CUESTIONARIO AL COMISARIO PROPUESTO

Apostolos TZITZIKOSTAS

Transporte Sostenible y Turismo

1. Competencia general, compromiso europeo e independencia personal

¿Qué aspectos de sus cualificaciones y experiencia personales considera usted particularmente pertinentes para desempeñar el cargo de comisario y fomentar el interés europeo general, especialmente en el ámbito cuyas competencias le corresponda a usted ejercer? ¿Cómo contribuirá usted a la aplicación de las orientaciones políticas de la Comisión? ¿Cómo aplicará usted la integración de la perspectiva de género en todos los ámbitos de actuación cubiertos por su cartera? ¿Cómo aplicará usted la integración de la perspectiva de la juventud?

¿Qué garantías de independencia puede usted dar al Parlamento y cómo garantizaría usted que ninguna de sus actividades pasadas, actuales o futuras pueda comprometer la realización de las labores que se le encomienden dentro de la Comisión?

Soy gobernador regional, antiguo parlamentario, expresidente y actualmente vicepresidente primero del Comité Europeo de las Regiones. Por encima de todo, soy un proeuropeo convencido.

Tengo el honor de que se me haya propuesto para la cartera de Transporte Sostenible y Turismo, una cartera que une dos sectores con grandes sinergias, pero que también se enfrentan a retos similares en su avance hacia un futuro más sostenible y próspero.

Durante mi mandato como gobernador de la región griega de Macedonia Central, he promovido una transformación de la movilidad urbana en la ciudad de Salónica para que el transporte sea más ecológico, inteligente, sostenible y asequible. He aplicado políticas encaminadas a reducir las emisiones de los vehículos en mi región fomentando el uso de vehículos eléctricos y promoviendo la movilidad activa; en particular, mediante la creación de estaciones de recarga eléctrica y la ampliación de la red de carriles bici. Además, he gestionado fondos europeos para modernizar las infraestructuras de transporte a fin de conectar las zonas urbanas con las zonas rurales y mejorar la seguridad vial. También he logrado promocionar mi región para que sea uno de los principales destinos turísticos de Grecia y he apoyado proyectos que invierten en turismo sostenible. Asimismo, en colaboración con otras partes interesadas a nivel local y regional, hemos establecido nuevas conexiones marítimas y aéreas para promover así la conectividad y el alcance del transporte dentro de las regiones. Por otra parte, dada mi experiencia en el Comité Europeo de las Regiones, confío en mi capacidad para reducir la brecha entre las autoridades europeas, nacionales y regionales con el objetivo de crear un sistema de transporte sostenible, inteligente y seguro que esté al servicio de todos los ciudadanos y los conecte y, además, garantice la posición de la UE como uno de los principales destinos turísticos. Como presidente del Comité Europeo de las Regiones, impulsé una colaboración más estrecha con el Parlamento Europeo y la Comisión Europea, trabajando de manera conjunta con otros líderes regionales y locales y con las demás instituciones europeas. Así, me convencí de que podemos lograr mucho más si nos mantenemos unidos.

Gracias a esta experiencia, sé muy bien lo cruciales que son ambos sectores para nuestra Unión y he sido testigo de primera mano de las situaciones reales a las que se enfrentan. Sé lo importante que es el transporte para las regiones de la UE más alejadas y para su sentimiento de pertenencia a la Unión. También he observado las consecuencias de la pandemia de COVID-19 en el turismo y en nuestra ciudadanía y nuestras empresas. Ambos sectores cuentan con un potencial enorme para contribuir a aumentar nuestra prosperidad, lograr las transiciones ecológica y digital y mantener nuestra calidad de vida. Mi experiencia y mi trabajo sobre el terreno me ayudarán a elaborar respuestas políticas que pongan a los ciudadanos en el foco de nuestros esfuerzos.

Las orientaciones políticas de la presidenta electa Von der Leyen establecen un nuevo plan para lograr la prosperidad y la competitividad de Europa de manera sostenible. Me gustaría que el transporte y el turismo, así

como sus ecosistemas industriales, ocupen un papel central en este plan como parte de su doble transición, la digital y la ecológica. Haré todo lo que esté en mi mano para lograr que el transporte y el turismo europeos sean más competitivos, sostenibles y resilientes. Trabajaré sin descanso para aplicar plenamente y hacer avanzar la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y la Agenda Europea para el Turismo 2030.

Para ello, me centraré en apoyar su aplicación por parte de nuestras empresas y de los Estados miembros. Trabajaré para reforzar el mercado único del transporte y elaboraré un Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible, a fin de facilitar la transición hacia soluciones de transporte sostenibles. Apoyaré el despliegue de las estructuras transeuropeas de transporte, aprovechando al máximo las herramientas digitales, las nuevas tecnologías y la innovación. También haré todo lo posible para mantener la posición de Europa como principal destino turístico, garantizando al mismo tiempo la sostenibilidad, la resiliencia y la competitividad del sector.

Trabajaré bajo la dirección del vicepresidente ejecutivo o la vicepresidenta ejecutiva para Cohesión y Reformas y colaboraré con otros vicepresidentes ejecutivos y comisarios para promover la transición ecológica y digital y aumentar la competitividad del transporte y el turismo europeos.

Soy consciente de que la mano de obra del sector del transporte no es lo suficientemente diversa. De hecho, sigue siendo uno de los sectores con mayor presencia masculina. Al mismo tiempo, la mano de obra del sector del transporte está envejeciendo rápidamente, lo que aumenta aún más la necesidad de atraer una reserva de talento más diversa al sector. Me comprometo a garantizar la integración del principio de igualdad en la política de transporte, especialmente en lo que se refiere al género y la edad, con el fin de abordar de manera eficaz los retos a los que se enfrenta el sector del transporte; en particular, la escasez de personal y la necesidad de que los trabajadores mejoren y reciclen sus capacidades para adaptarse a los cambios tecnológicos, así como a la automatización y la digitalización que ya están en marcha.

En concreto, apoyaré la iniciativa «Mujeres en el transporte: Plataforma de la UE para el cambio» y la red de embajadores de la diversidad en el transporte. También tengo como propósito mantener un diálogo constante con la juventud acerca de sus aspiraciones y los retos que perciben en relación con el empleo en el sector del transporte, a fin de comprender mejor sus expectativas y preocupaciones. Por tanto, espero organizar un Diálogo con la Juventud ya en los primeros cien días de mi mandato.

Soy plenamente consciente de las obligaciones establecidas en los Tratados (artículo 17, apartado 3, del TUE y artículos 245 y 339 del TFUE) y me reafirmo en mi compromiso de respetar estas obligaciones, tanto los niveles de conducta ética más elevados como el Código de Conducta de los Miembros de la Comisión Europea. Mi declaración de intereses prevista en el Código de Conducta de los Miembros de la Comisión Europea es exhaustiva y accesible al público y se actualizará según proceda.

