

En l'actualitat, Europa s'enfronta a una crisi de múltiples dimensions en què els nostres models de mobilitat també constitueixen una part del problema. En un context caracteritzat per la desocupació, l'escassetat de recursos, les energies costoses, els problemes de qualitat de l'aire i el canvi climàtic, el concepte de mobilitat basat en principis neoliberals i dominat per preocupacions individuals no és viable ni per als treballadors i treballadores ni per a l'economia. Per garantir la circulació de les persones i les mercaderies en les condicions més adequades des d'una perspectiva social i mediambiental, i perquè s'utilitzin els recursos de manera eficient, el més raonable consisteix a establir i expandir una xarxa transeuropea de transport moderna, integrada, intermodal i multimodal, basada en equips eficients i tecnològicament avançats.

La mobilitat sostenible constitueix un avantatge segur per a la creació d'ocupació, la recuperació econòmica i la protecció mediambiental.

"En el marc d'una política dirigida a la consecució d'una economia ecològica i a la creació de llocs de treball verds, el sector del transport hi té un paper fonamental. D'una banda, exigeix la realització de grans inversions generadores d'ocupació en infraestructures de transport sostenible, en tecnologies de transport verd i, sobretot, en transport públic; de l'altra, requereix inversions en polítiques convicents de transició justa. La crisi de deute sobirà i les mesures d'austeritat que se'n deriven constitueixen una barrera infranquejable per dur a terme aquesta política." (Resolució del Congrés de la Federació Europea de Treballadors del Transport [ETF, segons les seves sigles en anglès], maig del 2013.)

La Confederació Europea de Sindicats (CES) insta els governs i les empreses de la Unió Europea a avançar en la direcció correcta.

El nostre model actual de mobilitat provoca els impactes negatius següents:

- **Impacte social:** la plena liberalització del sector del transport ha empitjorat les condicions de treball i ha promogut el treball precari i la competència deslleial en matèria social.
- **Impacte econòmic:** l'increment dels costos dels combustibles i altres externalitats estan danyant la nostra competitivitat, i la privatització no ha fet altra cosa que augmentar els costos de mobilitat de la ciutadania i de la societat.
- **Impacte mediambiental:** als països industrialitzats el transport consumeix al voltant del 40% de l'energia primària i es considera que genera un percentatge similar d'increment de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.

La Confederació Europea de Sindicats exhorta l'establiment de drets, inversions i sistemes de transició justa per crear llocs de treball segurs en el sector del transport en general i per ajudar els treballadors i treballadores a efectuar desplaçaments laborals no contaminants.

Cal adoptar mesures que afavoreixin la mobilitat sostenible a Europa; per això, el lloc de treball exerceix una funció de vital importància. Referent a això són molts els exemples que demostren que els treballadors i treballadores van a l'avantguarda.

DRETS

1. La mobilitat és un dret, per la qual cosa les autoritats públiques han de defensar un sistema de transport públic barat, segur i adaptat a les comunitats locals, de manera que se'n garanteixi l'accés a tota la ciutadania. La plena liberalització de totes les modalitats de transport segueix constituint una amenaça greu a les ocupacions dignes en el sector del transport a Europa. Sovint, la liberalització obliga a substituir llocs de treball de bona qualitat per llocs de treball cada vegada més precaris i insegurs, i provoca l'empitjorament de les condicions laborals. Les polítiques de liberalització, independentment del mitjà de transport, han fet que moltes vegades es redueixi el grau de seguretat, la qual cosa ha estat causa, entre altres coses, d'accidents en el transport per carretera i ferroviari. Es tracta d'una amenaça inacceptable per a la seguretat i la salut de la ciutadania i dels treballadors i treballadores del sector del transport.

Com a resposta al llibre blanc de la Comissió Europea titulat *Full de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible* (any 2011), la CES ha instat la UE "a adaptar un plantejament radicalment nou, tenint en compte la dimensió d'interès general del sector del transport, i a considerar les normes laborals no com una barrera per a noves liberalitzacions, sinó com un component essencial de la qualitat i la sostenibilitat del sector. Els mercats lliures per si mateixos no generen incentius suficients per garantir el compliment de les obligacions de servei públic [...]. La CES exigeix establir una moratòria pel que fa a la liberalització del sector del transport, fins que s'hagi dut a terme una avaluació adequada de les liberalitzacions precedents, en particular, per l'observatori proposat" (<http://www.etuc.org/a/9218>).

