real y de opciones multimodales. Para ello, todas las partes interesadas deben colaborar para conciliar los intereses comerciales y el interés público en el diseño y el funcionamiento de las aplicaciones de movilidad como servicio. Una oferta integrada que incluya billetes únicos también ayudaría a establecer conexiones fluidas para el transporte ferroviario de larga distancia y a aumentar las opciones de movilidad de las personas que viven en zonas remotas, las personas con movilidad reducida y los viajeros pendulares, en particular, los que viajan desde zonas rurales y periurbanas.
35. Asimismo, es importante garantizar que los proveedores de servicios de transporte urbano proporcionen información accesible para que sus sitios web, aplicaciones móviles, servicios de venta de billetes electrónicos, servicios de información sobre viajes en tiempo real, máquinas expendedoras de billetes y de facturación automática cumplan los requisitos de accesibilidad de la UE²⁸.
36. Por otro lado, los cambios relacionados con la automatización y la digitalización también plantearán retos para el transporte público, incluidos sus trabajadores. En particular, los puestos de trabajo de los conductores corren un alto riesgo de ser automatizados²⁹. Por consiguiente, el reciclaje y el perfeccionamiento profesionales deben desempeñar un papel importante en la transición hacia un transporte público de emisión cero en el futuro, y deben elaborarse otras medidas mediante el diálogo con los interlocutores sociales. El Pacto Europeo por las Capacidades³⁰ ayudará a movilizar a las partes interesadas y servirá de incentivo para que adopten medidas relacionadas con el reciclaje y el perfeccionamiento profesionales.

²⁸ Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (aplicable a partir de 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L0882&from=EN>.

²⁹ El documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>) incluye un análisis más detallado de los retos relacionados con el empleo y las capacidades en el sector del transporte.

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=es>.

37. Todos estos aspectos, establecidos firmemente en el marco de los planes de movilidad urbana sostenible, deberían contribuir a mejorar el transporte público, haciéndolo más atractivo para aumentar su uso por parte de todos los grupos demográficos, incluidos los procedentes de zonas periurbanas y rurales. Las normas de contratación pública desempeñan un papel importante en la prestación eficiente de servicios de movilidad urbana. Por consiguiente, la Comisión pide a los Estados miembros que lleven a cabo los procedimientos de contratación pública relacionados dando prioridad a las soluciones innovadoras, digitales, accesibles, sostenibles y multimodales.

La Comisión hará lo siguiente:

- aumentará la financiación (véase la sección 5) y el apoyo político (p. ej., reforzando el concepto de plan de movilidad urbana sostenible) para el transporte público y trabajará con las administraciones nacionales y locales y con todas las partes interesadas para garantizar que esta forma de transporte siga siendo la columna vertebral de la movilidad urbana y para hacer frente a las desigualdades en el acceso a la red de transporte público, en particular, mejorando el acceso a las estaciones de tren;
- en su revisión del Reglamento Delegado 2017/1926 sobre los servicios de información sobre desplazamientos multimodales, que se adoptará en 2022, evaluará la posibilidad de exigir a los operadores el suministro obligatorio y en tiempo real de datos (por ejemplo, sobre horarios e interrupciones del servicio), especialmente, los relativos al transporte público, a través de puntos de acceso (de datos) nacionales;
- propondrá que, como parte de la RTE-T, se exija a los nodos urbanos que brinden a los pasajeros la posibilidad de acceder a información, hacer reservas, pagar viajes y recuperar billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal, lo que permitirá que el transporte público se transforme en el eje central de la movilidad colectiva en los nodos urbanos de aquí a 2030.

2.5 Una movilidad más sana y segura: un enfoque renovado del desplazamiento a pie, el ciclismo y la micromovilidad

38. Los modos de movilidad activa, como el desplazamiento a pie y en bicicleta, son formas de movilidad de bajo coste y de emisión cero que también pueden traer aparejados beneficios secundarios para la salud asociados a estilos de vida más activos. Para desarrollar todo su potencial, deben abordarse adecuadamente en las políticas de movilidad urbana a todos los niveles de gobernanza y financiación, planificación del transporte, sensibilización, asignación de espacio, normas de seguridad e infraestructuras adecuadas, con una atención especial a las personas con movilidad reducida. Esto también contribuirá a la ejecución del Plan Europeo de Lucha contra el Cáncer. Esta es otra de las razones por las que la Comisión propone hoy que los nodos urbanos de la RTE-T elaboren planes de movilidad urbana sostenible destinados a aumentar la movilidad activa y promover su desarrollo en todas las ciudades y regiones, en el nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE.

39. Los empleadores pueden fomentar la mejora de la salud de sus empleados a través de la movilidad activa. Las campañas de promoción y los planes de incentivos en el lugar de trabajo, respaldados por la inversión necesaria en infraestructuras para facilitar el desplazamiento a pie y en bicicleta al trabajo, permiten mejorar la salud y el bienestar de los trabajadores.

40. Desde la epidemia de COVID-19, muchas autoridades locales han adoptado medidas, como la transformación de plazas de estacionamiento o la ampliación de aceras para

reasignar más espacio público a modos de movilidad sostenibles, como el desplazamiento a pie y en bicicleta. La infraestructura de carreteras es un espacio público que puede adaptarse para que todos puedan usarla de manera segura.

