

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «La importancia del transporte público para la recuperación verde de Europa»****(Dictamen de iniciativa)**

(2023/C 75/16)

Ponente: **Kristina KRUPAVIČIENĖ**Coponente: **Dovilė JUODKAITĖ**

Decisión de la Asamblea	20.1.2022
Base jurídica	Artículo 52, apartado 2, del Reglamento interno Dictamen de iniciativa
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	4.10.2022
Aprobado en el pleno	26.10.2022
Pleno n.º	573
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	173/1/2

**1. Conclusiones y recomendaciones**

1.1. El CESE reconoce que el transporte público tiene un papel fundamental que desempeñar en la recuperación verde de Europa tras la pandemia. La pandemia ha actuado como catalizador, demostrando que el transporte público ofrece tanto un servicio de interés público a los trabajadores de primera línea como acceso a puestos de trabajo y servicios a los grupos vulnerables. El CESE pide que se reconozca la movilidad como un derecho individual y como un bien público que debe estar al alcance de todos, ya que garantiza el acceso a la vida económica, social y cultural. Proporcionar servicios de transporte público de calidad, accesibles, asequibles, seguros y con suficiente personal para todos debe ser un objetivo prioritario para la UE.

1.2. Consciente de la importancia del transporte público para las personas, usuarios y trabajadores, el CESE reitera su llamamiento a favor de **un enfoque participativo** del proceso de planificación del transporte público a nivel regional, nacional y europeo <sup>(1)</sup>. Solo así se podrá garantizar que las estrategias y medidas de recuperación respondan a las necesidades y expectativas de todos los que dirigen y utilizan el transporte público.

1.3. El CESE señala que el desarrollo de un **servicio de alta calidad** es esencial para la recuperación del transporte público tras la pandemia. Unas **buenas condiciones de trabajo** y un personal motivado y bien formado son esenciales para ofrecer este nivel de servicio. El CESE pide a los responsables políticos locales, regionales y nacionales que desarrollen —y que los responsables políticos de la UE apoyen plenamente— **modelos empresariales** que conduzcan a un sistema de transporte más innovador y atractivo que garantice tanto un servicio de alta calidad como condiciones adecuadas y protección social para los trabajadores.

1.4. El transporte público es un **servicio de gran intensidad de mano de obra** con empleos verdes que no pueden deslocalizarse. Los operadores de transporte público son uno de los mayores empleadores de las zonas urbanas, ofrecen empleo a un amplio abanico de personas y contribuyen a la inclusión de los trabajadores migrantes en el mercado laboral. Para preservar el carácter social del sector, el CESE pide a los responsables de la toma de decisiones que incluyan criterios sociales y de calidad del servicio obligatorios en los contratos de servicios de transporte público, como la aplicación de los convenios colectivos y que se aborde adecuadamente la situación del personal tras un cambio de operador. El CESE también pide a los responsables políticos que garanticen la existencia de sólidos mecanismos de diálogo social para que el sector sea

<sup>(1)</sup> Dictamen TEN/766 del CESE sobre el «Nuevo marco de movilidad urbana de la UE» (DO C 323 de 26.8.2022, p. 107).

económica y socialmente sostenible. El CESE también pide que se respeten plenamente los procedimientos de contratación pública [Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> o Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>].

1.5. El CESE llama la atención sobre el hecho de que la consecución de la movilidad sostenible **requiere un fuerte compromiso político** de todos los agentes y a todos los niveles. Las instituciones de la UE deben desempeñar un importante papel de liderazgo y orientación política, fijando metas y objetivos claros y poniendo a disposición los fondos necesarios. Por ello, el CESE pide a la Comisión Europea que establezca objetivos mensurables y ambiciosos para pasar del uso del automóvil privado al transporte colectivo y la movilidad activa.

1.6. La inversión sostenida es crucial para garantizar el éxito de las políticas orientadas al transporte público sostenible y, por tanto, a la recuperación verde. Se pusieron a disposición de los Estados miembros de la UE importantes recursos financieros a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y muchos de ellos se comprometieron a invertir en sus sistemas de transporte público. El CESE pide a la Comisión que supervise e informe sobre el cumplimiento de estos compromisos y que garantice que la recuperación verde va acompañada del mantenimiento y la mejora del empleo, la calidad del servicio y la inclusión social. El CESE pide a los Estados miembros que establezcan mecanismos de participación para consultar a los usuarios y a los interlocutores sociales sobre la utilización de estos fondos, vitales para la recuperación del transporte público. El CESE señala que todos los fondos públicos y de la UE destinados a desarrollar soluciones de transporte deberían incluir criterios de inclusión, accesibilidad y sostenibilidad del transporte.

