



JT4 Mobility

Construyendo una transición justa hacia una movilidad inteligente y sostenible

Bruselas, 7 y 8 de Septiembre de 2023



Construyendo una transición justa hacia una movilidad inteligente y sostenible



El presente informe destaca los principales resultados del proyecto conjunto de la UE "**Construyendo una Transición Justa hacia una Movilidad Inteligente y Sostenible**" (JT4Mobility), coordinado por IndustriAll European Trade Union y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). El proyecto aborda por primera vez las **consecuencias sociales de la descarbonización del transporte** y los caminos hacia una Transición Justa en cuanto a empleo, habilidades y condiciones de trabajo tanto para las trabajadoras y trabajadores de la manufactura como para los del transporte en todo el ecosistema de la movilidad.

El ecosistema abordado en este estudio incluye:

- El sector **marítimo y la construcción naval**.
- El sector de la **aviación y aeroespacial**.
- El sector de la **carretera** (enfoque especial en los vehículos pesados).
- El sector **ferroviario**.

Los 20 millones de trabajadoras y trabajadores empleados en la producción de movilidad y segmentos se encuentran en la primera línea de la lucha contra el cambio climático y la digitalización. Por ello, IndustriALL Europe y la ETF, establecimos una Coalición por una Transición Justa para la fuerza laboral de la movilidad en 2021; las trabajadoras y trabajadores **no deben quedarse sin los derechos, herramientas o recursos necesarios durante la transformación.**



Cada vez estamos más en el punto de mira de la atención política y reguladora tanto nacional como internacional. Junto con el Pacto Verde Europeo de 2019 y la Ley del Clima, en diciembre de 2020, la Comisión Europea publicó su Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. Según esta estrategia, el sector del transporte debe lograr una reducción del 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2050, con una Transición Justa para todos.

Las emisiones relacionadas con el transporte son responsables del 27% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE+Reino Unido, y **el transporte por carretera representa más del 70% de las emisiones de transporte** en la UE+Reino Unido. Datos oficiales arrojan que las del transporte por carretera fueron de un 26,8% más altas en 2018 que en 1990. Al mismo tiempo, la demanda de diferentes modos de transporte está creciendo. Esta demanda creciente de movilidad debe ser satisfecha en el futuro sin usar combustibles fósiles.

La descarbonización del sistema de transporte es una de las principales prioridades de la UE. En el marco del Pacto Verde Europeo, **la UE se ha comprometido a reducir las emisiones de carbono de la industria del transporte en un 90% para 2050.** La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente ha puesto al transporte europeo en el camino hacia el futuro, estableciendo hitos para que todos los modos de transporte sean más sostenibles para 2030, 2035 y 2050.

Según la estrategia de la Comisión Europea, para 2030 habrá al menos 30 millones de coches de emisión cero en las carreteras europeas, 100 ciudades europeas serán climáticamente neutrales, **el tráfico ferroviario de alta velocidad se duplicará en toda Europa**, aumentará el consumo de combustible de aviación sostenible, los viajes colectivos programados para distancias inferiores a 500 km deberían ser neutros en carbono y los buques marinos de emisión cero estarán listos para el mercado. Para 2035, habrá aviones grandes de emisión cero listos para el mercado y para 2050, casi todos los coches, furgonetas, autobuses y vehículos pesados nuevos serán de emisión cero.

La transición hacia una movilidad neutra en carbono va de la mano con la digitalización continua de todo el sistema de transporte. Por ejemplo, la Comisión Europea prevé que la movilidad automatizada se implementará a gran escala a partir de 2030. Además, se espera que los cambios en el comportamiento del consumidor y la producción industrial en Europa tengan un impacto en las necesidades de transporte. En la actualidad, existe una clara falta de datos sobre los impactos del cambio modal, tanto en términos de producción industrial, como en el uso del transporte y efectos en el empleo. Transformar el sistema de transporte europeo de manera tan drástica en un período de tiempo tan corto tendrá impactos masivos en la fuerza laboral europea.

Algunos sectores del sistema de transporte experimentarán pérdida de empleos, mientras que otras partes crecerán. Las transiciones digitales y ecológicas gemelas también desencadenarán cambios importantes en cuanto a los requisitos de cualificación.

Finalmente, también tendrá un impacto en las condiciones de trabajo y la organización del trabajo de muchas maneras. Todos estos elementos requieren una anticipación por parte de los socios sociales y la capacitación de las y los representantes de las trabajadoras y trabajadores.

