Libro Blanco 2011. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte

Resumen

Junio 2011

OBSA ©

INTRODUCCIÓN

1. VISION PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

1. Transporte creciente y apoyo a la movilidad, al tiempo que se logra el objetivo del 60% de reducción de emisiones 3
2. Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales 3
3. Condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y el transporte de mercancías intercontinental 3
4. Transportes urbanos y suburbanos no contaminantes 4
5. Diez Objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI 4

2. LA ESTRATEGIA – LO QUE QUEDA POR HACER

1. Espacio Único Europeo del Transporte 6
2. Innovar para el futuro – tecnología y comportamiento 6
3. Infraestructura moderna, tarificación inteligente y financiación 7

CONCLUSIÓN

ANEXO
INICIATIVAS PROPUESTAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO

INTRODUCCIÓN

La Unión Europea ha hecho un llamamiento internacional sobre la necesidad de reducir drásticamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), con el fin de limitar el calentamiento mundial a menos de 2º C. Para poder alcanzar este objetivo, la UE necesita reducir un 80-95% de sus emisiones por debajo de los niveles de 1990, y hacerlo antes de 2050, en el contexto de las reducciones necesarias del grupo de los países desarrollados.

En su *Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050*[1], la Comisión muestra que, aunque pueden lograrse reducciones más radicales en otros sectores de la economía, el sector del transporte, que es una fuente importante de GEI en continuo aumento, ha de realizar una reducción de al menos el 60% de GEI para 2050, con respecto a los niveles de 1990. Para 2030, el objetivo correspondiente al transporte será reducir las emisiones de GEI a cerca del 20% por debajo de su nivel en 2008. Habida cuenta del importante incremento en las emisiones procedentes del transporte en las últimas dos décadas, esto las situaría todavía un 8% por encima del nivel de 1990.

Por otra parte el sector del transporte por sí solo representa una parte importante de la economía: en la Unión Europea da trabajo directo a casi 10 millones de personas y supone cerca del 5% del PIB.

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte[2] se han logrado muchos avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado con éxito la iniciativa del Cielo Único Europeo. Ha aumentado la seguridad y la protección en todos los modos de transporte. Se han adoptado nuevas normas sobre condiciones de trabajo y derechos de los pasajeros. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTE-T, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y sin embargo, el sistema de transporte actual no es sostenible. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía puesto que la dependencia del crudo podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovable que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10% establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO2 procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050 y el desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas se acentuaría. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

Por estos motivos la Comisión Europea ha publicado la *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte*, en la que presenta su **visión** del transporte y se proponen **medidas clave** para alcanzar los objetivos marcados.

El OBSA ha realizado este **resumen** del documento publicado por la Unión Europea con la finalidad de ayudar en su difusión pública y acercar más al sector las iniciativas en él propuestas.

[1] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social europeo y al Comité de las Regiones, de 8 de marzo de 2011. Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050. COM(2011) 112 final.

[2] Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. COM(2001) 370 final.

1. VISION PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE COMPETITIVO Y SOSTENIBLE

1.1. Transporte creciente y apoyo a la movilidad, al tiempo que se logra el objetivo del 60 % de reducción de emisiones

El reto para la UE es romper la dependencia de los sistemas de transporte respecto del petróleo sin sacrificar su eficiencia ni comprometer la movilidad. En línea con la iniciativa *Una Europa que utilice eficazmente los recursos* establecida en la Estrategia Europa 2020[3] y con el nuevo Plan de Eficiencia Energética 2016, el objetivo principal de la política de transporte europea es contribuir a establecer un sistema que sustente el progreso económico europeo, mejore la competitividad y ofrezca servicios de movilidad de gran calidad, utilizando al mismo tiempo los recursos de forma más eficiente. En la práctica, el transporte ha de usar menos energía, y más limpia, explotar mejor una infraestructura moderna y reducir su impacto negativo en el medio ambiente y en sus valores naturales esenciales, como son el agua, la tierra y los ecosistemas.