1.7. Por consiguiente, el CESE pide a los responsables políticos que apliquen de manera inclusiva y participativa los procesos de transición digital destinados a lograr un transporte sostenible y justo para todos.

1.8. El CESE invita a la Unión Europea y a los Estados miembros a que contribuyan al cambio hacia modos de transporte más ecológicos haciendo que dichos modos sean más atractivos en general. La concienciación sobre el impacto medioambiental del transporte y las opciones de movilidad personal también es importante para promover el cambio al transporte público y sostenible. Por ello, el CESE pide a la Comisión que dedique el año 2024 al transporte público, a sus usuarios y a sus trabajadores.

## 2. Contexto general

2.1. El transporte y la movilidad son parte integrante de la vida cotidiana de los europeos y permiten la movilidad de las personas en todos los sectores de la sociedad y en todos los rincones de Europa. Al mismo tiempo, para lograr la neutralidad climática, el Pacto Verde Europeo ha fijado el objetivo de reducir en un 90 % las emisiones del transporte para 2050. Todos los sectores del transporte deben contribuir a esta reducción. El Pacto Verde Europeo afirma que «el transporte multimodal necesita un fuerte impulso», ya que así se aumentará la eficiencia del sistema de transporte.

2.2. En su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, la Comisión hace de la movilidad interurbana y urbana sostenible un proyecto emblemático, haciendo hincapié en la necesidad de «una movilidad justa y equitativa para todos» y de aumentar la cuota modal del transporte colectivo, mejorando la multimodalidad sin fisuras en las zonas urbanas y suburbanas. La estrategia también señala la creciente demanda de soluciones nuevas e innovadoras, incluidos los servicios accesibles a la carta y la movilidad colaborativa. La estrategia da prioridad a la necesidad de mejorar el marco de la movilidad urbana.

— En su Marco de Movilidad Urbana <sup>(4)</sup>, la Comisión señala que la movilidad urbana contribuye en un 23 % a la **creciente proporción del transporte en el uso de energía** y las emisiones de gases de efecto invernadero **de la UE**; las ciudades se enfrentan a los mayores desafíos en términos de **calidad del aire**, con concentraciones de NO<sub>2</sub> y PM<sub>10</sub> que superan los valores límite de la UE; los **niveles de congestión** en las ciudades de la UE se han estancado o han empeorado desde 2013, con considerables costes para la sociedad e impactos negativos en los desplazamientos; en las **zonas urbanas se produce el 38 % de todas las muertes y lesiones graves en el transporte por carretera en la UE**; más del 70 % de los europeos vive en ciudades y espera soluciones para mejorar y hacer más segura la movilidad, la congestión y la contaminación atmosférica y acústica; y el 30 % vive en pueblos, ciudades pequeñas y zonas periurbanas, y a menudo depende del coche privado para llegar a los nodos urbanos cercanos.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

<sup>(4)</sup> Marco de movilidad urbana [COM(2021) 811 final].

— La infraestructura y los servicios de transporte público urbano deben adaptarse para garantizar una mejor accesibilidad, incluso para servir mejor a una población que envejece en muchas ciudades, así como a las personas con discapacidad o movilidad reducida.

2.3. La Comisión también subraya la urgencia de hacer frente al cambio climático, y el papel que desempeña en la inclusión social y el bienestar de las personas, especialmente de los grupos desfavorecidos. Por ello, la Comisión ha hecho de la construcción de una **red de transporte público más sólida uno de los objetivos de su Marco de Movilidad Urbana**.

2.4. En los últimos años, la **pandemia** ha supuesto un factor de transformación determinante para el crecimiento económico y sus normas y mecanismos de apoyo. **Ha sacado a la luz escollos y ha puesto en evidencia valores en el desarrollo del mercado único de la UE**. Sin embargo, también ha creado oportunidades para una aplicación más rápida de políticas como el Pacto Verde Europeo, ha puesto de manifiesto la importancia de situar a las personas en el centro del proceso de recuperación, tal como se refleja en el concepto de **Transición Justa**, y ha impulsado a la Comisión a adoptar su mayor programa de ayuda financiera, destinado a mitigar los impactos sociales y económicos de la COVID-19, el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**, con la transición ecológica y la transformación digital como dos de sus seis pilares.

