

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El papel del transporte en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible y sus consiguientes repercusiones en la formulación de las políticas de la UE»**

[Dictamen de iniciativa]

(2018/C 367/02)

Ponente: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

Decisión del Pleno	15.2.2018
Fundamento jurídico	Artículo 29.2 del Reglamento interno Dictamen de iniciativa
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	28.6.2018
Aprobado en el pleno	11.7.2018
Pleno n.º	536
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	136/0/3

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El transporte es un factor indispensable para alcanzar varios de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Contribuye en gran medida a los ODS en todo lo relacionado con el desarrollo económico, la industria y las pymes, así como el comercio y la inversión. Por consiguiente, también ayuda a alcanzar los ODS que tienen como objetivo fomentar el empleo y el bienestar y reducir las desigualdades y la exclusión. A su vez, el transporte ha de asumir numerosos retos respecto de los ODS, como la necesidad de reducir las repercusiones climáticas y medioambientales, mejorar los sistemas de transporte y la seguridad vial, y abordar los problemas relacionados con el empleo y el trabajo digno.

1.2. El CESE pide a la Comisión que prepare un nuevo marco normativo integrado para la próxima generación de la política de transportes, con el objetivo de sentar las bases que permitan mejorar el transporte y la movilidad a la vez que se cumplen los objetivos sociales y ambientales.

1.3. Con este fin, la formulación de políticas de la UE debe ofrecer unas condiciones favorables para que el transporte satisfaga las necesidades de movilidad de los ciudadanos y las empresas. Esto requiere, de conformidad con los ODS, inversiones significativas en las infraestructuras adecuadas, innovación y sistemas de transporte que funcionen correctamente, incluido el transporte público.

1.4. Asimismo, se precisan esfuerzos para responder a los ODS relacionados con los aspectos sociales del transporte, como promocionar el empleo pleno y productivo, el trabajo digno y el desarrollo de capacidades, alcanzar la igualdad de género y prestar especial atención a las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, como los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. El diálogo social debe desempeñar un papel fundamental para gestionar de forma adecuada los cambios estructurales.

1.5. El objetivo relativo al cambio climático supone un gran desafío para el transporte y requiere desarrollar de forma intensiva sistemas de transporte, establecer un amplio abanico de medidas de descarbonización y adoptar enfoques de la movilidad nuevos e innovadores.

1.6. La digitalización y la robotización son algunas de las grandes tendencias que afectan al desarrollo del transporte y requieren una gestión adecuada de las oportunidades y los retos. La digitalización contribuye a lograr un transporte sostenible al incrementar la eficacia de la logística, facilitar que se proporcione mejor información sobre el transporte a los pasajeros y mejorar la seguridad del tráfico.

1.7. Puesto que el transporte es un asunto que concierne a toda la sociedad, es fundamental hacer que la sociedad civil participe en la preparación y la aplicación de la política de transportes. Aunque resulta fundamental el papel del sector público, también deben facilitarse actividades y asociaciones de carácter ascendente que permitan encontrar las mejores soluciones posibles para el transporte.

1.8. Además, el CESE pide a la Comisión que evalúe los indicadores de los ODS desde el punto de vista del transporte y que potencie el desarrollo de indicadores que sean relevantes, ofrezcan una visión realista e informativa de los avances y estén en consonancia con el enfoque integrado.

## 2. Contexto del dictamen

2.1. Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas cubren ampliamente distintos aspectos de los desafíos económicos, sociales y ambientales a los que no enfrentamos globalmente. Ninguno de los ODS se centra específicamente en el transporte o la movilidad, aunque el transporte está relacionado de modo implícito con varios de los objetivos. Además, algunas de las 169 metas que complementan los objetivos están directamente relacionadas con el transporte, en particular las relativas a la infraestructura, los sistemas de transporte local y la seguridad vial. En consecuencia, tres de los 232 indicadores utilizados para supervisar los avances, cuyo fin es cuantificar los volúmenes de transporte, el acceso al transporte público y las muertes por accidentes de tráfico, están relacionados con el transporte.

2.2. El transporte desempeña un doble papel con respecto a los ODS. Los ODS proporcionan al transporte tanto oportunidades como retos, y el transporte ejerce un papel de facilitación y de adaptación a la hora de aplicar los ODS. Por «transporte» se entiende aquí el transporte de mercancías y de pasajeros, incluidos todos los modos de transporte.