41. Las formas de movilidad activa pueden formar parte de los viajes multimodales (especialmente para el primer y el último kilómetro), además de ofrecer una solución de movilidad de puerta a puerta. Tienen un gran potencial para mejorar la salud humana gracias a la actividad física y para aliviar la congestión, reduciendo así el dióxido de carbono y otras emisiones y la contaminación atmosférica y acústica. Invertir en infraestructuras de movilidad activa también aporta beneficios económicos tangibles³¹.
42. Las bicicletas eléctricas hacen que andar en bicicleta sea posible para quienes viven en zonas montañosas o en los suburbios, para las personas mayores y para algunas personas con movilidad reducida y les permiten viajar hacia y desde su lugar de trabajo y llegar más lejos en bicicleta. Las bicicletas eléctricas de carga también representan un porcentaje cada vez mayor de los servicios de entrega comercial. En la actualidad, las bicicletas eléctricas son el sector de la electromovilidad de más rápido crecimiento de Europa, con un aumento de las ventas del 52 % en 2020. Siguiendo la tendencia actual, la UE también está desarrollando una base industrial más sólida para las tecnologías del ciclismo y de los vehículos de dos ruedas. Estas tecnologías son cada vez más inteligentes, y es preciso seguir trabajando para aumentar las inversiones en infraestructuras para ciclistas y aprovechar el potencial de la digitalización y los datos para aumentar el grado de adopción de la bicicleta y su integración en el conjunto de soluciones multimodales.
43. El mayor número de personas que se desplazan a pie y en bicicleta, así como la rápida irrupción de los patinetes eléctricos y otras formas nuevas de micromovilidad, implican la presencia de un mayor número de usuarios vulnerables de la vía pública³² en las calles de las ciudades. Todos los usuarios de la vía pública, incluidos los motorizados, deben adaptarse al nuevo entorno, mediante una mayor sensibilización y educación en materia de seguridad vial. Los usuarios vulnerables de la vía pública representan el 70 % de las muertes por accidentes de tráfico, por lo que deben recibir más atención, en particular para que la UE alcance su objetivo «Visión Cero»³³, que consiste en reducir el número de víctimas mortales y heridos en las carreteras a prácticamente cero. Los aspectos relativos a la seguridad vial deben recibir atención adicional y ser parte integrante de todos los niveles de planificación de la movilidad urbana. Debe concederse suficiente espacio a los usuarios vulnerables de la vía pública, por ejemplo, mediante la separación física de los caminos peatonales y los carriles para bicicletas y para micromovilidad del tráfico motorizado siempre que sea posible. La financiación de la UE para proyectos de movilidad e infraestructura urbana debe exigir que dichos proyectos apliquen el enfoque del «Sistema Seguro». Las ciudades europeas ya aplican medidas para reducir el riesgo relacionado con la velocidad mediante la adaptación de los límites máximos y siguen trabajando en la mejora de la gestión de la velocidad.

³¹ Cada euro invertido en el desplazamiento en bicicleta en las principales arterias de la ciudad de Helsinki genera 3,6 EUR [*Helsinki conducts first Bikenomics analysis* («Helsinki realiza el primer análisis de la economía del ciclismo», documento en inglés) | [CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](https://civitas-handshake.eu/)].

³² Los defensores de estas formas de movilidad a menudo se refieren a ellos como «usuarios valiosos de la vía pública», ya que reducen la congestión y mejoran la calidad del aire para todos.

³³ Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 – Próximos pasos hacia la «Visión Cero», https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

44. Antes de la pandemia de COVID-19, muchos operadores ya habían empezado a prestar nuevos servicios de micromovilidad, como vehículos (eléctricos) de dos ruedas con y sin base fija (bicicletas, patinetes y ciclomotores eléctricos) y otros dispositivos de movilidad personal, en varias ciudades de la UE. Sin embargo, se aplican normas diferentes a escala nacional y local, e incluso a menudo dentro de un mismo Estado miembro, lo que dificulta que los visitantes sigan correctamente las normas locales y entorpece la actividad de los operadores de vehículos compartidos que desean operar en más de un país.
45. Por consiguiente, el Observatorio de la movilidad urbana de la UE publica hoy unas orientaciones sobre el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad destinadas a las autoridades pertinentes y elaboradas con la estrecha colaboración de todas las partes interesadas. Esta guía temática de planes de movilidad urbana sostenible ofrece buenas prácticas y recomendaciones clave sobre la integración de los dispositivos de micromovilidad en la planificación de la movilidad urbana a fin de lograr una utilización más segura de estos servicios en las zonas urbanas. Contribuirá a integrar la micromovilidad en el enfoque de la «Visión Cero» y a alcanzar el objetivo a largo plazo de la UE de que prácticamente no haya víctimas mortales ni lesiones graves en el transporte por carretera.

Por tanto, la Comisión hará lo siguiente:

- propondrá que se incluyan en la versión revisada del Reglamento RTE-T requisitos relativos a los centros multimodales de viajeros de los nodos urbanos para mejorar la integración de los modos de transporte activos y requisitos para mantener la continuidad y la accesibilidad de los carriles para bicicletas para promover los modos de transporte activos;
- aumentará el papel de los desplazamientos a pie y en bicicleta en los documentos de orientación para los planes de movilidad urbana sostenible;
- publicará hoy mismo en el Observatorio de la movilidad urbana de la UE una guía temática de los planes de movilidad urbana sostenible específicamente dedicada al uso seguro de los dispositivos de micromovilidad para ayudar a los encargados de la planificación de la movilidad urbana y a las autoridades locales a garantizar la utilización segura de nuevos dispositivos en las calles de las ciudades;
- basándose en la experiencia a escala nacional y local en materia de requisitos de seguridad, elaborará normas sobre la seguridad de los dispositivos de micromovilidad;
- Antes de finales de 2022, proporcionará orientaciones sobre los requisitos relacionados con las infraestructuras de calidad para los usuarios vulnerables de la vía pública, en la auditoría inicial de la fase de diseño, de conformidad con la Directiva 2008/96/CE³⁴ sobre gestión de seguridad de las infraestructuras viarias.

2.6 Logística de transporte urbano de mercancías y entrega del último kilómetro de emisión cero

46. El transporte urbano de mercancías, también denominado «logística», es esencial para el funcionamiento de las economías urbanas, sobre todo durante y después de la pandemia de COVID-19, que ha provocado el aumento del comercio electrónico y de las entregas a domicilio. Las entregas a consumidores de comercio electrónico crecieron un 25 % en 2020

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008L0096&from=EN>.

debido a la pandemia, y es probable que las entregas del último kilómetro sigan aumentando³⁵.