2.5. En el transporte público, la pandemia ha afectado a los puestos de trabajo, a los usuarios del transporte público, a los operadores y a los poderes públicos. En sus Conclusiones sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, el Consejo de Ministros señaló que el transporte público se ha visto gravemente afectado por la crisis de la COVID-19 y que la respuesta política a la crisis debería tener como objetivo restablecer la confianza y mejorar la resiliencia del transporte público, acelerar su transformación y modernización sostenibles y velar al mismo tiempo por mantener la asequibilidad del transporte, dado el papel fundamental del transporte público en la cohesión social y territorial.

2.6. El CESE subraya la enorme importancia de que, a lo largo de la pandemia, el transporte público haya demostrado su valor al proporcionar la tan necesaria movilidad a los trabajadores de primera línea y a los grupos desfavorecidos. Los trabajadores inmigrantes y las mujeres representan una elevada proporción de estos grupos y se sabe que dependen en gran medida del transporte público para acceder a los lugares de trabajo y a los servicios básicos. Los datos del Eurobarómetro de 2020 muestran que el número de mujeres que utilizan el transporte público es significativamente mayor que el de los hombres. Un estudio del Parlamento Europeo sobre *las mujeres y el transporte*, si bien señala la falta de datos segregados por género sobre los patrones de movilidad de los hombres, ofrece interesantes perspectivas sobre este tipo de elección <sup>(5)</sup>.

2.7. **El CESE también reconoce el aumento de los costes y la disminución de los recursos a los que se enfrentan los proveedores de servicios de transporte y los poderes públicos debido a la pandemia**. Aunque las medidas de prevención de la COVID-19 supusieron un aumento de los costes, y el importante descenso del número de usuarios dejó a las empresas con unos ingresos muy reducidos, los poderes locales, públicos y gubernamentales entendieron que mantener el funcionamiento del transporte público formaba parte de su deber de servir a las comunidades y, en particular, a las personas que sirven a otras.

2.8. El presente **Dictamen de iniciativa pretende ofrecer recomendaciones clave sobre la recuperación y el desarrollo futuro de un transporte público sostenible, sólido, inclusivo, accesible y resistente tras la crisis de la COVID-19**, preparado para servir a las generaciones venideras, en vista del envejecimiento demográfico de la UE <sup>(6)</sup>. Se centrará en las cuestiones de la financiación, del atractivo y su papel en la recuperación verde de la UE, centrada en las condiciones sociales de los trabajadores del transporte público. La escasez de personal en todos los sectores del transporte muestra una clara necesidad de este enfoque.

<sup>(5)</sup> «Women and transport», Parlamento Europeo, Comisión FEMM, diciembre de 2021, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL\\_STU\(2021\)701004\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf), p. 34-35. «Las pruebas deberían considerarse en el contexto de las necesidades de movilidad de las mujeres. Como se ha mencionado en los apartados anteriores, las mujeres suelen trabajar a tiempo parcial, cuidan de sus hijos y familiares, viven más tiempo, tienen menos probabilidades de tener carnet de conducir y de poseer un coche, y utilizan el transporte público y caminan con más frecuencia que los hombres. Tienen patrones de movilidad diaria más complejos en comparación con los hombres. Al mismo tiempo, las mujeres suelen ejercer un control limitado sobre las finanzas del hogar, ya que es más probable que solo aporten el segundo salario en el hogar (Borgato *et al.*, 2021; Rastrigina y Verashchagina, 2015). En general, las mujeres tienen más probabilidades de estar en riesgo de pobreza y exclusión social (EIGE, 2020), ya que es más probable que pertenezcan a grupos vulnerables y la asequibilidad es un elemento crucial para su movilidad».

<sup>(6)</sup> Envejecimiento de Europa: estadísticas sobre la evolución de la población — Eurostat.

### 3. Observaciones generales

3.1. **El CESE reconoce que el transporte público es una parte importante de la respuesta a la recuperación verde de Europa tras la pandemia.** No solo proporciona una respuesta a las preocupaciones climáticas, sino que también contribuye a la calidad de vida al abordar la congestión. «Hasta 2020, el transporte público en zonas urbanas contabilizó casi 60 000 millones de viajes de pasajeros al año en Europa, con cifras en aumento. [...] La congestión ya le cuesta a la economía europea el 1 % de su PIB, 100 000 millones EUR al año» <sup>(7)</sup>.

