

INVERSIONES EN SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL

4. Como alternativa a las medidas de austeridad, la CES exige el establecimiento de un nuevo Programa Europeo de Recuperación que genere un incremento del uno al dos por ciento del PIB y cuyos fondos financien la modernización de nuestros sistemas públicos de transporte integrado, el fomento de la co-modalidad de los distintos modos de transporte (autobús, ferrocarril, desplazamientos en común y utilización compartida de vehículos, alquiler de bicicletas, tranvía y desplazamientos a pie) y la innovación industrial en nuevas tecnologías de transporte no contaminantes.

5. Debe promoverse la utilización de «vales de transporte público» como componentes de los convenios sindicales colectivos y los regímenes de remuneración, que garanticen inversiones sostenibles en sistemas públicos de transporte integrado.

En Bélgica, los empleadores deben pagar un porcentaje importante del coste del transporte público utilizado para el desplazamiento laboral de sus trabajadores. La contribución mínima varía en función del tipo de transporte público utilizado, de modo que ronda entre el 70 y el 75% de su coste real. Los convenios colectivos negociados en la empresa o en el sector también pueden determinar el reembolso total por los empleadores de los gastos del transporte público derivado de desplazamientos laborales (véase la página web <http://www.emploi.belgique.be/defaulttab.aspx?id=23938>).

6. Es preciso reforzar el sistema productivo europeo mediante una política industrial basada en nuevas inversiones en I+D, en especial en vehículos menos contaminantes y de contaminación cero y en infraestructuras afines, con el propósito de garantizar que la Unión Europea se mantiene a la vanguardia mundial.

La Confederación de Sindicatos Alemanes (DGB, según sus siglas en alemán) propone un Plan Marshall para Europa a fin de modernizar nuestras infraestructuras:

«A pesar de algunos casos de éxito, muchas partes de Europa poseen infraestructuras insuficientes. Sigue habiendo impedimentos y obstáculos técnicos que debemos superar; éste es el motivo por el que exigimos promover inversiones en la mejora ecológica sistemática y la expansión de las infraestructuras y los servicios de transporte, desde la red transeuropea de transporte (RTE-Transporte) hasta el transporte de larga distancia y los transportes públicos locales. Es necesario establecer un programa de alcance europeo que fomente las inversiones destinadas a preservar y renovar las infraestructuras de transporte.

[...] El coste total de modernización de las infraestructuras europeas sería de unos 10.000 millones de euros al año» (véase la página web <http://www.dgb.de/themen/++co++d92f2d46-5590-11e2-8327-00188b4dc422>).

SISTEMAS DE TRANSICIÓN JUSTA Y TRANSFORMACIÓN MODAL

7. Es fundamental anticiparse a los cambios en el sector del transporte y su cadena de suministros para garantizar unos sistemas de transición justa para los trabajadores afectados, motivo por el cual es preciso establecer inmediatamente un marco jurídico en la Unión Europea sobre la anticipación al cambio.

8. Es preciso crear un observatorio de movilidad sostenible en el que participen los interlocutores sociales de organizaciones del sector del transporte, de fabricación de vehículos e interprofesionales, con el fin de promover el intercambio de mejores prácticas y evaluar el progreso hacia una movilidad sostenible, tomando en consideración las necesidades específicas de las poblaciones urbanas y rurales.

La Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF, según sus siglas en inglés), que representa a los trabajadores de todos los sectores del transporte y de la pesca en una Unión Europea ampliada, puso en marcha un amplio debate entre sus afiliados en 2007 con el objeto de establecer una visión sindical sobre el transporte sostenible (proyecto TRUST, según sus siglas en inglés) [véase la página web <http://www.itfglobal.org/etf/trust.cfm>].

La participación del sindicato europeo IndustriAll en la iniciativa CARS 2020 ha permitido que los trabajadores del sector de fabricación utilicen la Plataforma de Política Industrial para el logro de una transformación socialmente justa del sector del automóvil, que ha sufrido los graves efectos del cambio en los modelos de movilidad, por lo que se encuentra en situación crítica. IndustriAll ha presentado sus exigencias en materia de transición en las negociaciones con el sector, los Estados miembros y la Comisión Europea. Así, se ha reconocido que anticiparse al cambio es un elemento fundamental de la plataforma CARS 2020 y ha puesto de relieve que la implicación de los sindicatos puede influir en las decisiones políticas de la Unión Europea (véase la página web http://www.etuc.org/IMG/pptx/iAIE_Cars2020-v2.pptx).