La evolución futura debe basarse en mejorar la eficiencia energética de los medios de transporte, optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales y en utilizar de forma más eficaz las infraestructuras mediante sistemas mejorados de gestión del tráfico, como SESAR, entre otras propuestas.

1.2. Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales

En las distancias intermedias, las nuevas tecnologías no están tan desarrolladas y las opciones modales son más limitadas que en la ciudad. Sin embargo, es aquí donde la acción de la Unión Europea puede tener el impacto más inmediato.

La mayor integración de las redes modales dará lugar a mejores opciones modales, así habrá cada vez habrá más conexiones entre aeropuertos, puertos, ferrocarril, metro y estaciones de autobús, y se transformarán en plataformas de conexión multimodales para los usuarios.

La información en línea y los sistemas de reserva y pago electrónicos que abarquen todos los medios de transporte deberán facilitar los viajes multimodales. El uso más extendido de los modos colectivos de transporte irá acompañado de un conjunto adecuado de derechos de los pasajeros.

1.3. Condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y el transporte de mercancías intercontinental

El sector de la aviación debe seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva, pero es preciso prestar atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “hub global de la aviación”.

[3] Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador. COM(2010) 2020.

Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte, lo cual puede dar lugar a que en 2050 la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. La industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo de 2050.

1.4. Transportes urbanos y suburbanos no contaminantes

Dado que el transporte urbano es responsable de casi una cuarta parte de de las emisiones de CO_2 originadas por el transporte, la eliminación progresiva de los vehículos de propulsión comercial en las ciudades supondrá una contribución fundamental a una reducción significativa de la dependencia del petróleo, las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica local y la contaminación acústica. Los vehículos híbridos se presentan como una opción de cambio pero para su implantación completa se debe desarrollar la infraestructura adecuada para que los nuevos vehículos puedan repostar combustible o cargar sus baterías.

Por otra parte la gestión de la demanda y la ordenación territorial pueden reducir los volúmenes de tráfico. Una parte integrante de la movilidad urbana y del diseño de infraestructuras debe centrarse en facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta. Debe fomentarse el uso de vehículos de pasajeros más pequeños, más ligeros y más especializados en el transporte por carretera, así como introducción de sistemas de propulsión y de combustibles alternativos en las grandes flotas de autobuses urbanos, taxis y camionetas de reparto de mercancías. Esto podría contribuir sustancialmente a la reducción de la intensidad de carbono del transporte urbano, y servir de banco de pruebas para las nuevas tecnologías y de oportunidad para su rápida implantación en el mercado.

1.5. Diez Objetivos para un sistema de transporte competitivo y sostenible: valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI

- Reducir a la mitad el uso de automóviles de propulsión convencional en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO_2.

- Llegar a una cuota del 40% de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO_2 de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40% y, si es posible, en un 50%.

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías.

- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.

- Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.

- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

- Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Implantar sistemas equivalentes de gestión del transporte para el transporte terrestre, marítimo y fluvial. Implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).

- Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.

- De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de “cero muertes” en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas en la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.

- Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del “usuario pagador” y de “quien contamina paga” y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas subvenciones perjudiciales, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

2. LA ESTRATEGIA – LO QUE QUEDA POR HACER

2.1. Espacio Único Europeo del Transporte

Contar con un Espacio Único Europeo del Transporte debería facilitar los movimientos de los ciudadanos y el transporte de mercancías, reducir costes e incrementar la sostenibilidad del transporte europeo. El Cielo Único Europeo debe ser implementado según las previsiones, y en 2011 la Comisión se ocupará ya de la capacidad y la calidad de los aeropuertos.

Por otra parte será importante aunar la competitividad con los aspectos sociales, sobre la base del diálogo social, con el fin de evitar conflictos sociales, que han demostrado que son la causa de importantes pérdidas económicas en una serie de sectores, fundamentalmente en la aviación.