47. Por consiguiente, además de las características propuestas en la revisión del Reglamento RTE-T en relación con los nodos urbanos, es necesario acelerar el despliegue de soluciones sostenibles y de rápido desarrollo, como las bicicletas de carga, empleando nuevos modelos de distribución, el trazado dinámico de itinerarios y una utilización multimodal, conectada y mejorada del ferrocarril urbano y de las vías navegables interiores. Esto contribuiría a optimizar el uso de vehículos e infraestructuras y a disminuir la marcha sin carga e innecesaria.
48. Asimismo, la dimensión del transporte de mercancías debe ocupar un lugar destacado en la planificación de la movilidad urbana sostenible a fin de acelerar su despliegue. Se requieren más esfuerzos para garantizar que los planes de logística urbana sostenible en vigor³⁶ se integren mejor en el marco de los planes de movilidad urbana sostenible y se sigan desarrollando y aplicando en toda la UE³⁷. Esto ayudará a alcanzar el objetivo de desarrollar una logística urbana de emisión cero de aquí a 2030.
49. Las medidas que se adopten en este ámbito se centrarán en el despliegue de soluciones, tecnologías y vehículos de emisión cero para la logística urbana. La Comisión revisará las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados para favorecer la transición hacia vehículos de emisión cero en este sector. La propuesta de la Comisión sobre normas más ambiciosas en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros³⁸ también aumentará significativamente la utilización de furgonetas de emisión cero en la logística urbana.
50. Garantizar la participación de las partes interesadas del sector público y privado es fundamental para optimizar la logística urbana y la entrega del último kilómetro en términos económicos, sociales y medioambientales. La colaboración entre las autoridades locales y las partes interesadas del sector privado, los diálogos periódicos entre todas las partes, el trabajo en red y los intercambios entre urbanistas son acciones clave mencionadas tanto por las autoridades locales como por las partes interesadas del sector privado³⁹ para mejorar los conocimientos sobre gestión y planificación de la logística urbana sostenible. Además, es necesario seguir trabajando a escala de la UE para evaluar la necesidad de recabar y compartir más datos sobre el transporte urbano de mercancías⁴⁰.

Por tanto, la Comisión hará lo siguiente:

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

³⁶ En octubre de 2019 se publicó una guía temática específica en el contexto de la planificación de la movilidad urbana sostenible: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ El estudio de investigación de 2021 reveló que, aunque el 68 % de las ciudades de la UE incluidas en la muestra conocían las directrices relativas a los planes de logística urbana sostenible, solo el 13 % cuenta con un plan específico de logística urbana sostenible, mientras que el 58 % integra elementos logísticos en su plan de movilidad urbana sostenible.

³⁸ Propuesta de Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)&from=EN).

³⁹ *Idem*.

⁴⁰ Según el estudio de investigación, solo el 29 % de las ciudades de la UE incluidas en la muestra recogen datos sobre logística urbana y solo el 32 % cuentan con un marco de evaluación.

- antes de finales de 2022, formulará una propuesta de revisión de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados para favorecer la transición hacia vehículos de emisión cero en este sector;
- garantizará que los planes de logística urbana sostenible en vigor estén plenamente integrados en el marco del plan de movilidad urbana sostenible;
- fomentará el diálogo y la colaboración entre todas las partes, así como el trabajo en red y los intercambios entre urbanistas;
- apoyará el intercambio voluntario de datos entre todos los tipos de partes interesadas para que el transporte urbano de mercancías sea más eficiente, sostenible y competitivo⁴¹.

2.7 Digitalización, innovación y nuevos servicios de movilidad

51. La digitalización tiene un potencial inexplorado: Se espera que tecnologías como la inteligencia artificial, los gemelos digitales, las cadenas de bloques, la internet de las cosas, las soluciones europeas para la navegación por satélite y la observación de la Tierra hagan posible una movilidad urbana más inteligente, más resiliente y más sostenible.
52. Gracias a las nuevas aplicaciones y plataformas, los teléfonos inteligentes permiten acceder a una amplia variedad de servicios. Por ejemplo, las aplicaciones de movilidad como servicio permiten reservar y pagar billetes para todas las ofertas de movilidad. Cuanto más fluidos consigamos que sean los viajes multimodales, más usuarios los acogerán y aceptarán. En el futuro, tanto los operadores de transporte como los pasajeros podrán utilizar carteras de identidad digital europea⁴² que los Estados miembros expedirán para permitir a los ciudadanos, los residentes y las empresas intercambiar y presentar credenciales, incluso para la movilidad urbana.
53. Asimismo, las herramientas de gestión de la movilidad digital pueden ayudar a las autoridades de transporte público a comprender de manera precisa el uso que se hace del espacio público, a mejorar las inversiones en infraestructuras y vehículos multimodales y a diseñar y supervisar de manera eficaz el cumplimiento de las normas.
54. Para seguir apoyando la mejora de la gestión del tráfico y la movilidad, la revisión prevista de la Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes⁴³ y del Reglamento Delegado sobre servicios de información de tráfico en tiempo real en toda la Unión Europea⁴⁴ reforzarán la información de tráfico en tiempo real y los servicios de movilidad digital multimodal.

⁴¹ Teniendo debidamente en cuenta las soluciones que se están desarrollando en el Foro de Transporte y Logística Digitales (DTLF, por sus siglas en inglés).

⁴² El 3 de junio de 2021, la Comisión Europea adoptó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 910/2014 en lo que respecta al establecimiento de un Marco para una Identidad Digital Europea, conjuntamente con la Recomendación de la Comisión, de 3 de junio de 2021, sobre un conjunto de instrumentos común de la Unión para adoptar un enfoque coordinado de cara a un Marco para una Identidad Digital Europea. Si los debates legislativos terminan antes de finales de 2022, los Estados miembros emitirían carteras de identidad digital en 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Sistemas-de-transporte-inteligentes-revision-de-las-normas-de-la-UE-es>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R0962&from=EN>.