Los sindicatos y los trabajadores estamos listos para ponernos en marcha a fin de lograr un aire limpio, empleos y desplazamientos laborales sostenibles. ¡Participemos todos juntos!

Para más información y buenas prácticas relativas al proyecto de la Confederación Europea de Sindicatos (CES) y los Socios Europeos para el Medio Ambiente (EPE, según sus siglas en inglés) denominado «Centros de trabajo verdes 2013 – Los trabajadores a favor de la movilidad sostenible», véase la página web <http://www.etuc.org/r/1834>.

Este proyecto ha sido financiado por la Unión Europea.

EN MARCHA PARA LOGRAR UN AIRE LIMPIO:

DERECHOS, INVERSIONES Y SISTEMAS DE TRANSICIÓN

La movilidad sostenible en Europa



En la actualidad Europa se enfrenta a una crisis de múltiples dimensiones, en la que nuestros modelos de movilidad constituyen también una parte del problema. En un contexto caracterizado por el desempleo, la escasez de recursos, las energías costosas, los problemas de calidad del aire y el cambio climático, el concepto de movilidad basado en principios neoliberales y dominado por preocupaciones individuales no es viable para los trabajadores ni para la economía. A fin de garantizar la circulación de las personas y las mercancías en condiciones lo más adecuadas posible desde una perspectiva social y medioambiental, y de que se utilicen los recursos de manera eficiente, lo más razonable consiste en establecer y expandir una red transeuropea de transporte, moderna, integrada, intermodal y multimodal, basada en equipos eficientes y tecnológicamente avanzados.

La movilidad sostenible constituye una baza segura para la creación de empleo, la recuperación económica y la protección medioambiental.

«En el marco de una política dirigida a la consecución de una economía ecológica y la creación de empleos verdes, el sector del transporte desempeña un papel fundamental. Por un lado, exige la realización de grandes inversiones generadoras de empleo en infraestructuras de transporte sostenible, en tecnologías de transporte verde y, sobre todo, en transporte público; y, por otro lado, requiere inversiones en políticas convincentes de transición justa. La crisis de deuda soberana y las medidas de austeridad derivadas de ella constituyen una barrera infranqueable para llevar a cabo dicha política» (Resolución del Congreso de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte [ETF, según sus siglas en inglés], mayo de 2013).

La Confederación Europea de Sindicatos (CES) insta a los gobiernos y empresas de la Unión Europea a avanzar en la dirección correcta.

Nuestro actual modelo de movilidad provoca los siguientes impactos negativos:

- Impacto social: la plena liberalización del sector del transporte ha empeorado las condiciones de trabajo y ha promovido el empleo precario y la competencia desleal en materia social.
- Impacto económico: el incremento de los costes de los combustibles y otras externalidades están dañando nuestra competitividad, y la privatización no ha hecho sino aumentar los costes de movilidad de los ciudadanos y la sociedad.
- Impacto medioambiental: el transporte consume alrededor del 40% de la energía primaria en los países industrializados y se considera que genera un porcentaje similar de incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

La Confederación Europea de Sindicatos exhorta al establecimiento de derechos, inversiones y sistemas de transición justa a fin de crear empleos seguros en el sector del transporte en general y de ayudar a los trabajadores a efectuar desplazamientos laborales no contaminantes.

Es preciso adoptar medidas que favorezcan la movilidad sostenible en Europa, para lo cual el lugar de trabajo desempeña una función de vital importancia. A dicho respecto, son muchos los ejemplos que demuestran que los trabajadores van a la vanguardia.