Evitaré toda posición o situación que puedan poner en cuestión mi independencia, imparcialidad y disponibilidad para la Comisión, y me comprometo a comunicar a la presidenta de la Comisión cualquier situación que pudiera suponer un conflicto de intereses en el ejercicio de mis responsabilidades oficiales.

Me comprometo igualmente a cumplir las obligaciones de transparencia, tal como se establecen en el Código de Conducta, en lo que respecta a reunirme únicamente con aquellas organizaciones o trabajadores por cuenta propia que estén inscritos en el Registro de transparencia.

2. Gestión de la cartera y cooperación con el Parlamento Europeo

¿Puede comprometerse usted a informar debidamente al Parlamento sobre sus acciones y las de sus servicios? ¿En qué sentido se considera a sí mismo responsable ante el Parlamento?

¿Qué compromisos específicos está usted dispuesto a asumir en cuanto a su compromiso con el Parlamento y su presencia en él, tanto en comisión como en sesión plenaria, a fin de garantizar la transparencia, la cooperación y el seguimiento efectivo de las posiciones y las solicitudes de iniciativas legislativas formuladas por el Parlamento? En relación con las iniciativas previstas y los procedimientos en curso, ¿está usted dispuesto a facilitar al Parlamento la información y los documentos pertinentes en pie de igualdad con el Consejo?

Si se confirma mi nombramiento como comisario, asumiré toda la responsabilidad política de las actividades en el ámbito del transporte sostenible y el turismo, tal como se establece en la carta de mandato que me fue enviada el 17 de septiembre. Desempeñaré mis funciones en estrecha cooperación con los demás miembros del Colegio de Comisarios y de conformidad con los métodos de trabajo establecidos por la Presidenta, respetando en todo

momento el principio de colegialidad. Colaboraré estrechamente con los demás comisarios y comisarias en el desarrollo, la adopción y la aplicación de las iniciativas de actuación que sean necesarias para cumplir lo dispuesto en las orientaciones políticas de la presidenta Von der Leyen presentadas al Parlamento Europeo en julio.

Creo que la cooperación interinstitucional es una pieza clave para el funcionamiento efectivo del sistema institucional de la UE y para dar eficiencia y legitimidad a la toma de decisiones de la Unión. En este sentido, mi trabajo se guiará por principios fundamentales como la apertura, la confianza mutua, la eficiencia y el intercambio periódico de información. Apoyaré y respetaré en todo momento las disposiciones del Acuerdo Marco de 2010 y del Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación de 2016. Soy consciente de que el Parlamento Europeo y el Consejo, en calidad de colegisladores, deben ser tratados del mismo modo.

Me comprometo a garantizar que mis interacciones con el Parlamento Europeo sean abiertas, transparentes y constructivas. Me gustaría construir una relación basada en la confianza mutua. Estaré dispuesto a participar en todas las reuniones de las comisiones cuando sea necesario y en los diálogos tripartitos, así como en los intercambios que se celebren en sesión plenaria y que atañan a mi cartera. Colaboraré con el Parlamento y con las comisiones pertinentes en todas las fases tanto del proceso de diseño de las políticas como del diálogo político. Cuando sea necesario, participaré en las resoluciones asociadas a ciertos procedimientos en virtud de lo establecido en el artículo 225 del TFUE.

Si se confirma mi nombramiento como comisario, entablaré relaciones constructivas y garantizaré un flujo regular de información con la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN), con la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) y con otras comisiones, según proceda. Creo también en una comunicación directa, regular y transparente con los miembros de las comisiones. Estaré dispuesto a participar en reuniones bilaterales siempre que sea necesario. Procuraré garantizar que las preguntas de los diputados al Parlamento Europeo dirigidas a la Comisión en aquellos ámbitos o cuestiones que sean de mi competencia reciban respuestas oportunas e informativas. Estaré dispuesto a comparecer ante las comisiones y el Pleno del Parlamento Europeo en caso necesario.

Asimismo, me comprometo a garantizar que el Parlamento Europeo esté bien informado sobre las etapas clave de las negociaciones internacionales que puedan desarrollarse en los ámbitos de mi competencia, así como sobre otros acontecimientos importantes.

Me comprometo a aportar, junto con el Parlamento Europeo y el Consejo, una mayor transparencia a lo largo de todo el proceso legislativo. Aplicaré las disposiciones en materia de transparencia, incluidas las relativas al ejercicio de programación plurianual al inicio del mandato, tal como se establece en el Acuerdo Marco y en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación. También cumpliré las estrictas normas de transparencia de la Comisión en las reuniones con representantes de intereses. Me comprometo a aplicar el programa de mejora de la legislación y a garantizar que las propuestas políticas bajo mi responsabilidad se basen en consultas con expertos y con el público en general. Trataré de encontrar nuevas formas para avanzar y nuevas ideas para dar mayor voz a la ciudadanía y a la sociedad civil de la Unión Europea, en particular a nuestros jóvenes. Tenemos que promover la democracia participativa para que la ciudadanía esté bien informada y participe en la elaboración de políticas. Lucharé de manera activa contra la desinformación y haré todo lo posible para comunicar de manera oportuna y clara las acciones de la Comisión, así como para escuchar atentamente las preocupaciones de las personas afectadas.

Además, me comprometo a garantizar que las relaciones con la Dirección General de Movilidad y Transportes y otros servicios de la Comisión se basen en la lealtad, la confianza, la transparencia, el apoyo mutuo y un flujo de información bidireccional.

Preguntas de la Comisión de Transportes y Turismo

3. En su carta de mandato, la presidenta Von der Leyen encomendó al futuro comisario de Transporte Sostenible y Turismo la labor de hacer el transporte europeo más competitivo, sostenible y resistente a futuras perturbaciones y garantizar que el transporte sea seguro, accesible y asequible para todos los ciudadanos de la Unión. ¿Cuáles serían su estrategia y prioridades, también en términos de legislación concreta, para llevar a cabo esta tarea y con arreglo a qué calendario? ¿Cuáles son, en su opinión, los retos más acuciantes y cómo piensa abordarlos?

El transporte es un factor crucial para mantener la competitividad de la economía europea y del mercado único. Y así lo veo yo también: no solo como un sector económico importante en sí mismo, sino también como un catalizador esencial de otras actividades económicas, en particular el turismo. Además, el sector del transporte es

fundamental para alcanzar nuestros objetivos climáticos de aquí a 2030 y la neutralidad climática de aquí a 2050. Por tanto, está claro que la política de transportes no puede ni debe desarrollarse en abstracto. De acuerdo con la misión que me ha sido confiada por la presidenta electa Ursula von der Leyen, si se confirma mi nombramiento, colaboraré estrechamente con el vicepresidente ejecutivo o la vicepresidenta ejecutiva para Cohesión y Reformas y con todos los demás miembros del Colegio de Comisarios para garantizar que nuestras políticas se diseñen de manera uniforme y aprovechen todo el potencial del sector del transporte y la movilidad. Esto nos permitirá alcanzar nuestros objetivos con respecto a la economía de la UE, en concreto los de competitividad, sostenibilidad y resiliencia.