55. La digitalización también ofrece una manera de resolver algunos desafíos relacionados con las normas de acceso de los vehículos a las zonas urbanas (UVAR, por sus siglas en inglés). En Europa, la mayoría de las UVAR (73 %) se refieren a zonas de baja emisión (y de emisión cero). Las zonas de baja emisión pueden ser una herramienta eficaz para abordar los problemas locales relacionados con la calidad del aire, especialmente en zonas en las que el tráfico es una fuente predominante de contaminación atmosférica general. Además, varias autoridades locales están evaluando la posibilidad de establecer sistemas de contaminación de emergencia o de tarificación vial para hacer frente a otros problemas, como la congestión⁴⁵. De hecho, muchas ciudades sufren problemas de congestión de las carreteras locales y de calidad del aire provocados por el transporte que a menudo superan las normas sobre la calidad del aire y los umbrales de contaminación de la UE⁴⁶. En particular, debe reducirse drásticamente la contaminación del transporte por carretera, especialmente en las ciudades. La propuesta prevista de normas más estrictas en materia de emisiones de contaminantes atmosféricos de los vehículos (Euro 7) ayudará a las ciudades en la transición hacia una movilidad limpia. Además, las UVAR pueden representar una medida para cumplir las normas de la UE sobre la calidad del aire y limitar la congestión y las emisiones causadas por el tráfico. Por otra parte, también incentivan el uso del transporte público y la movilidad activa, reduciendo el acceso de vehículos más contaminantes a zonas urbanas sensibles.
56. Es importante que las UVAR que se implementen permitan viajar sin interrupciones y fácilmente por todo el mercado interior, sin que los conductores no residentes sufran discriminación alguna. Si bien la introducción de UVAR específicas es y debe ser una tarea llevada a cabo por las autoridades nacionales y locales competentes, la variedad de UVAR plantea nuevos retos relacionados con el transporte de pasajeros y mercancías en la UE. Los usuarios de la vía pública necesitan tener un mejor acceso a la información para conocer y cumplir estas normas, y las ciudades a menudo no consiguen establecer y aplicar adecuadamente sistemas eficaces y funcionales. Estos desafíos son especialmente importantes para los vehículos extranjeros, incluso los de cero emisiones. Es necesario establecer un método estandarizado y eficaz de proporcionar información y datos sobre las UVAR a los conductores. Del mismo modo, las autoridades municipales no han contado hasta ahora con los datos necesarios para garantizar el cumplimiento transfronterizo de dichas normas.
57. Hasta la fecha, la Comisión ha centrado sus esfuerzos en mejorar el suministro de información y el intercambio de datos a través de las siguientes medidas:
- a. la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1724 relativo a la creación de una pasarela digital única⁴⁷, que exige que las autoridades públicas faciliten información a los usuarios de la vía pública a través de la pasarela;

⁴⁵ El 21 de octubre de 2021, las UVAR en vigor o previstas estaban relacionadas con 328 zonas de baja emisión, 130 sistemas de contaminación de emergencia, 36 zonas de emisión cero y 6 peajes urbanos. Fuente: <https://es.urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:02008L0050-20150918&from=EN>.

⁴⁷ El Reglamento por el que se crea la pasarela digital única funciona como ventanilla única para que las personas y las empresas accedan a información sobre las normas y requisitos que deben cumplir con arreglo a la normas locales, regionales, nacionales y de la UE. Entre otros requisitos, las autoridades públicas deben proporcionar información sobre las UVAR a los usuarios de la vía pública a través de la pasarela. Por lo que se refiere al procedimiento de obtención de distintivos de emisiones, el Reglamento dispone que dichos distintivos emitidos por organismos o instituciones públicas deben estar plenamente disponibles en línea a más tardar el 12 de diciembre de 2023.

- b. la preparación de la revisión⁴⁸ del Reglamento Delegado sobre servicios de información de tráfico en tiempo real⁴⁹, que requiere que los Estados miembros proporcionen acceso a una amplia gama de datos estáticos y dinámicos a fin de incluir nuevos conjuntos de datos, como los relativos a las UVAR;
 - c. el proyecto «UVarbox»⁵⁰, cuyo objetivo es ayudar a las ciudades a desarrollar una herramienta sencilla para proporcionar datos en un formato normalizado sobre los sistemas urbanos y regionales de UVAR;
 - d. el proyecto «UVarexchange»⁵¹, que tiene por objeto mejorar la comunicación de información a los conductores próximos a las zonas urbanas y el acceso de las autoridades locales a la información, en particular sobre vehículos y conductores extranjeros, para que las personas puedan viajar sin interrupciones y las autoridades locales puedan aplicar las UVAR.
58. Es necesario seguir trabajando para encontrar soluciones eficaces, rentables, fáciles de aplicar y justas que beneficien tanto a las autoridades públicas como a los conductores y propietarios de vehículos y les ayuden a operar y aplicar las UVAR.
59. La digitalización también permite prestar nuevos servicios de movilidad, como el uso compartido de coches y bicicletas sin base fija, servicios de transporte a demanda y de taxis innovadores o servicios de entrega, que se ofrecen principalmente a través de aplicaciones móviles. Además, estos servicios representan una gran oportunidad para las empresas europeas.
60. Las empresas de servicios de movilidad pueden revolucionar el mercado ofreciendo servicios de vehículos privados de alquiler con conductor que compitan con los servicios de taxi existentes. Los taxistas a menudo consideran desleal la competencia por parte de las empresas de servicios de movilidad si estas no tienen que respetar las mismas normas que los taxis. Al mismo tiempo, las empresas de servicios de movilidad y los operadores de vehículos privados de alquiler con conductor consideran obsoletas las normas aplicables a estos últimos. En 2022, la Comisión proporcionará orientaciones específicas sobre las normas aplicables a los servicios de vehículos privados de alquiler con conductor y de taxi. Estas orientaciones complementan las propuestas recientes de la Comisión sobre unas condiciones de trabajo justas en la economía de plataformas. Para garantizar el desarrollo de estos servicios en consonancia con el Pacto Verde Europeo, la presente propuesta de revisión de las orientaciones de la RTE-T prevé que los planes de movilidad urbana sostenible de los nodos urbanos incluyan planes de transición hacia flotas de automóviles de emisión cero.
61. Están surgiendo nuevos servicios de movilidad y transporte que a menudo reciben financiación de la UE para actividades de investigación e innovación. Los servicios de movilidad conectada, cooperativa y automatizada y la movilidad aérea urbana⁵² son dos de ellos. Para maximizar su potencial de contribución a la movilidad urbana, es necesario

⁴⁸ Se prevé que el acto delegado se adopte durante el primer trimestre de 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32015R0962&from=EN>.