3.2. El CESE señala que la pandemia ha **modificado el comportamiento de las personas y ha vuelto a centrar la atención de los entes públicos y locales en el valor social del transporte público.** Sin embargo, el transporte público fue uno de los sectores más afectados por la drástica caída del número de usuarios, y es el que más ha tardado en recuperarse, lo cual ocurrió mientras la gente se inclinaba por la movilidad activa y los viajes en coche privado como forma de evitar la infección. Aunque el aumento de la movilidad activa es una tendencia saludable y debe fomentarse, los responsables políticos europeos y los entes nacionales, locales y regionales deben considerar seriamente la cuestión del aumento del uso del coche privado.

3.3. El CESE reconoce que, a pesar de mantener la continuidad del transporte público durante la pandemia, el **empleo en el sector se ha visto muy afectado.** En Europa, antes del primer confinamiento, el sector daba trabajo directo a dos millones de personas <sup>(8)</sup>. Es importante destacar que el transporte público proporciona puestos de trabajo locales seguros, de gran variedad, desde los perfiles menos cualificados hasta los altamente cualificados, y emplea a personal con orígenes muy diversos <sup>(9)</sup>. Sin embargo, una proporción considerable tuvo que acogerse a los planes gubernamentales de desempleo temporal y muchos optaron por no volver a sus puestos de trabajo. Este es el caso, en particular, de los Estados miembros con escasas prestaciones de seguridad social y cobertura de la negociación colectiva.

3.4. En consecuencia, el CESE advierte que existe una **escasez crítica de personal** en todos los sectores del transporte en Europa, incluido el transporte público. La calidad y la seguridad del empleo se han convertido en criterios clave para los demandantes de empleo, y la seguridad social y la cobertura de la negociación colectiva son garantías fundamentales a este respecto.

3.5. **El CESE se congratula de los esfuerzos realizados por los poderes públicos, regionales y gubernamentales para mantener el nivel necesario de servicio de transporte público durante toda la pandemia** en circunstancias complejas que requirieron apoyo financiero e inversión en protocolos de seguridad para la COVID-19. Reconocemos que las autoridades competentes han tenido que recurrir a limitaciones drásticas de la capacidad de los vehículos <sup>(10)</sup>, introducir soluciones digitales para reducir el contacto directo entre los usuarios y los trabajadores, aumentar el gasto en equipos de salud e higiene y compensar la caída de los ingresos causada por la reducción repentina y persistente del número de usuarios del transporte público.

3.6. Al mismo tiempo, el CESE lamenta que los protocolos de seguridad de la COVID-19 en el sector del transporte no siempre se hayan adoptado de forma inclusiva, teniendo en cuenta a todas las personas afectadas. Por ejemplo, en algunos casos, el transporte público se volvió inaccesible para las personas con discapacidad y las personas mayores debido a la reducción o la suspensión de la asistencia prestada a los pasajeros con movilidad reducida <sup>(11)</sup>, y al hecho de que las soluciones digitales no tuvieron en cuenta a las personas con menores competencias digitales, a las que no podían permitirse dispositivos digitales o servicios de comunicación electrónica, y no se desarrollaron de acuerdo con las políticas de accesibilidad de la UE y las normas de apoyo.

<sup>(7)</sup> Declaración conjunta de la ETF y la UITP para la COP26: *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century.*

<sup>(8)</sup> *Relaunching Transport and Tourism in the EU after COVID-19*, mayo de 2021, estudio encargado por la Comisión TRAN del Parlamento Europeo y realizado por el Departamento Temático de Políticas Estructurales y de Cohesión de la Dirección General de Políticas Interiores.

<sup>(9)</sup> Declaración conjunta de la ETF y la UITP para la COP26: *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century.*

<sup>(10)</sup> En 2020, durante el primer confinamiento, Milán y Barcelona redujeron la ocupación de los vehículos al 25 % y 50 % respectivamente, Irlanda al 20 % y Portugal a dos tercios; *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*, septiembre de 2020, estudio para la Comisión TRAN del Parlamento Europeo, Departamento Temático de Políticas Estructurales y de Cohesión, Dirección General de Políticas Interiores, PE 652.213.

<sup>(11)</sup> Recomendaciones del FED sobre las medidas de salida de los servicios de transporte a la luz de la COVID-19.