En mi opinión, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente adoptada por la Comisión Europea en diciembre de 2020 estableció un ambicioso plan para la política de transportes de la UE y seguirá siendo aplicable en gran medida durante los próximos años. Los tres pilares de la Estrategia —la transición a una movilidad sin emisiones, la consecución de una conectividad fluida, segura y eficiente y la creación de un espacio único europeo de transporte más resiliente— se ajustan a mi visión del futuro del transporte europeo. Pretendo continuar el trabajo que ya se está realizando y avanzar rápidamente en las nuevas acciones prioritarias de la Comisión para el transporte sostenible y el turismo.

Mi prioridad será lograr un sistema de transporte que permita que nuestras empresas sean competitivas y que nuestros ciudadanos estén bien conectados, todo ello de manera respetuosa con el clima y con el medio ambiente. Esto solo será posible si perseveramos en nuestros esfuerzos para alcanzar la doble transición ecológica y digital del sector, ir a la vanguardia de las innovaciones punteras y garantizar que el transporte en Europa continúe siendo seguro, accesible y asequible. A su vez, es necesario que el sector del transporte de la UE y sus ecosistemas industriales puedan competir a escala mundial, anticiparse y prepararse para cualquier tipo de impacto externo y recuperarse rápidamente tras situaciones de inestabilidad, tales como catástrofes naturales, tensiones geopolíticas u otras situaciones que afecten de manera más amplia a la economía, como la que hemos presenciado durante la pandemia de COVID-19. Además, este sector debe apoyar la defensa y la seguridad de Europa; por ejemplo, mediante una mejora de la movilidad militar.

Como han señalado Mario Draghi y Enrico Letta, son muchos los retos que tenemos por delante: desde la necesidad de grandes inversiones hasta la fragmentación normativa, pasando por la escasez de mano de obra y de capacidades y la desigualdad de condiciones con respecto a terceros países.

En primer lugar, adoptaré medidas para apoyar al sector en la transición hacia sus objetivos de sostenibilidad y digitalización y eliminaré los obstáculos para mejorar su competitividad. En este sentido, mi idea es presentar un Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible cuyo objetivo será aumentar y priorizar la inversión en soluciones para la descarbonización del transporte. También diseñaré un plan de acción industrial de la UE para el sector del automóvil y una nueva estrategia industrial marítima. Estas iniciativas son fundamentales para mantener la ventaja competitiva de nuestro ecosistema industrial. Además, presentaré un plan específico para mejorar las conexiones entre las capitales y las grandes ciudades de la UE mediante trenes de alta velocidad y trenes nocturnos. Para seguir impulsando el cambio modal del transporte y fomentar los viajes transfronterizos, presentaré un Reglamento sobre la reserva y la venta de billetes digital única para el ferrocarril que complemente y mejore las obligaciones existentes en este ámbito. También presentaré una iniciativa de servicios digitales para la movilidad multimodal que facilitará a la ciudadanía la elección de opciones de viaje más sostenibles. Asimismo, coordinaré la preparación de una estrategia portuaria global de la UE para mejorar la seguridad, la sostenibilidad y la competitividad de los puertos de la UE. De confirmarse mi nombramiento, y tras ponerme de acuerdo con el resto de miembros del Colegio de Comisarios, procuraré presentar estas iniciativas lo antes posible una vez iniciado mi mandato.

En segundo lugar, otra de mis prioridades será mejorar la seguridad del transporte, pues es fundamental proteger a nuestros pasajeros y a los trabajadores de este sector. Para ello, debemos aplicar plenamente las normas de seguridad del transporte de la UE en todo el territorio de la Unión y en todos los modos de transporte, así como mejorar las herramientas de las que disponemos para facilitar y reforzar la supervisión de los organismos nacionales de seguridad. Además, debemos apoyar el despliegue de tecnologías inteligentes y la modernización de aquellas infraestructuras que pueden hacer que nuestros sistemas de transporte sean más seguros. Me gustaría presentar, ya al inicio de mi mandato, el paquete sobre la inspección técnica de vehículos, destinado a mejorar el funcionamiento de los sistemas fundamentales de seguridad y de control de las emisiones en los vehículos, así como abordar la cuestión del fraude en los cuentakilómetros.

En tercer lugar, me centraré en garantizar que el amplio acervo de la UE en materia de transporte actualmente en vigor se aplique y se haga cumplir de manera efectiva y coherente. Al fin y al cabo, los objetivos políticos cruciales

—desde la competencia leal hasta las estrictas normas sociales, medioambientales y de seguridad y la protección eficaz de los pasajeros— dependen totalmente de la plena aplicación de las normas acordadas en toda nuestra Unión. Para que el mercado único de los servicios de transporte no se quede en una aspiración, es necesario velar por la aplicación y el cumplimiento. Como parte de esta labor, escucharé atentamente los distintos puntos de vista y la experiencia de todas las partes interesadas y administraciones implicadas y mantendré diálogos acerca de la aplicación. Informaré periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre estas cuestiones. No escatimaré esfuerzos para simplificar y aliviar la carga normativa a nuestras empresas y administraciones públicas cuando sea necesario, en particular haciendo el mejor uso posible de las soluciones digitales.

En cuarto lugar, la rápida evolución del contexto geopolítico en los últimos años ha puesto aún más de relieve la importancia de una vecindad estable y unos vínculos internacionales sólidos. Junto con el comisario o la comisaria de Ampliación, y si se confirma mi nombramiento, emprenderé un activo programa de ampliación para impulsar la integración de los países candidatos en los sistemas de transporte de la UE. En este sentido, me centraré en ampliar la red transeuropea de transporte (RTE-T), mejorar nuestras conexiones físicas y facilitar la adaptación de los candidatos a las normas de la UE. Al fin y al cabo, el transporte será una pieza clave para la cohesión y la integración de estos países en el mercado único. Trabajaré para mejorar las conexiones y la cooperación con el resto de socios y aliados internacionales, a fin de crear rutas logísticas eficientes y eficaces para nuestros suministros y exportaciones esenciales, así como para promover las normas y prácticas de la UE en todo el mundo. Estoy firmemente convencido de que muchos de los retos que tenemos por delante solo se podrán abordar si nos involucramos más allá de nuestras fronteras. Por ello, me aseguraré de que la UE desempeñe un papel de liderazgo en los foros internacionales pertinentes y con nuestros socios internacionales clave, promoviendo nuestras normas sociales, medioambientales y de seguridad más estrictas.

También trabajaré para defender los intereses del sector europeo del transporte y sus ecosistemas industriales, en particular reforzando la aplicación de los acuerdos existentes con terceros países, como los acuerdos de transporte aéreo, y celebrando nuevos acuerdos comerciales y asociaciones que sean beneficiosos para ambas partes.