⁵⁰ La acción preparatoria financiada por el Parlamento Europeo y gestionada por los servicios de la Comisión (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ La acción preparatoria financiada por el Parlamento Europeo y gestionada por los servicios de la Comisión (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Definida como: tráfico aéreo de muy baja altitud sobre zonas pobladas a escala.

integrar estos servicios en el marco del plan de movilidad urbana sostenible desde el principio.

62. De manera más general, muchas ciudades europeas ya son líderes mundiales en materia de innovación del transporte, planificación de la movilidad urbana sostenible y puesta en práctica de objetivos ambiciosos relacionados con el clima y la seguridad vial. Nuestras ciudades suelen ser los mejores «laboratorios vivos» para el diseño, la puesta a prueba y la ejecución de soluciones nuevas para retos comunes, lo que contribuye no solo a una movilidad urbana más eficaz y sostenible, sino también a mejorar aún más la calidad de vida de las personas que viven en ellas. Las ciudades también están experimentando con el uso de gemelos digitales locales, combinando datos de diferentes ámbitos (incluida la movilidad) y utilizando la visualización, la modelización y la simulación para apoyar el proceso de decisión de manera integrada.
63. El debate público y la «creación conjunta» de nuevos conceptos de movilidad son fundamentales para su aceptación pública. A tal fin y desde 2002, la iniciativa CIVITAS cuenta con el apoyo de los sucesivos Programas Marco de Investigación e Innovación y ha promovido acciones innovadoras a escala local y regional que han permitido a las autoridades públicas gestionar mejor la innovación y adoptar nuevas herramientas, soluciones o procesos. Esto ayuda a fomentar el despliegue y la reproducción de soluciones de movilidad urbana sostenibles e inteligentes en toda Europa y fuera de ella.
64. Asimismo, existen numerosas iniciativas de investigación e innovación de la UE relacionadas con la movilidad urbana, como las asociaciones coprogramadas 2ZERO (Transporte por Carretera Sin Emisiones) y CCAM (Movilidad Conectada, Cooperativa y Automatizada), las asociaciones institucionalizadas para un Hidrógeno Limpio y para el Ferrocarril Europeo, la asociación cofinanciada para impulsar las transiciones urbanas (DUT), la iniciativa de Acciones Innovadoras Urbanas, la Comunidad de Conocimiento e Innovación del EIT sobre Movilidad Urbana, la iniciativa living.eu y el mercado de las ciudades inteligentes. Estas iniciativas se complementan entre sí y tienen un gran potencial de sinergias para acelerar la innovación hacia ciudades y espacios urbanos más sostenibles y con mejor calidad de vida. Una forma particularmente prometedora de coordinar de manera eficaz las iniciativas en materia urbana es la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras (véase a continuación).

La Comisión hará lo siguiente:

- a más tardar en 2022, propondrá una iniciativa legislativa sobre el suministro y el uso de datos sensibles a efectos comerciales en relación con los servicios digitales para la movilidad multimodal, lo que también permitirá mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida;
- en 2022, presentará acciones para desarrollar un espacio común europeo de datos sobre movilidad para facilitar el acceso y el intercambio de dichos datos incluso a escala urbana;
- creará, con el apoyo del Programa Europa Digital⁵³, una caja de herramientas de la UE para gemelos digitales locales a fin de ayudar a las ciudades, en su propio contexto local, a combinar datos de diferentes ámbitos, como la movilidad, y a utilizar la visualización y la simulación para apoyar la toma de decisiones;
- pondrá en marcha en 2022 un estudio específico que determinará y aclarará qué soluciones

⁵³ Programa de Trabajo del programa Europa Digital para el período 2021-2022 [C(2021) 7914 final], Anexo. Apertura indicativa de inicio de la convocatoria 2022.

digitales y técnicas estarían disponibles para establecer UVAR más eficaces y fáciles de comprender, respetando a su vez el principio de subsidiariedad;

- publicará orientaciones relativas al transporte local bajo demanda, es decir, los taxis, los vehículos privados de alquiler con conductor y los servicios de movilidad;
- seguirá desarrollando la iniciativa CIVITAS en el marco de Horizonte Europa y su cooperación con las iniciativas pertinentes financiadas por la UE, a través de la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras;
- apoyará acciones de innovación en el marco del Programa de Investigación e Innovación «Horizonte Europa» a través de las asociaciones pertinentes para las actividades de movilidad urbana (la asociación cofinanciada DUT, las asociaciones coprogramadas 2ZERO y CCAM y las asociaciones institucionalizadas para un Hidrógeno Limpio y para el Ferrocarril Europeo).