Les aliances tenen un paper fonamental a l'hora de defensar tant els serveis com els llocs de treball. Al Regne Unit, la confederació sindical TUC i el sindicat ferroviari han llançat la campanya "Action for rail", que s'oposa a les retallades en ocupació i serveis, i està a favor de la creació d'un sistema ferroviari integrat en l'àmbit nacional de propietat pública (<http://actionforrail.org>).

2. Els treballadors i treballadores i els seus representants a les empreses han de participar en l'elaboració dels plans empresarials de mobilitat relatius als desplaçaments laborals. Amb l'objectiu d'aconseguir una mobilitat sostenible, la Unió Europea ha d'adoptar normes que amplii aquest dret a tot Europa.

Exemples de bones pràctiques a alguns països europeus:

- A Catalunya, s'ha establert l'obligació d'elaborar plans de mobilitat als centres de treball d'empreses de més de 500 treballadors i treballadores (més de 200 en el cas d'administracions públiques) situades a Barcelona i als municipis del seu voltant amb nivells més alts de contaminació atmosfèrica.

- La regió de Brussel·les obliga que les empreses de més de 100 treballadors i treballadores desenvolupin i apliquin un pla de mobilitat sostenible. L'Administració regional ofereix el seu suport i assessorament tècnic.

- A Itàlia, el Decret Ronchi (1998) obliga les empreses i administracions de certa magnitud (més de 300 treballadors i treballadores o més de 800 funcionaris i funcionàries a certes ciutats) a tenir un pla de mobilitat.

- A Bèlgica, el Govern federal obliga totes les empreses de més de 100 treballadors i treballadores a subministrar certes dades clau sobre mobilitat (distribució modal, nombre d'aparcaments, disponibilitat de transport públic, etc.). Aquestes dades s'usen per fer el seguiment dels canvis modals en els viatges a la feina i es posen a disposició de les empreses de transport públic. <http://www.etuc.org/IMG/pdf/4FERRIPresentacion-Bruselas.pdf>.

3. Els representants dels treballadors i treballadores han de tenir dret a conèixer les conseqüències mediambientals dels seus centres de treball, i fer-hi front, per la qual cosa cal atorgar drets d'informació i de consulta als representants sindicals "verds".

Andrew Casey, representant sindical "verd" de BT al Regne Unit, sosté el següent: "La presència de representants sindicals verds està tenint una repercussió molt important als centres de treball britànics, ja que anima cada vegada més les empreses a adoptar mesures d'eficiència energètica que redueixen els costos, i els treballadors i treballadores a ser més conscients dels efectes mediambientals a la feina." Vegeu: http://www.etuc.org/IMG/pptx/CASSY_-_UK_Green_Union_Rep_Examples_ETUC_4-5Feb12_v1.pptx.



INVERSIONS EN SERVEIS I INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT MULTIMODAL

4. Com a alternativa a les mesures d'austeritat, la CES exigeix l'establiment d'un programa europeu de recuperació que generi un increment de l'1% al 2% del PIB, i els fons dels quals financin la modernització dels nostres sistemes públics de transport integrat, el foment de la comoditat dels diferents modes de transport (autobús, ferrocarril, desplaçaments comuns i utilització compartida de vehicles, lloguer de bicicletes, tramvia i desplaçaments a peu) i la innovació industrial en noves tecnologies de transport no contaminants.

5. S'ha de promoure la utilització de "vals de transport públic", com a components dels convenis sindicals col·lectius i els règims de remuneració, que garanteixin inversions sostenibles en sistemes públics de transport integrat.

A Bèlgica, els empleats i empleades han de pagar un percentatge important del cost del transport públic utilitzat per al desplaçament laboral dels seus treballadors i treballadores. La contribució mínima varia en funció del tipus de transport públic utilitzat, de manera que oscil·la entre el 70% i el 75% del seu cost real. Els convenis col·lectius negociats a l'empresa o el sector també poden determinar el reemborsament total pels ocupadors de les despeses del transport públic derivat de desplaçaments laborals (<http://www.emploi.belgique.be/defaulttab.aspx?id=23938>).