A fin de alcanzar estos objetivos políticos, colaboraré con el Parlamento Europeo y el Consejo para concluir las negociaciones legislativas sobre aquellas iniciativas que aún están pendientes y que son fundamentales para la competitividad, la seguridad y la sostenibilidad de nuestro sector. Estas iniciativas tienen como objetivo abordar la fragmentación normativa en el mercado único del transporte de la UE, mejorar la seguridad vial y marítima y seguir incentivando las soluciones de transporte sostenible.

Por último, pero no por ello menos importante, el transporte en Europa necesita inversiones a una escala sin precedentes. Estas inversiones deben hacerse pensando en el objetivo clave de completar la red RTE-T, nuestra columna vertebral del transporte, y en lograr que las infraestructuras de la UE sean más resilientes frente a catástrofes naturales o acciones hostiles. Además, las inversiones deben contribuir a la defensa y la seguridad europeas a través de acciones destinadas a mejorar la movilidad militar, así como a una organización más inteligente de la movilidad en nuestras ciudades, al despliegue de soluciones innovadoras y a la modernización de nuestras flotas, para lo cual es necesario invertir en combustibles y tecnologías sostenibles que permitan la descarbonización del sector.

4. ¿Qué medidas adoptará usted para garantizar que la Unión alcance sus objetivos climáticos en el sector del transporte, tanto en lo que se refiere a aplicar o adaptar la legislación actual como a proponer nueva legislación, asegurando al mismo tiempo la igualdad de condiciones para las empresas europeas de transporte, la competitividad del sector europeo del transporte y empleos atractivos y de alta calidad en Europa?

Se calcula que, para alcanzar el objetivo de neutralidad climática establecido para 2050, será necesario reducir en un 90 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y aumentar la cuota de energías renovables utilizadas en el transporte hasta el 94 %. En consonancia con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, me esforzaré por conseguir que todos los modos de transporte sean más sostenibles. Además, procuraré aumentar y facilitar el acceso de los ciudadanos a opciones de transporte y movilidad que sean sostenibles y asequibles, y ofreceré los incentivos adecuados a la ciudadanía y a las empresas para que puedan tomar decisiones informadas. Si se confirma mi nombramiento como comisario, trabajaré codo con codo con los vicepresidentes ejecutivos y las vicepresidentas ejecutivas correspondientes, así como con el comisario o la comisaria de Clima, Cero Emisiones Netas y Crecimiento Limpio y el comisario o la comisaria de Energía y Vivienda, a fin de cumplir nuestros objetivos comunes en materia de sostenibilidad, pues esto solo es posible mediante una estrecha colaboración entre nosotros y la coordinación entre nuestros respectivos ámbitos políticos.

El marco político general ya quedó establecido en el mandato anterior de la Comisión, y confío en que estas normas proporcionen la previsibilidad necesaria para que todas las partes interesadas continúen sus inversiones y su transición hacia soluciones más limpias. Pero debemos seguir trabajando para crear las condiciones favorables adecuadas, y debemos hacerlo de forma neutra desde el punto de vista tecnológico. En concreto, esto nos obligará a garantizar que haya suficientes fuentes de energía sostenibles a disposición de todos los sectores del transporte y que sean asequibles. Por tanto, si se confirma mi nombramiento como comisario, me encargaré de mantener diálogos frecuentes con las partes interesadas para analizar la mejor manera de adaptar la aplicación a las realidades sobre el terreno.

Para lograr todo esto, en primer lugar, tengo la intención de presentar un Plan de Inversiones para el Transporte Sostenible. Partiendo de la base del Pacto Industrial Limpio, el objetivo de este Plan es definir medidas para apoyar de manera eficaz la transición energética en el transporte e impulsar la inversión en la producción y el suministro de combustibles sostenibles en Europa, en particular para el transporte aéreo y marítimo, así como mejorar el acceso del transporte a la electricidad. Seguiré de cerca y evaluaré los avances que se vayan logrando en la adopción acordada de combustibles sostenibles para la aviación y el transporte marítimo, a fin de que nuestras normas cumplan sus objetivos, y no dudaré en presentar posibles ajustes en caso de que sea necesario.

El cambio climático es un problema a escala mundial, por lo que las soluciones también tienen que ser a escala mundial. En coordinación con los Estados miembros, colaboraré con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) para allanar el camino hacia una agenda mundial igual de ambiciosa. Esto es fundamental también para garantizar la igualdad de condiciones y la competitividad de las compañías aéreas y marítimas europeas que operan a escala mundial, así como para avanzar en nuestros objetivos relacionados con la sostenibilidad del transporte y la descarbonización en todo el mundo (véanse mis respuestas a la pregunta n.º 6).

En segundo lugar, para que el transporte por carretera se mantenga en la senda hacia una descarbonización estable, me encargaré de supervisar una rápida creación de infraestructuras de recarga y repostaje fáciles de usar en toda Europa. Además, seguiré de cerca la evolución en los Estados miembros y de aquí a 2027 llevaré a cabo una revisión del Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos a fin de abordar cualquier posible deficiencia. Trabajaré con el comisario o la comisaria de Energía y Vivienda para garantizar un desarrollo coordinado de las infraestructuras de transporte y energía necesarias para adaptarse al futuro aumento de la demanda de electricidad en el transporte, también para los vehículos pesados. Me gustaría, además, estudiar cómo promover una transición más rápida hacia vehículos de cero emisiones, también en las flotas empresariales (véase la respuesta a la pregunta de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria).

Al mismo tiempo, trabajaré para aumentar la inversión y el despliegue de infraestructuras ferroviarias y trenes de alta velocidad, así como para mejorar la experiencia de los pasajeros a través de una reserva y venta de billetes digital única en toda Europa, lo que a su vez servirá para fomentar un mayor uso del tren como modo de transporte sostenible (véase mi respuesta a la pregunta n.º 3). Apoyaré a las ciudades europeas en la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible en los que el transporte público y la movilidad activa segura ocupen un papel central. También supervisaré la aplicación de la Declaración europea sobre el uso de la bicicleta mediante la publicación de un informe detallado el próximo año.

Trabajaré para reforzar el mercado único del transporte de la UE, construir una red eficiente de infraestructuras de transporte y promover soluciones de transporte innovadoras (véanse mis respuestas a las preguntas n.º 1 y 4). Todos estos ámbitos cuentan con un gran potencial aún sin explotar para aumentar la eficiencia e impulsar el crecimiento de la UE a la vez que se reducen las emisiones.

La competitividad de las empresas de transporte europeas depende de la disponibilidad de personal formado y cualificado. Debemos atajar de manera urgente la actual escasez de mano de obra en el sector y hacer frente a los retos relacionados con el reciclaje y perfeccionamiento profesional de los trabajadores. En 2024 se adoptó una Recomendación sobre los medios para abordar el impacto de la automatización y la digitalización en la mano de obra del sector del transporte. Trabajaré con las autoridades nacionales y las partes interesadas que correspondan para intensificar sus esfuerzos a fin de garantizar que la mano de obra cuente con las capacidades necesarias para adaptarse a las nuevas tecnologías y a la innovación, tanto en el ámbito de la sostenibilidad como en el de la digitalización. También apoyaré la labor de las asociaciones a gran escala del Pacto por las Capacidades en el sector del automóvil y en el de la construcción naval y la tecnología marítima, en estrecha cooperación con el vicepresidente ejecutivo o la vicepresidenta ejecutiva para Personas, Capacidades y Preparación.