2.3. La finalidad del presente dictamen de iniciativa es:

- determinar el modo en que el transporte contribuye a alcanzar los ODS, así como la forma en que los ODS pueden beneficiar o modelar el transporte;
- analizar las posibles consecuencias de los vínculos entre el transporte y los ODS para las políticas de la UE relacionadas con el transporte, tanto a escala nacional como mundial;
- proporcionar los puntos de vista y propuestas del CESE sobre cómo deben considerarse estos vínculos en las políticas de la UE y su formulación, a fin de aprovechar correctamente las oportunidades y gestionar los riesgos.

El papel del transporte como factor que facilita realizar los ODS se analiza en los puntos 3 y 4. En el punto 5 se considera la manera en que los ODS benefician al transporte al reforzar sus fundamentos. En los puntos 6 y 7 se analizan qué tipo de retos y expectativas reservan los ODS para el transporte. Con arreglo a dicho análisis, en el punto 8 se resumen las conclusiones en forma de repercusiones y recomendaciones para la formulación de las políticas.

## 3. Transporte y ODS: posibilitar el desarrollo económico y el empleo

3.1. El transporte es uno de los factores principales del desarrollo económico tanto en la UE como a escala mundial y, por consiguiente, merece un lugar prioritario en la agenda de la UE. El transporte tiene un papel esencial para permitir alcanzar el objetivo 8, que tiene por objeto el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

3.2. A pesar de que la digitalización se está generalizando en todos los ámbitos de la economía y la sociedad, no pone fin a la producción ni al consumo de bienes materiales. La logística combina las distintas partes de las cadenas de suministro, lo que incluye el transporte de materias primas, productos intermedios y productos finales a los consumidores. Por lo tanto, el transporte es una necesidad para las industrias, la agricultura y el comercio.

3.3. Un transporte gestionado adecuadamente también puede contribuir a la meta específica del objetivo 8 en la que se aboga por poner en práctica políticas encaminadas a promover un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.

3.4. Además de prestar un servicio a otras empresas, el transporte en sí constituye un sector empresarial importante que proporciona millones de puestos de trabajo y contribuye en gran medida a la economía. Asimismo, el transporte da lugar a industrias manufactureras, tales como la industria automovilística, ferroviaria, naviera y aeronáutica.

3.5. En conjunto, el transporte contribuye a alcanzar la meta del objetivo 9 que propugna un aumento significativo de la tasa de empleo de la industria y del PIB. Puesto que las actividades económicas relacionadas con el transporte involucran a numerosas pequeñas y medianas empresas, el transporte también contribuye a la integración de las pymes en las cadenas de valor y en los mercados, y al fomento de su crecimiento, tal como exigen los objetivos 8 y 9.

3.6. En consecuencia, el transporte contribuye a la creación de empleo, como requiere el objetivo 8, en los sectores relacionados con el transporte. Contribuye asimismo a un mejor ajuste geográfico entre puestos de trabajo y mano de obra y, por consiguiente, a una tasa de empleo más elevada. No obstante, también existen retos como la transición provocada por la digitalización y la robotización, al preverse que dará lugar a profundos cambios con respecto a los puestos de trabajo y las funciones correspondientes.

3.7. En el marco internacional, el transporte contribuye al objetivo 17, que tiene como finalidad reforzar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. Este objetivo requiere la promoción de un sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, no discriminatorio y equitativo en el marco de la Organización Mundial del Comercio. Puesto que el transporte es la columna vertebral del comercio, tiene un importante potencial para promocionar este objetivo.

3.8. El objetivo 9 defiende el desarrollo de infraestructuras resilientes y sostenibles en los países en desarrollo. Ello está relacionado con el objetivo 10, que trata de reducir la desigualdad en y entre los países y aboga por fomentar la ayuda para el desarrollo y la inversión extranjera directa para los Estados con mayores necesidades.

3.9. Al ayudar a generar desarrollo económico y empleo digno a través de la producción, el comercio y la inversión, el transporte también desempeña un papel en los esfuerzos por alcanzar el objetivo 1, que tiene como finalidad acabar con la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.

#### **4. Transporte y ODS: posibilitar el acceso a bienes y servicios**

4.1. Los consumidores utilizan el transporte para tener acceso a productos esenciales, como los alimentos, como se menciona en el objetivo 2, y a otros productos básicos o más lujosos. Además, las personas también necesitan el transporte para acceder a los servicios, tales como los relacionados con el turismo, las actividades de ocio o los sistemas de asistencia social.