3.7. El CESE señala que **ahora se necesitan estrategias pospandémicas para hacer atractivo el transporte público y permitir que más personas lo utilicen**. Como destacó el CESE en su Dictamen INT/909, «ahora tenemos la oportunidad de asegurar una recuperación justa y reconstruir rápidamente nuestras economías para hacerlas más ecológicas, justas y resistentes a futuras conmociones»<sup>(12)</sup>. Este llamamiento se reitera en el Dictamen del CESE TEN/728, que señala que «la transición ecológica debe ser socialmente justa y preservar la competitividad del transporte europeo, incluso mediante la aplicación plena del espacio europeo único de transporte como parte del mercado único»<sup>(13)</sup>.

3.8. A la luz de este razonamiento, **se necesitan los siguientes ingredientes clave para hacer más atractivo el transporte público**:

- la **disponibilidad**, que se traduce en una capacidad suficiente de los medios de transporte público para hacer frente al aumento de la demanda, especialmente en las zonas rurales y periféricas, donde suele haber menos opciones para la población;
- **personal suficiente que se beneficie de condiciones y formación adecuadas**, puestos de trabajo estables y de calidad, y toda una serie de derechos y prestaciones;
- **conectividad** (mayor y efectiva) con diferentes modos de transporte, dentro y entre zonas urbanas y no urbanas, para ofrecer a todos los pasajeros un viaje intermodal sin problemas, incluso entre diferentes regiones geográficas;
- **asequibilidad**, para todos los miembros de la sociedad. Para garantizarlo, el cálculo de los costes del transporte público debería tener en cuenta la asequibilidad para las personas en situación de pobreza y exclusión socioeconómica. Deberían estudiarse, en estrecha consulta con las comunidades correspondientes, planes específicos de apoyo a los grupos más desfavorecidos desde el punto de vista socioeconómico;
- **accesibilidad**, que permita un uso fluido e independiente por parte de todos, incluidas las personas con discapacidad, las personas mayores y las personas con movilidad reducida (temporal);
- **seguridad de los usuarios y trabajadores**, centrada en dimensiones de género e interseccionales. Las medidas de salud pública inclusivas son igualmente relevantes para la seguridad de los viajes, como se ha demostrado en los últimos años. Los trabajadores del transporte público necesitan un entorno de trabajo seguro, libre de violencia y acoso;
- **calidad** en términos de comodidad, tiempos de viaje, asistencia de niveles suficientes de personal, soluciones digitales accesibles, información sobre opciones de transporte y horarios.

3.9. El CESE señala que **en los años anteriores a la pandemia** el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 relativo a las obligaciones de servicio público introdujo la posibilidad de abrir los servicios de transporte público a los operadores privados a través de licitaciones y contratos de servicio público, celebrados con arreglo a las normas generales de contratación pública de la UE. Dado que la pandemia ha demostrado el papel estratégico que desempeña el transporte público para la sociedad y la movilidad, y puesto que el transporte público se enfrenta a una escasez de personal sin precedentes, el CESE subraya la necesidad de que los contratos de servicio público ofrezcan protección en términos de condiciones sociales y laborales, a fin de conservar las competencias en el sector.

3.10. El transporte público es un servicio que debe beneficiar a la sociedad en su conjunto, en toda su diversidad. Teniendo esto en cuenta, es fundamental mantener la transparencia de los procesos de contratación y garantizar la participación tanto de los trabajadores como de los usuarios en las decisiones de contratación.

<sup>(12)</sup> DO C 429 de 11.12.2020, p. 219.

<sup>(13)</sup> DO C 341 de 24.8.2021, p. 100.



3.11. El CESE valora que, para mitigar el impacto social y económico de la COVID-19, la **Comisión** haya puesto en marcha el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**. El Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(14)</sup> establece las condiciones en las que los Estados miembros pueden acceder a las subvenciones del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE. Han tenido que presentar planes nacionales y comprometerse a destinar el 37 % de las subvenciones de la UE a inversiones y reformas climáticas, y el 20 % a la transición digital. La movilidad limpia se mantiene en el centro de estos planes. Sin embargo, el CESE señala que la aplicación de estas medidas tendrá un impacto tanto en la sociedad como en los trabajadores y, por tanto, no puede hacerse a puerta cerrada. Todos los agentes sociales deberían participar en el desarrollo de políticas para un transporte público más ecológico y sostenible <sup>(15)</sup>. Del mismo modo, las partes interesadas del sector público deberían poder supervisar eficazmente la aplicación de las políticas públicas y el gasto de los fondos públicos correspondientes.