Otra forma esencial de abordar la actual escasez de mano de obra en el transporte es mejorar las condiciones laborales de las personas que trabajan en este sector. Como complemento a las iniciativas que el vicepresidente ejecutivo o la vicepresidenta ejecutiva para Personas, Capacidades y Preparación propondrá para apoyar empleos de calidad, tales como la hoja de ruta para el empleo de calidad, seguiré procurando que nuestros trabajadores del sector del transporte tengan mejores condiciones laborales. La UE cuenta con toda una serie de normas sociales destinadas a mejorar el bienestar de nuestros conductores, tripulaciones y demás personal de este sector. Mi prioridad será mejorar la aplicación y el control del cumplimiento de dichas normas, que actualmente sigue produciéndose de manera desigual. En este sentido, entre los ámbitos de trabajo más importantes se encuentran la aplicación de normas para mejorar las condiciones laborales y el descanso de los conductores, el apoyo a la creación de zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como el desarrollo de iniciativas destinadas a concienciar sobre los derechos laborales y sociales y las obligaciones de los trabajadores (móviles), teniendo en cuenta las características de cada modo de transporte. Además, debemos atraer a más mujeres y jóvenes al sector del transporte.

Si algo queda claro después de todo lo anterior, es que la transición hacia una movilidad más sostenible debe ir acompañada de la conectividad necesaria y la asequibilidad del transporte. Esto es especialmente importante si se tiene en cuenta que el transporte representa ya una media del 12,5 % del presupuesto familiar de la UE. Para hacer frente a estas consecuencias negativas para la sociedad, animaré y ayudaré a los Estados miembros a tener en cuenta las necesidades de transporte y movilidad en la elaboración de sus planes sociales para el clima, para lo cual elaboraré una serie de recomendaciones sobre cómo abordar y prevenir la «pobreza en el transporte». Esto contribuirá a la labor del vicepresidente ejecutivo o la vicepresidenta ejecutiva para Personas, Capacidades y Preparación, que está trabajando en la estrategia de la UE de lucha contra la pobreza.

5. Según el informe Draghi, la mejora de las infraestructuras y los servicios, así como una gestión más eficaz del ferrocarril y las vías navegables interiores, pueden generar un mayor crecimiento, ayudar a abordar la congestión y adaptarse a la creciente demanda. Se calcula que la congestión de las carreteras cuesta a la Unión unos 230 000 millones EUR al año. Además, se observa una escasez persistente de mano de obra cualificada en todos los modos de transporte. ¿Qué medidas piensa adoptar para que se materialicen los objetivos de cambio modal y multimodalidad, tanto para pasajeros como para mercancías, en consonancia con la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, y para abordar la escasez de mano de obra en el sector del transporte? En este contexto, ¿cómo garantizará que un transporte por ferrocarril y vías navegables interiores (este último ausente de la carta de mandato) más eficaz siga siendo parte integrante de la Estrategia? También en términos de multimodalidad, ¿qué medidas legislativas concretas tiene previsto adoptar usted para que el transporte multimodal sea más eficaz, accesible y asequible para los ciudadanos de la Unión? ¿Con arreglo a qué calendario?

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ofrece una orientación clara para hacer que el transporte sea más sostenible y establece una serie de hitos importantes relacionados con la necesidad de aumentar el uso de modos de transporte más sostenibles, como, por ejemplo, incrementar considerablemente el tráfico de trenes de alta velocidad y el transporte de mercancías por ferrocarril y utilizar en mayor medida el transporte marítimo de corta distancia y por vías navegables interiores. Tanto la Comisión como las autoridades nacionales y locales y otras partes interesadas deben trabajar más para alcanzar estos hitos.

Si se confirma mi nombramiento como comisario, quiero asegurarme de que la Comisión desempeñe un papel central. Otra de mis prioridades es desarrollar un ambicioso plan para ayudar a conectar las capitales y las grandes ciudades de la UE mediante trenes de alta velocidad. Para ello, será necesario aplicar de manera efectiva nuestra política de la RTE-T y sortear los numerosos obstáculos existentes para mejorar la conectividad de todos los servicios ferroviarios europeos. Entre estos obstáculos se encuentran la falta de interoperabilidad, tal y como se manifiesta en la señalización, y el insuficiente despliegue de otras tecnologías digitales. Estas acciones también contribuirán a mejorar las conexiones, en particular, mediante trenes nocturnos y un transporte de mercancías por ferrocarril más moderno y flexible, de modo que todas las regiones de Europa reciban un servicio adecuado. Dado que el ferrocarril debe contar con el apoyo de una industria de suministro ferroviario fuerte y diversa y de una mano de obra competente, me centraré también en promover soluciones que puedan contribuir a un mejor funcionamiento del sistema ferroviario europeo.

La aplicación y el control del cumplimiento del cuarto paquete ferroviario siguen siendo cruciales para mejorar la oferta de servicios ferroviarios a nuestros ciudadanos.

Como he explicado anteriormente, también me gustaría poner en marcha una iniciativa para implantar la expedición de billetes multimodales lo antes posible; en concreto, un Reglamento sobre la reserva y la venta de billetes digital única que estará listo para finales de 2025 y que vendrá a complementar y mejorar las obligaciones

existentes en este ámbito. Por otra parte, impulsaré una iniciativa de servicios digitales para la movilidad multimodal que servirá para facilitar el acceso a las opciones de viaje en ferrocarril y para mejorar la protección de los pasajeros.

Aparte de esto, otros ámbitos de trabajo importantes serán la mejora de la conectividad ferroviaria mediante la modernización de las infraestructuras y la creación de nuevas conexiones transfronterizas, así como la integración de la red ferroviaria con otros modos de transporte. También será importante resolver los problemas actuales relacionados con el sistema de certificación de los maquinistas (véanse mis respuestas a la pregunta n.º 2 acerca de la escasez de mano de obra).

Para lograr una multimodalidad efectiva, cabe no olvidar el importante papel que desempeñan otros modos de transporte colectivo, como el transporte público, la movilidad compartida y los autocares. Debemos facilitar su transición hacia una mayor sostenibilidad. Para que nuestro sistema de transporte multimodal sea más sostenible y eficiente y para aliviar la congestión en las vías urbanas, será muy importante usar y aplicar de manera efectiva los planes de movilidad urbana sostenible, invertir en infraestructuras de transporte urbano seguras y sostenibles y fomentar modos de transporte activos.