4.2. El transporte es uno de los elementos principales que conectan los mercados, ya sea el mercado único o el comercio internacional. Los mercados conectados generan eficacia y mayores beneficios y, de esta manera, contribuyen a la accesibilidad y asequibilidad de los bienes para los consumidores.

4.3. El transporte también es esencial para la prestación y el uso de servicios sanitarios, tanto en la UE como a escala mundial. Por lo tanto, el transporte contribuye a alcanzar el objetivo 3, que tiene como finalidad prevenir y tratar enfermedades, y garantizar una vida sana y bienestar para todos.

4.4. Lo mismo puede decirse respecto de impartir enseñanza y recibirla. Por consiguiente, el transporte contribuye al objetivo 4, cuya finalidad es garantizar una educación de calidad integradora y equitativa y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos.

#### **5. Transporte y ODS: sentar las bases para la movilidad**

5.1. El transporte debe ser accesible, asequible, fluido, eficaz y seguro para permitir la movilidad de las personas y las mercancías. Por lo tanto, es fundamental que la UE impulse las inversiones en infraestructura y tecnología adecuadas y mejore los sistemas de transporte eficaces.

5.2. El objetivo 9 tiene un efecto positivo directo sobre el transporte, dado que aboga por desarrollar «infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad» a fin de apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano.

5.3. Los cruces fronterizos fluidos en el mercado interior y en el transporte internacional y los viajes son de suma importancia para que los mercados funcionen correctamente y para el flujo de mercancías y de personas. El objetivo 9 promueve esta meta haciendo hincapié en el papel de la infraestructura transfronteriza.

5.4. El objetivo 11 busca lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Pide que se ofrezca un acceso seguro, asequible, accesible y sostenible a los sistemas de transporte para todos y se preste especial atención a las necesidades de las personas en situaciones vulnerables, como las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada. Esto requiere una planificación adecuada del uso del suelo y los sistemas de tráfico, así como inversiones públicas adecuadas en infraestructura. El desarrollo del transporte público desempeña un importante papel en este ámbito, tanto en zonas urbanas como rurales.

5.5. En cuanto a la innovación, el objetivo 9 aboga por mejorar la investigación científica y modernizar las capacidades tecnológicas de los sectores industriales. Esto también es importante desde el punto de vista del desarrollo del transporte y los sectores relacionados con este.

5.6. Asimismo, el objetivo 7 requiere la cooperación internacional a fin de facilitar el acceso a la investigación y tecnologías de energía limpia, así como la promoción de la inversión en infraestructura energética y tecnologías energéticas limpias. Estas medidas, incluida la infraestructura para combustibles alternativos y la recarga eléctrica, también impulsan la descarbonización del transporte.

5.7. Con el aumento de la digitalización y la robotización del transporte, debe prestarse cada vez más atención a las necesidades de infraestructura digital, incluida la gestión del tráfico y los sistemas de control automatizados. El objetivo 9 menciona la necesidad de aumentar significativamente el acceso a las TIC y de esforzarse por ofrecer un acceso universal y asequible a internet. El objetivo 17, a su vez, pide que se mejore el uso de la tecnología de capacitación, especialmente las TIC. La digitalización incrementa la eficacia de la logística y facilita que se proporcione mejor información sobre el transporte a los pasajeros, por ejemplo.

## **6. Transporte y ODS: responder a las expectativas sociales**

6.1. Aunque el transporte contribuye a la asistencia sanitaria y el bienestar, también genera riesgos sanitarios debido a la contaminación, como las partículas en el aire, y accidentes de tráfico. El objetivo 3 aspira a conseguir que se reduzcan de forma sustancial dichos riesgos. Unos sistemas eficaces de gestión del tráfico junto con la reglamentación y su cumplimiento son todos ellos medios necesarios para mejorar la seguridad vial. Al reducir el margen de error humano, la automatización avanzada permitirá incrementar la seguridad del transporte, a pesar de las preocupaciones que suscita la tecnología.