3.12. **Debería promoverse la participación inclusiva en las soluciones de desarrollo del transporte público** para que todas las partes interesadas, incluidos los poderes públicos, los proveedores de servicios, los usuarios del transporte público y los expertos en accesibilidad y planificación urbana, puedan desempeñar un papel <sup>(16)</sup>. Deberían promoverse las mejores prácticas de cocreación de soluciones de transporte público <sup>(17)</sup>. Un enfoque de «diseño universal», según la Convención de las Naciones Unidas <sup>(18)</sup>, para el desarrollo de servicios debe permitir que los utilice el mayor número de usuarios posible, incluidas las personas con discapacidad, las personas mayores y las personas con movilidad reducida.

3.13. La Comunicación de la Comisión sobre el paquete de medidas «Objetivo 55» señala que «muchos ciudadanos, especialmente los más jóvenes, están dispuestos a cambiar sus pautas de consumo y movilidad cuando disponen de la información pertinente para limitar su huella de carbono y vivir en un entorno más ecológico y saludable» <sup>(19)</sup>. Hacer que estos modos sean más atractivos para todo el mundo contribuirá a la transición hacia modos de transporte más ecológicos y sostenibles. La concienciación sobre el impacto medioambiental del transporte y las opciones de movilidad personal es importante. Sin embargo, las medidas de promoción por sí solas no tendrán el impacto necesario a menos que se aborden adecuadamente estos retos para un transporte público disponible, asequible, accesible y seguro. Aunque muchas personas son conscientes de la urgente necesidad medioambiental de utilizar un transporte más ecológico, no podrán aportar una valiosa contribución a la transición ecológica si simplemente no pueden permitirse un transporte más ecológico o acceder al mismo. Esto supondrá una gran oportunidad perdida para la UE.

3.14. El CESE desea destacar el hecho de que la **COVID-19 ha impulsado una integración más rápida de las tecnologías digitales en el transporte público**. Es más que probable que estas tendencias se mantengan y fomenten a través del despliegue del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE y de los planes nacionales de recuperación y resiliencia. Aunque la digitalización puede contribuir a la eficiencia y la sostenibilidad del transporte público, así como beneficiar a los usuarios del transporte (por ejemplo, planificadores de viajes digitales, información sobre el transporte en tiempo real), hay que tener cuidado para garantizar que la transición digital no se produzca a costa de las oportunidades

<sup>(14)</sup> Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

<sup>(15)</sup> La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad exige que «[e]n la elaboración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Partes celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan». — Artículo 4.3 de la CDPD. Asimismo, el Dictamen del CESE «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» manifiesta que «el CESE, como ya señaló en su Dictamen de 2012, desearía promover un intercambio de puntos de vista abierto, continuo y transparente sobre la aplicación del Libro Blanco entre la sociedad civil (las empresas, los empleadores, los trabajadores, los usuarios, las ONG y el mundo académico, etc.), la Comisión y otros agentes pertinentes, como las autoridades nacionales de los distintos niveles. Esto mejorará la aceptación y la comprensión por parte de la sociedad civil y potenciará la información útil para los responsables políticos y los responsables de la aplicación» (DO C 341 de 24.8.2021, p. 100).

<sup>(16)</sup> En línea con las recomendaciones del Dictamen del CESE «Retos sociales de la ecologización del transporte marítimo y fluvial»: «El CESE considera necesaria la participación de todas las partes interesadas, y en particular de los interlocutores sociales, para llegar a soluciones significativas y viables en el contexto de la ecologización del transporte marítimo» (DO C 275 de 18.7.2022, p 18).

<sup>(17)</sup> Véase, por ejemplo, el proyecto TRIPS «Transport Innovation for disabled People needs Satisfaction».

<sup>(18)</sup> Artículo 2 de la CDPD.

<sup>(19)</sup> Paquete de medidas «Objetivo 55» [COM(2021) 550 final].

laborales del personal del transporte y de los servicios de apoyo en persona para los usuarios, o que aumente la brecha de movilidad entre los usuarios del transporte que pueden y no pueden beneficiarse de la digitalización debido a la inaccesibilidad y la falta de asequibilidad de los servicios digitales y a las menores competencias digitales. Por consiguiente, el CESE pide a los responsables políticos que apliquen de manera inclusiva y participativa los procesos de transición digital destinados a lograr un transporte sostenible y justo para todos.

Bruselas, 26 de octubre de 2022.

*La Presidenta*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Christa SCHWENG

---