En cuanto a la navegación interior, me centraré en aplicar el Plan de Acción NAIADES III para ayudar a transportar más mercancías por vías navegables interiores. Me centraré especialmente en garantizar que la red siga siendo navegable en todos sus tramos y en impulsar la adopción de embarcaciones y puertos con cero emisiones. Al mismo tiempo, trabajaré para promover soluciones digitales que permitan aumentar la eficiencia del sector y mejorar su integración en la cadena logística. A este respecto, es esencial que el Parlamento Europeo y el Consejo lleguen a un acuerdo sobre la propuesta de revisión de la Directiva relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados.

Me comprometo a aumentar el transporte intermodal de mercancías, que combina el comportamiento medioambiental y la eficiencia energética del ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores con la flexibilidad del transporte por carretera. Este es el segmento de mercado más prometedor y dinámico del transporte de mercancías. Haré todo lo posible para alcanzar un acuerdo ambicioso sobre la propuesta de revisión de la Directiva de transporte combinado.

También me centraré en la cuestión del transporte sin papeles para seguir reduciendo los obstáculos que afectan al transporte intermodal y simplificar los procedimientos administrativos en otros ámbitos, de manera que redunde en beneficio tanto de las empresas como de la ciudadanía. Esta labor complementará las herramientas ya existentes y se basará en ellas. Se trata de herramientas como la información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM) y el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe), que, una vez se implanten del todo, se espera que mejoren considerablemente la eficiencia del transporte de mercancías y del sector logístico.

Por otra parte, debemos empoderar a los consumidores, cuya demanda de productos y servicios más limpios es cada vez mayor. Para ello, cuento con la colaboración del Parlamento Europeo y del Consejo para llegar a un acuerdo sobre la propuesta de iniciativa CountEmissionsEU, que proporciona un marco común para contabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. También será útil a tal fin el sistema de etiquetado resultante de la iniciativa «ReFuelEU Aviation» para informar a los pasajeros sobre el comportamiento medioambiental de los vuelos.

Como he indicado anteriormente, trabajaré con las autoridades nacionales y las partes interesadas que correspondan para intensificar sus esfuerzos a fin de garantizar que la mano de obra cuente con las capacidades necesarias para adaptarse a las nuevas tecnologías y a la innovación, tanto en el ámbito de la sostenibilidad como en el de la digitalización, todo ello en colaboración con el vicepresidente o la vicepresidenta ejecutiva para Personas, Capacidades y Preparación.

6. Se prevé que la finalización de la RTE-T genere un aumento anual del PIB del orden de 467 000 millones EUR en 2050, pero harán falta unos 845 000 millones EUR y, hasta la fecha, la Comisión y los Estados miembros no han presentado un plan global para garantizar la financiación necesaria. ¿Cómo garantizará usted que la ejecución de la RTE-T se financie adecuadamente, en particular en el marco del próximo Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» y el nuevo marco financiero plurianual? ¿Cómo puede la Comisión incentivar y atraer la inversión privada para colmar esta brecha y cómo sugiere impulsar las asociaciones público-privadas?

El objetivo principal durante mi mandato será mejorar significativamente la conectividad de Europa, tanto dentro de la UE como con los países vecinos y con el resto del mundo. Esto constituye la base de un mercado único que

funcione y que permita la libre circulación de mercancías, servicios, pasajeros y trabajadores. Es preciso que los pasajeros, los trabajadores y las mercancías puedan circular por la Unión con la misma facilidad con la que lo hacen dentro de sus Estados miembros.

El Reglamento revisado por el que se establecen las orientaciones para la red transeuropea de transporte (RTE-T) define el objetivo de completar la red básica para 2030. Esto significa que los próximos cinco años serán esenciales para avanzar en la finalización de la red básica y para demostrar que somos capaces de obtener resultados. A este respecto, seguiré muy de cerca la aplicación de esta y otras disposiciones del citado Reglamento. En colaboración con los coordinadores de la RTE-T, los Estados miembros y el Parlamento Europeo, garantizaré un seguimiento adecuado de los avances y una mejor coordinación con los Estados miembros y las autoridades pertinentes. Además de la red básica, también procuraré que los avances se hagan extensibles a la red básica ampliada y a la red global para no dejar atrás a ninguna región. Esto es fundamental no solo para mejorar la cohesión territorial (y social) en la UE, sino también para reforzar nuestro mercado único.

El Reglamento RTE-T revisado ha ampliado nuestros corredores de transporte a Ucrania y Moldavia, lo que ha sentado las bases para conectar estos dos países con la UE a largo plazo. Al mismo tiempo, nuestra red de transporte se ha ampliado a los Balcanes Occidentales, lo que contribuirá a acelerar la integración de la región en el mercado europeo del transporte. Mi prioridad será cumplir estos planes sobre el terreno. Asimismo, me comprometo a seguir con el importante trabajo que se está llevando a cabo en los corredores de solidaridad para ofrecer rutas logísticas alternativas que funcionen correctamente entre la UE y Ucrania (y Moldavia) a través de vías navegables interiores, carreteras y ferrocarriles.

La finalización de la red RTE-T requerirá una inversión considerable: se calcula que solo la red básica requerirá una inversión de unos 515 000 millones de euros. El Mecanismo «Conectar Europa», como parte del actual marco financiero plurianual, ha contribuido al cierre de enlaces transfronterizos clave y ha acelerado la recuperación de la UE tras la pandemia. Colaboraré estrechamente con el comisario o la comisaria de Presupuesto, Lucha contra el Fraude y Administración Pública para garantizar que el próximo marco financiero plurianual refleje los retos a los que se enfrenta el sector del transporte, especialmente en lo que respecta a los enlaces transfronterizos, los enlaces que faltan por crear y la movilidad militar, a fin de facilitar la circulación de tropas y material a gran escala.

Seguiré colaborando igualmente con los Estados miembros y las autoridades locales para asegurarme de que reflejan íntegramente nuestros objetivos comunes en sus propios presupuestos y planes de inversión. Tenemos que buscar oportunidades de financiación más allá del sector público. Para ello, trabajaré en el desarrollo de fuentes de financiación innovadoras, basándome especialmente en la experiencia positiva que ha supuesto la combinación de subvenciones con préstamos en el marco del mecanismo relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos. En concreto, colaboraré con el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo para garantizar que sus estrategias de préstamo reflejen las necesidades políticas más apremiantes. Además, debemos seguir reflexionando sobre la manera en que la cartera de proyectos derivada de los corredores europeos de transporte, caracterizada por su solidez y madurez, puede atraer inversiones a largo plazo por parte de agentes y fondos privados. Y, para terminar, instaré a los Estados miembros a acelerar el plazo para la obtención de permisos y a reducir la carga administrativa para la participación de socios privados.

7. ¿Cómo piensa usted promover un sector turístico resiliente, sostenible y competitivo, en consonancia con la Agenda Europea para el Turismo 2030 y la Declaración de Palma de 2023 al tiempo que garantiza el crecimiento económico y una mejor gestión de los flujos turísticos acorde a las necesidades de las comunidades locales? Ante las negociaciones del próximo marco financiero plurianual, ¿se compromete a insistir en el llamamiento reiterado de la Comisión TRAN de que se establezca una línea presupuestaria separada para el turismo?