6.2. La educación y la formación que exige el objetivo 4 son esenciales para garantizar las capacidades necesarias de los trabajadores y los empresarios en los sectores relacionados con el transporte. Los cambios en las tareas ocasionados, por ejemplo, por la digitalización implican un cambio considerable en la demanda de capacidades. Por lo tanto, el objetivo 4 es un importante factor que posibilita el transporte.

6.3. El objetivo 5 exige que se logre la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas. El sector del transporte puede mejorar la igualdad de género atrayendo a más mujeres para que se incorporen como empresarias o trabajadoras de este sector y, por lo tanto, aprovechar todo el potencial de las personas de ambos sexos. El transporte, especialmente el transporte público, también debe ser seguro para las mujeres que lo utilizan.

6.4. El objetivo 8 reivindica el empleo pleno y productivo, la prevención de la exclusión de los jóvenes, el trabajo decente para todos y la protección de los derechos laborales. Las condiciones a este respecto varían considerablemente. En los países en desarrollo, la aplicación de los derechos básicos de los trabajadores puede ser el objetivo más importante, mientras que en la UE las mayores preocupaciones para el futuro se refieren a la promoción del pleno empleo y el trabajo decente para todos.

6.5. Gestionar los cambios estructurales que afronta la UE debido a la digitalización y la transición hacia una economía hipocarbónica requiere estrategias globales respecto de la forma de garantizar una transición justa y fluida, disminuir las repercusiones sociales negativas y responder a la escasez de capacidades profesionales.

6.6. Además, el objetivo 10 preconiza el fomento de la inclusión social, económica y política de todos y la adopción de políticas que persigan una mayor igualdad. Estas políticas también impulsan el objetivo 1, que aspira a erradicar la pobreza. Con respecto al transporte, el objetivo 9 propugna el acceso asequible y equitativo para todos. Al facilitar el acceso al trabajo, los bienes y servicios, el transporte —especialmente el transporte público— desempeña un papel en la prevención de la exclusión de las personas.

6.7. El objetivo 10 también aboga por facilitar la migración y la movilidad ordenadas, seguras, regulares y responsables de las personas. Esto está relacionado con el transporte de dos maneras: el transporte desempeña un papel en la prevención de la pérdida de vidas humanas y en el desplazamiento seguro y legal de los refugiados y los migrantes. Por lo demás, el sector del transporte ofrece oportunidades para que los migrantes se integren en los mercados laborales.

## **7. Transporte y ODS: alcanzar los objetivos ambientales**

7.1. Además de satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y las empresas, el transporte debe cumplir los requisitos climáticos y ambientales. El objetivo 13 subraya la necesidad de una acción urgente para combatir el cambio climático y sus efectos. Dado que el transporte es una de las principales fuentes de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero y un sector en el que las emisiones siguen aumentando, este objetivo plantea enormes dificultades para el transporte. Requiere esfuerzos adicionales a fin de lograr los objetivos establecidos en las políticas de la UE, así como la cooperación a nivel mundial en materia de transporte aéreo y marítimo internacional.

7.2. La meta de disociar el crecimiento económico del deterioro medioambiental, tal como exige el objetivo 8, es un enorme desafío desde el punto de vista del transporte, ya que existe una fuerte correlación entre el transporte y el crecimiento económico. Por lo tanto, los esfuerzos para lograr la disociación requieren el desarrollo intensivo de sistemas de transporte sostenibles con un impacto medioambiental mínimo, la introducción de tecnologías avanzadas, así como enfoques de la movilidad nuevos e innovadores. Ello también corresponde al objetivo 12, que trata del consumo y la producción responsables.

7.3. La infraestructura desempeña un papel importante respecto del impacto medioambiental del transporte. El objetivo 15 busca proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, que debe tenerse en cuenta en la ordenación territorial y la construcción de infraestructuras. Lo mismo se aplica al objetivo 11, que aborda la necesidad de intensificar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural mundial.

7.4. Puesto que la energía es un requisito previo para el transporte, el objetivo 7, relacionado con la energía, también se aplica directamente a este sector. En dicho objetivo se aspira a un aumento sustancial del porcentaje de energía renovable en la combinación global de fuentes de energía, así como a una mejora significativa de la eficiencia energética. El objetivo 12, a su vez, incluye la meta de eliminar progresivamente las subvenciones a los combustibles fósiles perjudiciales. Dado el uso extendido de combustibles fósiles en el transporte, esta meta tiene un impacto evidente en el transporte y sus usuarios.