Aunque la ciencia nos dice que es imperativo avanzar de manera irreversible hacia una movilidad de emisiones cero y centrarse en una transición verde y digital, **la transformación del transporte en un período tan corto tendrá un impacto masivo en la fuerza laboral europea.**

Este informe y el proyecto del que se deriva reflejan un enfoque diferente y es el primer intento conjunto de IndustriAll Europa y la ETF para abordar el desafío más importante que enfrentan las trabajadoras y trabajadores: **¿Cómo asegurar la movilidad sostenible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero garantizando al mismo tiempo una Transición Justa para la fuerza laboral?**

SECTOR MARÍTIMO

El sector marítimo enfrenta numerosas tendencias comunes para las personas trabajadoras de la manufactura y las trabajadoras y trabajadores marítimos (transporte marítimo, estibadores, navegación fluvial y pesca). La falta de estrategias claras de implementación para cumplir con las solicitudes de políticas de la UE sobre nuevos combustibles sostenibles, **el dumping social, la falta de atractivo del sector y una fuerza laboral envejecida son algunas de las principales tendencias destacadas en el estudio.**



En cuanto a las habilidades, existe una notable falta de formación estandarizada y mecanismos de reconocimiento mutuo de habilidades, mientras que las condiciones de trabajo, la salud y la seguridad, y **las desigualdades de género son desafíos comunes.** Las trabajadoras y trabajadores marítimos no tienen un equilibrio adecuado entre trabajo y vida personal, y las condiciones a bordo y la infraestructura son precarias. La construcción naval tiene altos niveles de trabajadoras/es temporales, el trabajo es cíclico y, además, hay una disminución del segmento de cruceros y una inversión de recursos en defensa y deslocalización.

Principales puntos de acción abiertos para promover una Transición Justa para el sector marítimo:

- 1- Abogar por una política y estrategia de la UE claras sobre el futuro de los nuevos combustibles.
- 2- Establecer políticas efectivas para contrarrestar el dumping social.**
- 3- Promover una nueva imagen del sector para atraer a los jóvenes.
- 4- Diseñar programas de capacitación que preparen a las trabajadoras y trabajadores para las habilidades digitales/verdes necesarias.
- 5- Reemplazar y/o renovar las antiguas infraestructuras para garantizar la seguridad de las trabajadoras y trabajadores.
- 6- Preparar cuidadosamente a las trabajadoras y trabajadores para gestionar nuevas tecnologías y combustibles de manera segura.**
- 7- Fomentar la inclusión de las mujeres y la posibilidad de su participación y la difusión de información sobre sus posibilidades de carrera.
- 8- Involucrar constantemente a los sindicatos y representantes de las trabajadoras y trabajadores en la delimitación de planes de Transición Justa.

SECTOR DE LA AVIACIÓN Y AEROESPACIAL

El sector de la aviación y aeroespacial se enfrenta a una fuerte presión para reducir su impacto ambiental y es uno de los medios de transporte que requiere un gran avance tecnológico para reducir sustancialmente las emisiones. En este escenario, los Combustibles Sostenibles para la Aviación (SAF, por sus siglas en inglés) pueden representar una solución viable a medio plazo. Sin embargo, con el aumento del tráfico aéreo después de la Covid-19 y la necesidad de soluciones de restricción de la demanda para cumplir con los requisitos ambientales, existen muchos desafíos para las trabajadoras y trabajadores en una situación aún muy incierta. **La actual escasez de personas trabajadoras en la fabricación aeroespacial puede dificultar que la cadena de suministro satisfaga la demanda.**

Las transiciones laborales como resultado de las soluciones de restricción de la demanda son una de las opciones, lo que hace que la reubicación, gestionada de manera socialmente justa, sea aún más vital. Se verán escaseces de habilidades con la implementación de SAF, tanto para la aviación como para las trabajadoras y trabajadores en la fabricación aeroespacial.

Los desafíos de las condiciones de trabajo, especialmente para las trabajadoras y trabajadores de la aviación (salarios bajos, largas jornadas laborales, contratos precarios, riesgos para la salud y seguridad, equilibrio entre trabajo y vida personal), pueden verse amplificados por nuevos riesgos para la salud y seguridad derivados de las nuevas tecnologías.

Puntos de acción para una Transición Justa en el sector de la aviación y la aeroespacial:



1-Definir un camino claro hacia emisiones netas de CO2 cero y un aumento en la adopción de SAF.

2-Fomentar la priorización de la calidad sobre la cantidad en la aviación.

3-Abogar por condicionalidades sociales en los fondos que respalden una Transición Justa.

4-Invertir en programas de I+D que trabajen en la aviación sostenible.

5-Planificar las habilidades futuras e invertir en la actualización/capacitación de la fuerza laboral.

6-Garantizar un equilibrio entre trabajo y vida personal en el caso de las vías de actualización/capacitación de las trabajadoras y trabajadores.

7-Garantizar la protección social en caso de transiciones laborales inevitables.

8-Priorizar la salud y seguridad de las trabajadoras y trabajadores, especialmente con la adopción de nuevos combustibles.

9-Crear empleos de calidad con salarios y condiciones decentes para atraer y retener a las personas trabajadoras.

10- Poner fin al trabajo precario y a los contratos a corto plazo para garantizar una mayor retención de trabajadoras/es y mayor atractivo.

SECTOR DE LA CARRETERA

El sector de la carretera abarca varios modos de transporte como automóviles, vehículos comerciales ligeros y vehículos pesados (HDVs, por sus siglas en inglés), pero el estudio se ha centrado especialmente en los HDVs (camiones y autobuses y autocares locales y de larga distancia), ya que proporcionan un terreno común de acción en el contexto del proyecto conjunto.