En primer lugar, tengo el honor de ser, si se confirma mi nombramiento, el comisario de Turismo Sostenible. Me propongo concretizar esta decisión de la presidenta Von der Leyen para que se traduzca en una verdadera política europea.

El turismo sostenible representa un impulso favorable para la economía europea, así como para las comunidades regionales y locales de toda Europa. Este sector articula todo un ecosistema industrial dinámico que representa a más de tres millones de pymes. Además, aporta valor a nuestro patrimonio natural y cultural común y contribuye a la cohesión económica y social de las regiones, incluidas las más remotas o desfavorecidas. Sin embargo, también es cierto que el turismo está muy concentrado en varias regiones concretas y está atravesando una serie de problemas comunes al transporte, desde el cambio climático hasta la escasez de mano de obra. Creo que la UE debe mantener su posición como primer destino turístico del mundo y, al mismo tiempo, hacer que el turismo sea más sostenible, equilibrado y respetuoso con las comunidades locales.

Me comprometo a promover un sector turístico resiliente, sostenible y competitivo, tal como acordaron los Estados miembros en el marco de la Agenda Europea para el Turismo 2030. Aunque las acciones, los objetivos y las responsabilidades establecidos en este acuerdo dejan claro cuál es la dirección hacia la que debemos avanzar, creo que necesitamos aprovechar mejor las sinergias que existen entre las diferentes políticas de la UE, y en particular con el transporte, para apoyar y promover el turismo de manera más efectiva. Por ello, si se confirma mi nombramiento como comisario, presentaré, tras una amplia consulta con las partes interesadas que correspondan —incluidas las autoridades locales y regionales—, una estrategia para acelerar la aplicación de esta agenda y ofrecer argumentos empresariales a favor de un turismo resiliente y competitivo. Apoyaré a la industria del turismo en sus esfuerzos por reducir el impacto ambiental y avanzar hacia nuevos modelos de negocio más ecológicos. Animaré a las empresas y, en particular, a las pymes a elegir programas y etiquetas de sostenibilidad reconocidos y fiables, lo que a su vez les permitirá ser más competitivas y satisfacer la demanda turística. Además, como forma de promover la excelencia, me aseguraré de que se sigan convocando los premios a la Capital Europea y el Pionero Verde del Turismo Inteligente.

Los destinos europeos deben contar con los medios necesarios para poder gestionar los flujos turísticos de manera equilibrada. Propongo seguir apoyando estos destinos mediante el intercambio de conocimientos, el aprendizaje entre iguales y la puesta en común de buenas prácticas. Esto servirá para reducir la presión sobre los lugares más turísticos, aplicar medidas preventivas, concienciar a los turistas sobre un comportamiento responsable y hacer que las comunidades de acogida se involucren en la creación y aplicación de modelos de turismo sostenible. La Declaración de Palma adoptada por el Consejo en 2023 destacó la sostenibilidad social del turismo como una cuestión clave. Esto, además, constituye un aspecto central en el proceso de transición del turismo. Por ello, seguiré mostrando mi apoyo a los destinos en su preparación para hacer frente al cambio climático.

Los datos también desempeñarán un papel importante a la hora de garantizar una gestión óptima de los flujos turísticos por parte de los destinos. A este respecto, la Comisión está creando un espacio compartido con datos sobre el turismo que permitirá a los agentes de este sector y a los diferentes destinos tomar decisiones más precisas e informadas.

En la actualidad, el apoyo de la UE al turismo se articula en torno a diferentes programas de financiación. La preparación del próximo marco financiero plurianual brindará la oportunidad de hacer que el presupuesto de la UE sea más sencillo, más específico y que tenga mayor capacidad de respuesta, para lo cual trabajaré con el comisario o la comisaria de Presupuesto, Lucha contra el Fraude y Administración Pública.

También será necesario seguir trabajando para informar a los agentes del ecosistema turístico sobre las oportunidades de financiación existentes, en particular para las pymes. Partiré de los trabajos que ya se están llevando a cabo para garantizar que nuestras empresas turísticas y nuestros sitios culturales encuentren oportunidades de financiación con mayor facilidad, no solo a nivel europeo, sino también a nivel nacional y regional.

Pregunta formulada por la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

8. El sector del transporte representa casi una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de Europa; de los principales sectores de la economía, es el único en el que las emisiones han aumentado a nivel de la Unión desde 1990. Por lo tanto, es esencial seguir trabajando para garantizar que todas las partes de dicho sector contribuyen a la descarbonización y disponen del marco adecuado. Se necesitan cambios transformadores que conllevan múltiples retos, como los relacionados con el mayor volumen de transporte en la infraestructura, el aumento de los combustibles alternativos sostenibles y el impulso de la fabricación de baterías. ¿Qué condiciones favorecedoras, medidas específicas, plazos e instrumentos jurídicos presentará usted para que las políticas de transporte sostenibles contribuyan al crecimiento económico, la seguridad del empleo y la competitividad en Europa y garanticen al mismo tiempo la consecución de los objetivos para 2030 como parte del Pacto Verde Europeo y la neutralidad climática de la Unión? ¿Cómo garantizará, en cooperación con el comisario propuesto para Clima, Cero Emisiones Netas y Crecimiento Limpio, que la Unión abra el camino hacia mayores compromisos internacionales a fin de reducir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en los sectores marítimo y de la aviación? ¿Qué medidas concretas tiene previsto adoptar usted como parte del plan de acción industrial de la Unión para el sector del automóvil? ¿Cuál será la naturaleza jurídica y el calendario de la propuesta anunciada sobre flotas empresariales limpias?

La necesidad de transformar el sector del transporte de la UE para avanzar hacia un futuro climáticamente neutro es innegable. Articularé mis esfuerzos en torno a los objetivos ya definidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente y basados en la legislación acordada hasta la fecha. En concreto, me centraré en llevar a

cabo un rápido despliegue de vehículos de cero emisiones, en garantizar la disponibilidad de combustibles y tecnologías sostenibles para el transporte y hacer que sean asequibles, en supervisar el rápido despliegue de las infraestructuras y en aumentar la actividad de transporte mediante modos de transporte más sostenibles. Considero que esta transformación no es una simple necesidad medioambiental, sino también una oportunidad económica para Europa. Liderar la transición mundial hacia un transporte sostenible permitirá a la UE reforzar su posición a la vanguardia de la innovación tecnológica. Además, este liderazgo aumentará su competitividad, impulsará el crecimiento y garantizará el empleo en Europa.