La calidad, accesibilidad y fiabilidad de los servicios de transportes son aspectos que ganarán una creciente importancia en los próximos años, entre otras cosas debido al envejecimiento de la población y a la necesidad de fomentar el transporte público. Las principales características de un servicio de calidad son horarios convenientes, comodidad, facilidad de acceso, fiabilidad de los servicios e integración intermodal. La disponibilidad de informaciones relativas a la duración de los trayectos y a los itinerarios alternativos es igualmente importante para una movilidad puerta a puerta sin discontinuidad, tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías.

La protección del transporte ocupa un lugar destacado en la agenda de la UE. La estrategia global de la UE en materia de política, legislación y control de la protección del transporte aéreo y marítimo debe seguirse consolidando y reforzando mediante la cooperación con los principales interlocutores internacionales. Se elaborará una estrategia europea para la seguridad de la aviación civil, que incluya la adaptación a las nuevas tecnologías.

2.2. Innovar para el futuro – tecnología y comportamiento

Una estrategia europea para la investigación, la innovación y la implantación en el Transporte

La innovación tecnológica puede lograr una transición más rápida y económica hacia un sistema de transporte europeo más eficiente y sostenible, actuando sobre tres factores principales: la eficiencia de los vehículos mediante nuevos motores, materiales y diseño; el recurso a una energía más limpia mediante nuevos combustibles y sistemas de propulsión; una mejor utilización de las redes y unas operaciones más seguras mediante los sistemas de información y comunicación.

La política de investigación e innovación del transporte deberá apoyar cada vez más y de forma coherente el desarrollo e implantación de las tecnologías claves necesarias para hacer evolucionar el sistema de transporte de la UE hacia un sistema moderno, eficiente y fácil de utilizar. La Comisión concebirá una estrategia de innovación e implantación para el sector del transporte, en estrecha colaboración con el Plan de Tecnologías Energéticas Estratégicas, que identifique los instrumentos adecuados de gobernanza y financiación, con el fin de garantizar la rápida implantación de los resultados de la investigación. La investigación e innovación revisten especial importancia en el campo de las tecnologías de propulsión de vehículos y combustibles alternativos (iniciativa del “coche verde”, “Clean Sky”)

La estrategia incluirá también la implantación de sistemas inteligentes de movilidad, desarrollados mediante investigación financiada con fondos de la UE, como es el futuro sistema de gestión del tráfico aéreo SESAR.

La innovación e implantación han de estar apoyadas por las condiciones del marco reglamentario. Los requisitos de normalización e interoperabilidad, incluso a nivel internacional, evitarán la fragmentación tecnológica y permitirán a las empresas europeas obtener plenos beneficios de la totalidad del mercado del transporte europeo, y crear oportunidades de mercado a escala mundial.

Pautas de movilidad innovadoras

Para fomentar un comportamiento más ecológico, hay que promocionar activamente una mejor planificación de la movilidad. Es necesario que exista información, ampliamente disponible, sobre todos los modos de transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, y sobre las posibilidades de su uso combinado y su impacto medioambiental. Es vital contar con sistemas inteligentes de expedición de billetes intermodales, con normas comunes en toda la Unión Europea.

En el contexto urbano, es necesaria una estrategia mixta que incluya ordenación del territorio, regímenes de tarificación, servicios de transporte público eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados y para la carga/repostado de los vehículos no contaminantes, con el fin de reducir la congestión y las emisiones. Los planes de movilidad urbana deberán estar plenamente en consonancia con los planes de desarrollo urbano integrados.

2.3. Infraestructura moderna, tarificación inteligente y financiación

Una red de movilidad europea

Europa necesita una red básica de corredores por los que circulen grandes volúmenes consolidados de tráfico de mercancías y de pasajeros con alta eficiencia y bajas emisiones, gracias a la utilización extensiva de modos más eficientes de combinaciones multimodales y a la situación generalizada de tecnologías avanzadas e infraestructura de suministros para combustibles no contaminantes. Debe garantizar conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la UE y otras ciudades importantes, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave, así como con otros centros económicos importantes.

Para que una red de transportes funcione correctamente se requiere importantes recursos. Los Estados miembros han de garantizar que cuentan con financiación nacional suficiente en su programación presupuestaria, así como de suficiente capacidad para la planificación y ejecución de los proyectos.