DERECHOS

1. La movilidad es un derecho, por lo cual las autoridades públicas deben defender un sistema de transporte público barato, seguro y adaptado a las comunidades locales, de modo que se garantice su acceso a todos los ciudadanos. La plena liberalización de todas las modalidades de transporte sigue constituyendo una grave amenaza a los empleos decentes en el sector del transporte en Europa. A menudo, la liberalización obliga a sustituir puestos de trabajo de buena calidad por empleos cada vez más precarios e inseguros, y provoca el empeoramiento de las condiciones laborales. Las políticas de liberalización, independientemente del modo de transporte, han hecho que muchas veces se reduzca el grado de seguridad, lo cual ha sido causa, entre otras cosas, de accidentes en el transporte por carretera y ferroviario. Se trata de una amenaza inaceptable para la seguridad y la salud de los ciudadanos y los trabajadores del sector del transporte.

Como respuesta al Libro Blanco de la Comisión Europea «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (año 2011), la CES ha instado a la UE a «adoptar un planteamiento radicalmente nuevo, teniendo en cuenta la dimensión de interés general del sector del transporte, y a considerar las normas laborales no como una barrera para nuevas liberalizaciones, sino como un componente esencial de la calidad y la sostenibilidad del sector. Los mercados libres por sí solos no generan incentivos suficientes para garantizar el cumplimiento de las obligaciones de servicio público... La CES exige establecer una moratoria en cuanto a la liberalización del sector del transporte, hasta que se haya llevado a cabo una evaluación adecuada de las liberalizaciones precedentes, en particular, por el observatorio propuesto» (véase la página web <http://www.etuc.org/a/9218>).

Las alianzas juegan un papel fundamental a la hora de defender tanto los servicios como los puestos de trabajo. En el Reino Unido, la Confederación Sindical (TUC) y el sindicato ferroviario han lanzado la campaña "Action for rail" que se opone a los recortes en empleo y servicios, y a favor de la creación de un sistema ferroviario integrado a nivel nacional de propiedad pública. <http://actionforrail.org>

2. Los trabajadores y sus representantes en las empresas deben participar en la elaboración de los planes empresariales de movilidad relativos a los desplazamientos laborales. Con el objeto de conseguir una movilidad sostenible, la Unión Europea debe adoptar normas que amplíen este derecho en toda Europa.

Best practice from across Europe:

Ejemplos de mejores prácticas en algunos países europeos:

- En España, en la denominada «Ley de la movilidad sostenible» se establece la obligación para las empresas con más de 500 trabajadores (más de 200 en el caso de Cataluña) de elaborar un plan de movilidad.

- En la Región de Bruselas, las empresas con más de 100 trabajadores están obligadas a establecer y aplicar un plan ecológico de desplazamientos laborales, para lo cual la Administración regional presta ayudas y conocimientos expertos. Por otro lado, el Gobierno federal belga ha adoptado una normativa en virtud de la cual todas las empresas con más de 100 trabajadores deben proporcionar información básica sobre movilidad, que se utiliza para la supervisión de las transformaciones modales de los desplazamientos relacionados con el trabajo por parte de los proveedores de transporte público.

- En Italia, en el denominado «Decreto Ronchi» (año 1998) se obliga a las empresas y organizaciones de un determinado tamaño (más de 300 trabajadores o, para algunas localidades, más de 800 trabajadores) a poseer un plan empresarial de movilidad (véase la página web <http://www.etuc.org/IMG/pdf/4FERRIPresentacion-Bruselas.pdf>).

3. Los representantes de los trabajadores deben tener derecho a conocer y hacer frente a las consecuencias medioambientales de sus centros de trabajo, por lo cual es necesario otorgar derechos de información y consulta a los representantes sindicales «verdes».

Andrew Casey, representante sindical «verde» de BT en el Reino Unido, sostiene lo siguiente: «La presencia de representantes sindicales verdes está teniendo una repercusión muy importante en los centros de trabajo británicos, ya que anima cada vez más a las empresas a adoptar medidas de eficiencia energética que reducen los costes, y a los trabajadores a ser más conscientes de los efectos medioambientales en el trabajo» (véase la página web http://www.etuc.org/IMG/pptx/CASSY_-_UK_Green_Union_Rep_Examples_ETUC_4-5Feb12_v1.pptx, http://www.etuc.org/IMG/pptx/CASSY_-_UK_Green_Union_Rep_Examples_ETUC_4-5Feb12_v1.pptx).