El marco regulador para la reducción de las emisiones del sector ya se ha establecido en gran parte a través de los paquetes de medidas «Objetivo 55», «Movilidad eficiente y ecológica» y «Ecologización del transporte de mercancías». Ahora tenemos que ofrecer resultados. Por ello, lo primero que haré será trabajar con los colegisladores para alcanzar un acuerdo sobre aquellas propuestas sobre las que aún no se ha alcanzado ningún acuerdo, como las iniciativas clave para fomentar el uso de vehículos pesados de cero emisiones, mejorar el uso de la infraestructura ferroviaria, promover las operaciones de transporte intermodal y establecer un marco para evaluar y comparar las emisiones de gases de efecto invernadero de los distintos servicios de transporte. También me aseguraré de que todos los instrumentos que se establecen en dichos paquetes se apliquen de manera rápida y efectiva.

Que el trabajo de la UE surta efecto o no dependerá de la existencia de una serie de condiciones favorecedoras fundamentales. La UE debe mejorar y adaptar su infraestructura de transporte al futuro, seguir reforzando el mercado único del transporte, facilitar la inversión, promover tecnologías como baterías más eficientes y grupos motopropulsores de emisión cero, así como aumentar la eficiencia del sistema de transporte a través de soluciones digitales. Uno de los ámbitos fundamentales en los que debemos trabajar es en garantizar el acceso a una cantidad mucho mayor de electricidad renovable y a combustibles que sean sostenibles y asequibles. Colaboraré con el comisario o la comisaria de Energía y Vivienda para garantizar un desarrollo coordinado de las infraestructuras de transporte y energía necesarias para adaptarse al futuro aumento de la demanda de electricidad en el transporte, también para los vehículos pesados. Trabajaré también para impulsar la producción y distribución de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos para el transporte, especialmente necesarios en los sectores aéreo y marítimo, dos segmentos en los que resulta difícil reducir las emisiones.

Tenemos que seguir esforzándonos por conciliar nuestros objetivos medioambientales con los imperativos sociales y económicos relacionados con el transporte; en concreto, la conectividad y la asequibilidad. También debemos aprovechar todos los medios a nuestra disposición para garantizar que la prosperidad y la fortaleza industrial de Europa reciban un apoyo adecuado. Estas serán mis prioridades, en consonancia con la misión que me ha confiado la presidenta electa Ursula von der Leyen.

Cabe destacar también la necesidad de aumentar la disponibilidad y la calidad de las opciones de transporte sostenible. Es por ello que seguiré promoviendo el uso del ferrocarril, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías. En este sentido, tengo la intención de presentar al inicio de mi mandato un ambicioso plan cuyo objetivo será conectar las capitales y las grandes ciudades de la UE mediante trenes de alta velocidad, así como una propuesta de Reglamento sobre la reserva y la venta de billetes digital única que complemente y mejore las obligaciones existentes en este ámbito (véanse mis respuestas a la pregunta n.º 2). También apoyaré a los legisladores en la consecución de un acuerdo ambicioso sobre la propuesta de la Comisión de un reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria.

Dado que el transporte es una cuestión de carácter internacional, es evidente que la UE no puede ni debe actuar por sí sola. Esto no solo es fundamental para limitar el calentamiento global, en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París, sino también para garantizar la igualdad de condiciones para nuestras empresas. Tenemos que mantener el liderazgo de la UE en la mitigación del cambio climático. Trabajaré codo con codo con el comisario o la comisaria de Clima, Cero Emisiones Netas y Crecimiento Limpio para garantizar que la UE presente un frente unido y lidere los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todo el mundo, en particular las relacionadas con la aviación y el transporte marítimo.

En cuanto a la aviación, algunos de los acuerdos, alcanzados en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que sirven de guía y proporcionan una base sólida para continuar con esta labor a nivel mundial son, por un lado, el objetivo a largo plazo de cero emisiones netas para la aviación y, por otro lado, el marco mundial para los combustibles de aviación sostenibles, los combustibles de aviación con menos emisiones de carbono y otras energías más limpias para la aviación. Será fundamental garantizar que el marco acordado sea eficaz. Si se confirma mi nombramiento como comisario, trabajaré para reforzar las normas y la aplicación del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y garantizar que aporte

beneficios climáticos reales en todo el mundo. En concreto, evaluaremos si el plan se ajusta lo suficiente a los objetivos del Acuerdo de París. No escatimaré esfuerzos en cooperar con terceros países ni en el marco de la OACI para apoyar el desarrollo de políticas y proyectos sobre combustibles de aviación sostenibles, tomando como referencia la experiencia pionera del Reglamento «ReFuelEU Aviation» y los programas de cooperación y asistencia exterior de la UE, incluida la Global Gateway.

En cuanto al transporte marítimo, 2025 será un año clave en los esfuerzos mundiales para mitigar el cambio climático. Si se confirma mi nombramiento como comisario, me centraré en garantizar que la Organización Marítima Internacional (OMI) acuerde medidas ambiciosas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a medio plazo. El objetivo será garantizar que las medidas acordadas puedan impulsar la adopción de combustibles de cero emisiones en el transporte marítimo, lograr una reducción constante de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector y garantizar que el marco responda a las necesidades de los países en desarrollo. También haré todo lo posible para reforzar las medidas a corto plazo en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero y apoyaré proyectos destinados a reducir la diferencia de precio entre los combustibles de cero emisiones y los combustibles tradicionales en todo mundial.

La transformación mundial del sector del transporte representa una oportunidad para los campeones industriales de Europa, tanto actuales como futuros, especialmente en el caso de la industria automovilística europea. Si se confirma mi nombramiento como comisario, me basaré en el Pacto Industrial Limpio y desarrollaré un plan de acción industrial para el sector del automóvil a fin de garantizar que la UE mantenga su posición como líder mundial y una base sólida de producción europea. Para ello, será necesario actuar a lo largo de toda la cadena de valor: desde las materias primas fundamentales hasta las infraestructuras de recarga. Debemos garantizar que la UE cuente con la infraestructura necesaria, tanto para el repostaje como para la recarga, y que pueda aprovechar al máximo la automatización y los datos. En última instancia, los objetivos de las medidas que debemos adoptar son claros: apoyar nuestra industria y a sus trabajadores, reducir nuestra dependencia y nuestros puntos débiles y lograr que el sector avance hacia el objetivo de la doble transición, la sostenible y la digital. La industria aeronáutica, ferroviaria, marítima y la de construcción naval deben avanzar hacia objetivos similares. Trabajaré con todos los miembros pertinentes del Colegio de Comisarios para lograr estos objetivos como parte del Pacto Industrial Limpio.

Con el fin de lograr una transformación sostenible, no solo será necesario adoptar medidas para apoyar nuestra base industrial, sino también para que la movilidad sostenible sea una opción asequible y accesible para todos los ciudadanos. En este sentido, apoyaré la aplicación del Fondo de Transición Justa y del Fondo Social para el Clima y prepararé una serie de orientaciones acerca de la pobreza en el transporte. Si se confirma mi nombramiento como comisario, colaboraré con los demás comisarios y comisarias, con los Estados miembros y con el Parlamento Europeo para incentivar la compra de vehículos eléctricos europeos por parte de los consumidores y las empresas. De acuerdo con mi carta de mandato, desarrollaré propuestas para que las flotas empresariales limpias estimulen la demanda.