Aplicar precios correctos y evitar distorsiones

Las tasas e impuestos del transporte tienen que ser reestructuradas en la dirección de una aplicación más general del principio de “quien contamina paga” y del cobro al usuario. La carga global para el sector debe reflejar los costes totales del transporte, incluidos los costes de las infraestructuras y los costes externos.

Por lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero, se están utilizando dos instrumentos fundamentales con base en el mercado: la imposición a la energía y los regímenes de comercio de emisiones. La revisión de la Directiva

sobre imposición de los productos energéticos será una oportunidad de garantizar una mayor coherencia entre los dos instrumentos.

El coste de las externalidades locales, como el ruido, la contaminación del aire y la congestión podría ser internalizado mediante el cobro por el uso de la infraestructura.

Dimensión exterior

La Comisión se centrará en ampliar las disposiciones del mercado interior mediante el trabajo en organismos internacionales como la OACI. Fomentará las normas europeas de seguridad, protección, privacidad y protección del medioambiente en todo el mundo mediante la cooperación bilateral y multilateral. Reforzar el diálogo en el ámbito de los transportes con los principales interlocutores.

Se finalizará la construcción del Espacio Aéreo Común Europeo de 58 países y 1 000 millones de habitantes. Promoverá la utilización de las tecnologías de SESAR en el mundo y se establecerán asociaciones de investigación e innovación también a nivel internacional.

Por último se fomentará nuestro enfoque en todo el mundo: abrir los mercados de transporte a una competencia libre y sin distorsiones y a soluciones ecológicamente sostenibles.

CONCLUSIÓN

Las acciones y medidas indicadas en esta hoja de ruta serán desarrolladas. La Comisión preparará propuestas legislativas adecuadas en la próxima década con iniciativas claves que serán presentadas durante el mandato actual. Cada una de sus propuestas irá precedida por una evaluación de impacto completa, considerando el valor añadido de la UE y los aspectos de la subsidiariedad. La Comisión garantizará que sus acciones incrementan la competitividad del transporte al tiempo que cumplen la reducción mínima de 60% de emisiones de gases de efecto invernadero debidos a los transportes, necesaria antes de 2050, orientándose a lo largo de los 10 objetivos que deben ser considerados como valores de referencia.

ANEXO

INICIATIVAS PROPUESTAS PARA EL TRANSPORTE AÉREO

1. Un sistema de movilidad eficiente e integrado.

1.1. Un Espacio Único Europeo del Transporte.

Finalizar la construcción del Cielo único Europeo

- Lograr un Cielo Único Europeo verdaderamente continuo y desplegar el futuro sistema de gestión de tránsito aéreo (SESAR) dentro del calendario convenido.
- Establecer un marco jurídico y financiero apropiado para apoyar la política del Cielo Único Europeo, consolidar la relación entre la Unión Europea y Eurocontrol.

Capacidad y calidad de los aeropuertos

- Revisar el Reglamento sobre franjas horarias para favorecer un uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria.
- Clarificar y mejorar las condiciones de entrada en el mercado de la prestación de servicios de calidad, incluida la asistencia en tierra: garantizar que todos los agentes en un sistema aeroportuario cumplan unas normas mínimas de calidad.
- Desarrollar una estrategia para hacer frente a futuros problemas de capacidad, incluida una mejor integración con la red ferroviaria.

1.2. Fomento del empleo y de condiciones laborales de calidad

Un sector de la aviación socialmente responsable

- Establecer un mecanismo para analizar el impacto de la evolución de la normativa sobre condiciones laborales en el sector del transporte aéreo.
- Establecer unas normas de servicio y calidad mínimas de ámbito europeo para los trabajadores en toda la cadena de valor de la aviación, incluida la gestión del tránsito aéreo y la asistencia en tierra. Alentar a los interlocutores sociales europeos a abordar el asunto de la prevención de conflictos y de la perturbación de los servicios mínimos en toda la cadena de valor de la aviación.