6. Cal reforçar el sistema productiu europeu mitjançant una política industrial basada en noves inversions en R+D, especialment en vehicles menys contaminants i de contaminació zero i en infraestructures afins, amb el propòsit de garantir que la Unió Europea es mantingui en l'avantguarda mundial.

La Confederació de Sindicats Alemanys (DGB, segons les seves sigles en alemany) proposa un Pla Marshall per a Europa a fi de modernitzar les nostres infraestructures:

"Tot i alguns casos d'èxit, moltes parts d'Europa posseeixen infraestructures insuficients. Segueix havent-hi impediments i obstacles tècnics que hem de superar; aquest és el motiu pel qual exigim promoure inversions en la millora ecològica sistemàtica i l'expansió de les infraestructures i els serveis de transport, des de la xarxa transeuropea de transport (RTE—Transport) fins al transport de llarga distància i els transports públics locals. Cal establir un programa d'abast europeu que fomenti les inversions destinades a preservar i renovar les infraestructures de transport.

[...] El cost de modernització de les infraestructures europees seria d'uns 10.000 milions d'euros l'any." Vegeu: <http://www.dgb.de/themen/++co++d92f2d46-5590-11e2-8327-00188b4dc422>.

SISTEMES DE TRANSICIÓ JUSTA I TRANSFORMACIÓ MODAL

7. És fonamental anticipar-se als canvis en el sector del transport i en la seva cadena de subministraments per garantir uns sistemes de transició justa per als treballadors i treballadores afectats, motiu pel qual cal establir immediatament un marc jurídic a la Unió Europea sobre l'anticipació al canvi.

8. Cal crear un observatori de mobilitat sostenible en què participin els interlocutors socials d'organitzacions del sector del transport, de fabricació de vehicles i interprofessionals, per promoure l'intercanvi de bones pràctiques i avaluar el progrés cap a una mobilitat sostenible, tenint en consideració les necessitats específiques de les poblacions urbanes i rurals.

La Federació Europea del Transport (ETF, segons les seves sigles en anglès), que representa els treballadors i treballadores de tots els sectors del transport i de la pesca en una Unió Europea ampliada, va posar en marxa un ampli debat entre els seus afiliats i afiliades el 2007 amb l'objecte d'establir una visió sindical sobre el transport sostenible (projecte TRUST, segons les seves sigles en anglès). Vegeu la pàgina web <http://itfglobal.org/etf/trust/cfm>.

La participació del sindicat europeu IndustriAll a la iniciativa CARS 2020 ha permès que els treballadors i treballadores del sector de fabricació utilitzin la Plataforma de Política Industrial per a l'assoliment d'una transformació socialment justa del sector de l'automòbil, que ha patit els greus efectes del canvi en els models de mobilitat, per la qual cosa es troba en situació crítica. IndustriAll ha presentat les seves exigències en matèria de transició en les negociacions amb el sector, els estats membres i la Comissió Europea. Així, s'ha reconegut que anticipar-se al canvi és un element fonamental de la plataforma CARS 2020 i ha posat en relleu que la implicació dels sindicats pot influir en les decisions polítiques de la Unió Europea (http://www.etuc.org/IMG/pptx/iAIE_Cars2020-v2.pptx).

Els sindicats i els treballadors i treballadores estem a punt per posar-nos en marxa per aconseguir un aire net i feines i desplaçaments sostenibles. Participem-hi junts!

Per a més informació i bones pràctiques relatives al projecte de la Confederació Europea de Sindicats (CES) i els Socis Europeus per al Medi Ambient (EPE, segons les seves sigles en anglès), denominat "Centres de treball verds 2013. Els treballadors a favor de la mobilitat sostenible"; vegeu la pàgina web <http://www.etuc.org/r/1834>.

Aquest projecte ha estat finançat per la Unió Europea.

EN MARXA PER ACONSEGUIR UN AIRE NET:

DRETS, INVERSIONS I SISTEMES DE TRANSICIÓ

La mobilitat sostenible a Europa