2.8 Ciudades climáticamente neutras: un transporte urbano resiliente, respetuoso con el medio ambiente y eficiente desde el punto de vista energético

65. Un hito fundamental de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente es contar con al menos cien ciudades europeas climáticamente neutras de aquí a 2030. Habida cuenta de la disponibilidad de soluciones tecnológicas y de otra índole adecuadas para permitir la movilidad sin emisiones, las ciudades deben adoptar medidas para facilitar la transición ecológica y, en última instancia, garantizar que la movilidad y el transporte urbanos alcancen la neutralidad climática lo antes posible. Estas medidas deben incluir sinergias con las comunidades de generación y almacenamiento de energías renovables. En particular, las autoridades municipales deben utilizar las competencias de que disponen, en particular en el contexto de los procedimientos de contratación pública, de adjudicación de concesiones y de licencias y de concesión de subvenciones, para acelerar la ecologización del transporte público y de las flotas de vehículos, como los de movilidad compartida y de alquiler, los de reparto y los servicios de taxi y de vehículos privados de alquiler con conductor.
66. Las autoridades públicas deben garantizar la disponibilidad de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos eficientes, interoperables y fáciles de usar. Para ello, el Foro de Transporte Sostenible ya ha elaborado un conjunto de recomendaciones destinadas a las autoridades públicas y relacionadas con la contratación pública, la adjudicación de concesiones y licencias y la concesión de ayudas para la creación de infraestructuras de recarga eléctrica para turismos y furgonetas⁵⁴. Además, en 2022 se prevé la publicación de directrices para mejorar los procedimientos de autorización y conexión a la red de las infraestructuras de recarga, así como de Recomendaciones para acelerar la electrificación de las flotas especializadas y cautivas.
67. La transición hacia la neutralidad climática será desarrollada y demostrada en la práctica por las ciudades que participan en la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras⁵⁵. La misión tiene por objeto lograr cien ciudades europeas inteligentes y climáticamente neutras de aquí a 2030 y sentar las bases para que todas las ciudades sean climáticamente neutras de aquí a 2050. La movilidad urbana será un elemento esencial de este reto. Por lo que respecta a la investigación e innovación, el primer programa de trabajo

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0609&from=EN>.

de Horizonte Europa para el período 2021-2022 incluye un conjunto de medidas que ayudan a sentar las bases para la ejecución de la misión, en particular en una serie de ámbitos clave como el transporte público.

La Comisión hará lo siguiente:

- propondrá incluir en el Reglamento RTE-T revisado obligaciones relativas a la disponibilidad de infraestructuras de recarga y repostaje, derivadas de la propuesta de la Comisión de un Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁵⁶, en particular en los nodos urbanos;
- incluirá en los programas de trabajo del Programa de Investigación e Innovación «Horizonte Europa» temas que ayuden a las ciudades a invertir en innovación en materia de movilidad urbana como parte de la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras, centrándose en el transporte público y la movilidad activa y en el marco de las asociaciones de transporte para apoyar el desarrollo de vehículos automatizados, inteligentes y de emisión cero, así como su integración con los sistemas de carga de las zonas urbanas;
- aportará 359,3 millones EUR en el marco de Horizonte Europa durante el período 2021-2023 para la fase inicial de ejecución de la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras;
- desarrollará nuevas sinergias con las fuentes de financiación de otros programas de la UE (como los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, el Mecanismo «Conectar Europa» y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia), el Banco Europeo de Inversiones y fuentes del sector privado para apoyar el despliegue de la movilidad y los vehículos de emisión cero y de sus elementos de apoyo.

2.9 Sensibilización y desarrollo de capacidades

68. La Semana Europea de la Movilidad (del 16 al 22 de septiembre)⁵⁷, la campaña organizada por la Comisión Europea en colaboración con una red de coordinadores nacionales, promueve desde 2002 el cambio de comportamiento hacia una movilidad sostenible que favorezca la movilidad activa, el transporte público y otras soluciones de transporte sostenibles e inteligentes. Si bien la campaña dura todo el año, durante el principal evento descentralizado que tiene lugar en septiembre, los pueblos y las ciudades organizan iniciativas relacionadas con el tema anual, como los «días sin coche», que son cada vez más populares. El tema de la vigésima edición de la Semana Europea de la Movilidad en 2021 fue «Movilidad sostenible, saludable y segura», y un récord de 3200 pueblos y ciudades de 53 países de todo el mundo participaron en la iniciativa. Los eventos anuales, como las grandes conferencias de la UE⁵⁸ y los premios relacionados con la movilidad urbana a escala de la UE, tienen un propósito similar y permiten a los participantes crear redes y compartir las mejores prácticas. La actual Conferencia sobre el Futuro de Europa también ofrece un excelente espacio para debatir con los ciudadanos sobre soluciones de transporte sostenibles.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=EN>.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ En particular, el Foro Civitas, la Conferencia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las Jornadas de Movilidad Urbana.

69. El Premio anual Ciudad Accesible⁵⁹, concedido por la Comisión Europea por primera vez en 2010, reconoce los esfuerzos de las ciudades europeas por mejorar el acceso de las personas con discapacidad, en particular en los ámbitos del transporte y las infraestructuras relacionadas. La decimosegunda edición del Premio Ciudad Accesible incluye una mención especial a la mejora de la accesibilidad de las estaciones de tren para celebrar el Año Europeo del Ferrocarril en 2021. El premio anima a todas las ciudades de la UE a garantizar la igualdad de acceso a la vida de la ciudad para las personas con discapacidad y las personas mayores. También permite a las ciudades inspirarse unas a las otras y compartir ejemplos de buenas prácticas.
70. Paralelamente a la sensibilización, también es necesario ayudar a las autoridades locales y regionales y a los trabajadores del transporte urbano a desarrollar capacidades para cumplir eficazmente su deber en lo que respecta a la movilidad urbana sostenible e inteligente. La UE ha apoyado el desarrollo de capacidades, en particular para la planificación de la movilidad urbana sostenible, a través de la asistencia técnica y la formación, la realización de numerosos proyectos y la proporción de documentos de orientación.

La Comisión hará lo siguiente:

- proseguirá sus actividades de sensibilización centradas en la Semana Europea de la Movilidad y los premios y eventos de movilidad urbana de la UE;
- seguirá prestando asistencia técnica y, en particular, llevando a cabo acciones para desarrollar la capacidad de las autoridades locales, regionales y nacionales para elaborar y aplicar medidas y estrategias de movilidad urbana.