1.3. Seguridad del transporte

Seguridad de la carga

- Aplicar el Plan de Acción de refuerzo de la seguridad de la carga aérea, definir nuevas normas de control por filtrado de la carga según sea necesario.
- Completar un sistema de seguridad de ventanilla única para la carga aérea en toda la Unión Europea.

1.4. Actuar en la seguridad del transporte: salvar miles de vidas

Estrategia europea de seguridad de la aviación civil

- Mejorar la recogida, la calidad, el intercambio y el análisis de datos mediante la revisión de la legislación relativa a la notificación de sucesos en aviación civil.
- Adaptar el marco reglamentario de seguridad al desarrollo de nuevas tecnologías (SESAR).
- Garantizar la aplicación uniforme de la estrategia de seguridad de la aviación civil de la UE en todos los ámbitos de la aviación.
- Promover la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad con la OACI y otros socios internacionales en el campo de la aviación, en particular en el marco de la iniciativa sobre el intercambio mundial de información sobre seguridad; cooperar con países no pertenecientes a la UE, en particular los Estados Unidos, sobre asuntos de seguridad en los ámbitos de la convergencia legislativa, el reconocimiento mutuo y la asistencia técnica.
- Desarrollar un sistema de gestión de la seguridad a nivel de la UE que incorpore objetivos y mediciones de rendimiento de la seguridad para determinar los riesgos y conseguir la mejora continua de los niveles de seguridad

2. Innovación para el futuro: tecnología y comportamiento

2.1. Política europea de investigación e innovación en el transporte

Una hoja de ruta tecnológica

- Vehículos limpios, seguros y silenciosos para todos los diferentes modos de transporte, desde vehículos de carretera a buques, barcazas, material rodante ferroviario, y aeronaves, incluidos nuevos materiales, nuevos sistemas de propulsión, y herramientas informáticas y de gestión para manejar e integrar sistemas complejos de transporte.
- Sistemas de transporte potenciales nuevos o poco convencionales y vehículos tales como sistemas de aeronaves no tripuladas, así como sistemas poco convencionales de distribución de mercancías.
- Una estrategia sostenible de combustibles alternativos y la correspondiente infraestructura.
- Infraestructura inteligente terrestre y espacial para asegurar el máximo seguimiento e interoperabilidad de las diferentes formas de transporte y comunicación entre la infraestructura y los vehículos.

Estrategia de innovación e implantación

- El despliegue de sistemas de movilidad inteligentes tales como el sistema de gestión del tráfico aéreo del futuro (SESAR).

3. Infraestructura moderna y financiación inteligente

3.1. Infraestructura de transporte: cohesión territorial y crecimiento económico

- Desplegar tecnologías a gran escala, inteligentes e interoperables, como SESAR, para optimizar la capacidad y el uso de la infraestructura.

4. Dimensión exterior

4.1. El transporte en el mundo: dimensión exterior

- Ampliar las reglas del mercado interno del trabajo en organismos internacionales, como OACI, y, si procede, lograr la integración plena de la UE. Fomentar la adopción en todo el mundo de las normas europeas de seguridad, protección, respeto a la intimidad y protección del medio ambiente. Reforzar el diálogo en el ámbito de los transportes con los principales interlocutores.
- Finalizar la construcción del Espacio Aéreo Común Europeo de 58 países y 1000 millones de habitantes. Celebrar acuerdos globales de

servicios aéreos con los principales socios económicos (Brasil, China, Corea del Sur, India, Rusia, etc.) y eliminar las restricciones a la inversión en transporte aéreo en países terceros. Fomentar el despliegue de la tecnología SESAR en todo el mundo.

- Proseguir el combate contra el terrorismo a nivel multilateral (en la OACI, la OMI y la OMA) y bilateral, procurando celebrar acuerdos internacionales y entablar diálogos reforzados sobre seguridad con los socios estratégicos, empezando por los Estados Unidos. Cooperar en la evaluación común de amenazas, en la formación de agentes de países terceros, en inspecciones conjuntas, en la prevención de la piratería, etc. Garantizar el reconocimiento internacional del concepto de “control único de la seguridad”.