7.5. El objetivo 14 aborda la conservación y el uso sostenible de los océanos, mares y recursos marinos. Además de las actividades terrestres, exige al transporte marítimo mejorar la gestión de los residuos y reducir las emisiones.

7.6. Los efectos medioambientales no solo están relacionados con el propio transporte, sino también con el ciclo de vida de los vehículos, aeronaves y buques desde la fabricación hasta el fin de vida útil. Dichos efectos pueden reducirse mejorando la eficiencia de los recursos y el uso de tecnologías limpias en los procesos industriales, junto con el reciclaje y la reutilización, como se pide en los objetivos 9 y 12.

7.7. Las medidas que mejoran el flujo del tráfico también tienen un papel que desempeñar en la reducción de las emisiones. Con tal fin, son sumamente importantes unas infraestructuras de alta calidad y cruces fronterizos fluidos, el uso del suelo y el ordenamiento urbano, un transporte público eficiente y alternativas de transporte multimodal de mercancías.

7.8. El desarrollo del transporte autónomo puede dar lugar a un mayor uso de automóviles privados debido a su mayor comodidad para los pasajeros. Por otro lado, se pretende que los sistemas de vehículos compartidos y el recurso al transporte público hagan que disminuya el número de automóviles particulares. En resumen, la digitalización y la robotización conducen a un transporte y una logística más eficaces, lo cual tiene un impacto positivo en los efectos del transporte sobre el medio ambiente y el clima.

7.9. Además de que existe una necesidad de reducir las emisiones generadas por el transporte, este también contribuye a prevenir y solucionar problemas climáticos y ambientales al permitir la difusión de tecnologías, productos y soluciones hipocarbónicos y respetuosos con el medio ambiente, tal como exige el objetivo 17.

## **8. Transporte y ODS: repercusiones en la formulación de las políticas de la UE**

8.1. El análisis presentado en los puntos anteriores muestra claramente que el transporte está relacionado con un gran número de ODS. Debido a que el transporte es un factor indispensable que posibilita varios ODS, debe reconocerse plenamente su papel en la aplicación de los ODS a escala local, nacional y de la UE.

8.2. Entretanto, la política de transportes de la UE debe considerar los ODS de forma integrada, con la finalidad de sentar las bases para mejorar el transporte y la movilidad al tiempo que se respetan los objetivos sociales y ambientales.

8.3. Abordar el tema del transporte desde los distintos puntos de partida de las diversas áreas políticas («un solo asunto a la vez»), conduce a soluciones ineficientes. Por tanto, es fundamental que la política de transportes se desarrolle de forma conjunta. Por lo tanto, el CESE pide a la Comisión que prepare un nuevo marco normativo integrado para la próxima generación de la política de transportes. Este marco deberá guiar decisiones más detalladas relacionadas con el transporte.

8.4. El marco político también debe incluir una dimensión mundial, cuyo objetivo es integrar los ODS en la acción exterior y la cooperación internacional relacionadas con el transporte.

8.5. Puesto que el transporte es un asunto que concierne a toda la sociedad, es importante hacer que la sociedad civil participe en el desarrollo y la aplicación de la política de transportes. Esto correspondería al objetivo 16, que exige una toma de decisiones sensible, inclusiva, participativa y representativa a todos los niveles. En lo que respecta a las cuestiones relacionadas con el mercado laboral y los procesos de transición, el diálogo social debe desempeñar un papel clave.

8.6. El objetivo 17, a su vez, aboga por fomentar y promover alianzas eficaces públicas, público-privadas y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas. Aunque resulta fundamental el papel del sector público, el CESE pide a los responsables políticos de la UE que reconozcan plenamente el papel esencial de las actividades y las alianzas de carácter ascendente, ya que contribuyen a encontrar las mejores soluciones posibles para los desafíos relacionados con el transporte y las mejores formas de aprovechar las oportunidades, por ejemplo a través de nuevos modelos de producción y consumo desarrollados por las empresas y los ciudadanos.

8.7. Además, el CESE pide a la Comisión que evalúe los indicadores de los ODS desde el punto de vista del transporte y que potencie el desarrollo de indicadores que sean relevantes, ofrezcan una visión realista e informativa de los avances y estén en consonancia con el enfoque integrado, como se ha señalado antes.

Bruselas, 11 de julio de 2018.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Luca JAHIER

---