3 GOBERNANZA Y COORDINACIÓN

71. Todos los niveles políticos (las autoridades de la UE, nacionales, regionales y locales) se ven afectados por cuestiones de movilidad. Se necesita **un enfoque de gobernanza integrado y multinivel** para gestionar la movilidad urbana y otros sectores pertinentes, como el de la energía, como parte del impulso hacia la neutralidad climática, por ejemplo, a través de la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras. En este sentido, garantizar la plena participación de las ciudades para la consecución de los objetivos europeos reviste una importancia fundamental. En el respeto del principio de subsidiariedad, dicho enfoque debe apoyar el trabajo de las autoridades nacionales, locales y regionales y permitir un enfoque conjunto en toda la UE.
72. Se necesita una plataforma reforzada para el diálogo y la creación conjunta de nuevas acciones para poner en marcha el nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE, con un mayor compromiso de los Estados miembros y un diálogo reforzado con las ciudades, las regiones y las partes interesadas sobre todas las cuestiones relativas a la movilidad urbana. A tal fin, deben utilizarse y adaptarse en la medida de lo posible las estructuras existentes⁶⁰.
73. Un grupo reformado de expertos en movilidad urbana⁶¹ puede desempeñar un papel central en el diseño y la aplicación de este nuevo enfoque de gobernanza. Su funcionamiento

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=es>.

⁶⁰ La revisión de la agenda urbana prevista en 2023 podría evaluar las sinergias entre su diálogo sobre gobernanza multinivel, la comunidad de movilidad urbana y las partes interesadas.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1>.

general hasta la fecha no ha estado a la altura de las expectativas iniciales, y las consultas públicas y los talleres han puesto de relieve la necesidad de mejorar su estructura y sus modalidades de trabajo. Esta mejora debe incluir la apertura de la participación a las autoridades locales, las redes urbanas y los interlocutores sociales, así como el establecimiento de objetivos y resultados claros de trabajo. Cuando resulte útil, el grupo de expertos debe recibir apoyo de subgrupos para llevar a cabo sus operaciones.

74. El grupo de expertos debe trabajar concretamente en el desarrollo del transporte público, la movilidad compartida y activa, las flotas de vehículos de emisión cero, la logística urbana y la entrega del primer y del último kilómetro, en particular en las zonas urbanas transfronterizas, así como de los enlaces entre las zonas urbanas y rurales. También debe coordinar la preparación para contingencias relacionadas con el transporte urbano entre los Estados miembros⁶², así como la colaboración entre los gestores de los planes nacionales de movilidad urbana sostenible y la labor del grupo de coordinación de la Plataforma de Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

La Comisión hará lo siguiente:

- a más tardar en 2022, revisará el mandato y el funcionamiento del grupo de expertos en movilidad urbana de la Comisión.

4 ASPECTOS INTERNACIONALES

75. La movilidad urbana es una de las dimensiones del Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ciudades y comunidades sostenibles, y de la Nueva Agenda Urbana. Estos documentos marco generales guían la cooperación multilateral y bilateral de la UE y otras actividades destinadas a apoyar el despliegue de medidas y soluciones más allá de la UE.

76. El programa de Cooperación Urbana Internacional⁶³ para el período 2017-2020 contribuyó a generar diálogo sobre cuestiones de movilidad entre ciudades de todo el mundo a través de la vinculación y el diseño de planes de acción comunes. Ejemplos de ello son la cooperación entre Torino (Italia) y São Paulo (Brasil) para alcanzar la movilidad urbana multimodal en los grandes sistemas intermunicipales, y el trabajo de reflexión de Nagpur (India) y Karlsruhe (Alemania) sobre la movilidad centrada en las personas y el uso compartido de bicicletas públicas.

77. En el marco del nuevo Programa Internacional de Cooperación Urbana y Regional⁶⁴ (IURC, por sus siglas en inglés) para 2021-2024, cuarenta y cuatro ciudades de países de la UE y de terceros países han manifestado su interés en trabajar en la creación de una red temática sobre renovación urbana y regional y cohesión social que abarque, en particular, cuestiones relacionadas con la movilidad y el transporte sostenibles.

78. Se han llevado a cabo muchas otras actividades internacionales para impulsar y poner en práctica soluciones de movilidad urbana sostenible que apoyan la cooperación para el desarrollo de la UE y las asociaciones entre las diferentes regiones geográficas. Estas

⁶² El Centro de Cuestiones Fronterizas de la Comisión, integrado por expertos en cuestiones transfronterizas, también puede contribuir al grupo de expertos (por ejemplo, eliminando los obstáculos jurídicos y administrativos en un contexto transfronterizo).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

actividades abarcan el ámbito de la inversión y la noción de gobernanza estratégica de la movilidad a escala municipal para llevar a cabo una planificación de la movilidad urbana sostenible en la que el concepto y las directrices de los planes de movilidad urbana sostenible de la UE se han transformado en un punto de referencia mundial. Se han adaptado a diferentes contextos geográficos y especificidades en todo el mundo.

79. Para alcanzar los objetivos climáticos de la UE es fundamental seguir fomentando el compromiso político local con los objetivos de movilidad sostenible. Basándose en las ambiciones de la misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras, la Comisión reforzará la cooperación internacional en materia de enfoques intersectoriales para integrar soluciones de energía limpia y asequible, en particular las relacionadas con el transporte urbano, a través de la misión «Transiciones Urbanas» de la iniciativa mundial «Misión Innovación»⁶⁵.

La Comisión hará lo siguiente:

- fomentará la cooperación con el Pacto Mundial de los Alcaldes para el Clima y la Energía en materia de movilidad urbana;
- desarrollará una cooperación más estrecha en materia de movilidad urbana con otros organismos internacionales pertinentes, como el Foro Internacional del Transporte;
- seguirá promoviendo enfoques de movilidad urbana sostenible más allá de la UE, por ejemplo, mediante la ejecución del plan económico y de inversiones para los Balcanes Occidentales⁶⁶, la Asociación Oriental⁶⁷ y los países vecinos meridionales^{68 69}.

5 FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE MOVILIDAD URBANA

80. La descarbonización, la limpieza, la digitalización y la modernización de la movilidad urbana requieren esfuerzos considerables para desarrollar y probar nuevas soluciones, así como para invertir en activos e infraestructuras móviles.

81. En el período de financiación 2021-2027, se han puesto a disposición varios instrumentos de financiación a escala europea y nacional, como el Mecanismo «Conectar Europa», InvestEU, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», el Programa Europa Digital y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para apoyar la transición hacia una movilidad urbana sostenible, así como el Instrumento de Vecindad, Desarrollo y Cooperación Internacional (IVDCI) y el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IAP III) en la región objeto de la ampliación.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Comunicación «un Plan Económico y de Inversión para los Balcanes Occidentales» [COM(2020) 641 final].

⁶⁷ Comunicación conjunta «Reforzar la resiliencia: una Asociación Oriental eficaz para todos» [JOIN(2020) 7 final] y Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión «Recuperación, resiliencia y reforma: las prioridades de la Asociación Oriental después de 2020 [SWD(2021) 186 final].

⁶⁸ Comunicación conjunta «Asociación renovada con los países vecinos meridionales: una nueva Agenda para el Mediterráneo» [JOIN(2021) 2 final] y documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión «Asociación renovada con los países vecinos meridionales: un Plan Económico y de Inversión para los países vecinos meridionales» [SWD(2021) 23 final].

⁶⁹ Estas actividades y programas se financiarán con cargo al nuevo Instrumento de Vecindad, Cooperación al Desarrollo y Cooperación Internacional - Europa Global.

82. Asimismo, se han adoptado medidas importantes para mejorar la sostenibilidad del sistema financiero, en particular mediante la adopción en 2020 del Reglamento sobre la taxonomía, que crea un sistema de clasificación de las actividades económicas ecológicas. Esto facilitará la ampliación de los productos financieros ecológicos adecuados para promover la inversión en movilidad urbana y el despliegue de combustibles alternativos. La misión sobre ciudades inteligentes y climáticamente neutras apoyará este proceso aumentando las sinergias y las complementariedades con otros programas de la UE, al tiempo que ayudará a las ciudades a lograr la doble transición ecológica y digital a través de la preparación y la aplicación de sus Contratos de ciudad por el clima, que incluirán planes de inversión basados en el apoyo financiero regional, nacional y de la UE y detallarán su estrategia para obtener financiación de otras fuentes a fin de desarrollar y desplegar soluciones innovadoras para cumplir sus compromisos.
83. A través del Instrumento de Apoyo Técnico⁷⁰, la Comisión proporciona a los Estados miembros apoyo para diseñar y aplicar reformas destinadas a superar el déficit de inversión y acelerar la doble transición ecológica y digital. Los Estados miembros pueden solicitar ayuda a través del Instrumento de Apoyo Técnico para diseñar y aplicar medidas que les permitan participar en reformas e inversiones eficaces y sostenibles para una movilidad urbana más limpia, inteligente e integrada y facilitar así la transición hacia una movilidad urbana sostenible.
84. Se prestará más apoyo consultivo y asistencia técnica a través del Centro de Asesoramiento de InvestEU, mediante mecanismos específicos, en particular ELENA, URBIS y SIA/JASPERS y el Instrumento de Asistencia Técnica e Intercambio de Información de la Comisión Europea (TAIEX) o mediante proyectos de hermanamiento con terceros países. Esto también ayudará a maximizar la absorción y el impacto de los fondos de la UE.
85. La existencia de una estrategia integrada de movilidad urbana (Plan de Movilidad Urbana Sostenible u otro plan equivalente) puede ofrecer garantías adicionales sobre la eficacia y la eficiencia de las inversiones como parte de un enfoque sistémico.

La Comisión hará lo siguiente:

- desarrollará un vínculo más estrecho entre los planes de movilidad urbana sostenible y los instrumentos de financiación y, por ejemplo, dará prioridad en los programas de trabajo del Mecanismo «Conectar Europa» a proyectos de movilidad urbana respaldados por planes de movilidad urbana sostenible o planes equivalentes y, en las convocatorias de Horizonte Europa, favorecerá a los solicitantes que cuenten con planes de movilidad urbana sostenible;
- seguirá prestando apoyo financiero para inversiones en movilidad urbana sostenible en la UE y fuera de ella, en particular a proyectos de movilidad urbana inteligentes y sostenibles en las ciudades a través del Programa de Investigación e Innovación de la UE «Horizonte Europa» (2021-2027).

6 CONCLUSIONES

86. La presente Comunicación es un llamamiento a impulsar la acción en todos los niveles de gobernanza para hacer frente a los retos de movilidad que enfrentan las zonas urbanas: la Comisión intensificará su apoyo en ámbitos con un valor añadido europeo establecido (en

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_es.

particular en relación con los nodos urbanos de la RTE-T y las recomendaciones a los Estados miembros sobre el establecimiento de planes de movilidad urbana sostenible eficaces), al tiempo que creará un marco común para apoyar a todas las ciudades de la UE en la transición hacia una movilidad urbana más sostenible e inteligente. Se insta a los Estados miembros a que apoyen el aumento de los esfuerzos de las autoridades locales para que la movilidad urbana sea más sostenible, inteligente y resiliente. Acelerar la transición hacia una movilidad urbana limpia y climáticamente neutra no solo representa un reto importante, sino que también ofrece enormes oportunidades a las ciudades, las regiones y la industria de toda la Unión y de terceros países. A fin de cuentas, esta transición responde a las expectativas de los ciudadanos de un aire más limpio, menos congestión y ruido y una mejor salud y seguridad vial, y se ajusta plenamente a la nueva estrategia de crecimiento para Europa.