La digitalización, la automatización y la electrificación son las principales tendencias de este sector, junto con los cambios en la movilidad urbana y la promoción de un cambio modal (por ejemplo, de la carretera al ferrocarril, al transporte público urbano, a caminar y andar en bicicleta); pero, también, **cambios en los patrones de consumo (más compras online y el consiguiente aumento en la demanda de servicios de entrega acelerados)**. Existe una escasez de fuerza laboral y es necesario mejorar los mecanismos de actualización/capacitación y pronóstico de habilidades.



También es necesario analizar la infraestructura deficiente en términos de satisfacer las demandas de la movilidad eléctrica. Para las trabajadoras y trabajadores del transporte, **la falta de instalaciones adecuadas, largos turnos de trabajo, trabajo precario y dumping social** se ven acompañados de un

reconocimiento deficiente de la profesión de conductor/a.

Para la fabricación, la competencia y la colaboración con empresas fuera de Europa, el aumento de la productividad y la incertidumbre en cuanto a los volúmenes son puntos significativos a abordar.

Una Transición Justa para el sector de la carretera debería considerar :

1. Exigir mayor coherencia a nivel europeo y armonización de políticas y sostenibilidad para anticipar las necesidades futuras.
2. Evaluar la autonomía estratégica abierta y la diversificación de la cadena de suministro en relación con las energías sostenibles y los materiales críticos.
3. Fomentar las negociaciones para acordar planes y estrategias para lograr una Transición Justa a nivel de la empresa.
4. **Implementar infraestructuras de carga y seguridad para satisfacer la demanda de la movilidad eléctrica.**
5. Prestar atención a las futuras oportunidades laborales en I+D.



6. Preparar a las trabajadoras y trabajadores a través del aprendizaje continuo a nivel de la empresa.
7. Planificar más para las habilidades futuras: identificar los riesgos que pueden surgir con el uso de nuevos combustibles.
8. **Considerar una reducción de las horas de trabajo, al mismo tiempo que se evitan todos los posibles impactos negativos en las y los conductores** (estrés laboral para cumplir entregas) y asegurando que el tiempo de carga de vehículos de emisión cero se considere parte del tiempo de trabajo (no del de descanso).

9. Equipar las infraestructuras de estacionamiento con las instalaciones que necesitan las y los conductores de autobuses y camiones.

10. Garantizar la protección social y preservar las buenas condiciones de trabajo en caso de transiciones laborales (como resultado del cambio modal).

SECTOR FERROVIARIO

El sector ferroviario también enfrenta diversas oportunidades y desafíos comunes derivados de la transición verde y digital. **El ferrocarril se considera un sector estratégico para descarbonizar el transporte**, pero actualmente existe una falta de coincidencia entre lo que se demanda a nivel de políticas de la UE y lo que realmente se puede lograr en un período tan corto, incluida la renovación de la infraestructura y el uso de nuevas tecnologías verdes. **La escasez de personal y habilidades, junto con una falta severa de atractivo y competencia entre diferentes sectores para atraer talentos, son cuestiones clave.**



Para las trabajadoras y trabajadores ferroviarios en particular, los turnos de trabajo, las horas no sociales, los contratos inseguros y los bajos salarios son otras preocupaciones importantes que deben abordarse. **El impacto de las políticas de liberalización está creando varios desafíos.** Para la fabricación, específicamente, los problemas clave incluyen el suministro de materias primas, la deslocalización y las relaciones fuera de Europa (que pueden crear una mayor competencia por inversiones entre sitios de la UE y ubicaciones en terceros países).

Cruciales puntos de acción abiertos para una Transición Justa en el sector ferroviario:

- 1. Otorgar al ferrocarril el papel estratégico que merece en la transición verde del transporte, abogando por una política y estrategia concretas y aplicables.**
2. Hacer hincapié en la necesidad de inversiones/financiación a nivel de la UE y nacional para renovar la infraestructura.
3. Definir el futuro de los combustibles y tecnologías alternativas implementables.
4. Promover el diálogo social.
5. Garantizar un campo de juego nivelado con otros sectores de transporte.
6. Financiar la actualización/capacitación de las trabajadoras y trabajadores hacia lo verde y lo digital, incluyendo vías flexibles.
- 7. Fomentar la cooperación intermodal para abordar el problema de la entrega en el último tramo.**
8. Hacer que el sector sea atractivo para nuevas y nuevos trabajadores para garantizar niveles suficientes de personal y reducir la presión laboral.
9. Establecer reglas/estándares/prácticas relacionadas con la Transición Justa para garantizar condiciones de trabajo decentes para las trabajadoras y trabajadores y empleos de calidad que aseguren la dignidad, el empleo estable, la protección y salarios decentes.



Existen numerosas similitudes entre las trabajadoras y trabajadores de la manufactura y del transporte a nivel sectorial. Por esta razón, el estudio respalda firmemente la **implementación de una estrategia conjunta con el objetivo de abarcar todo el ecosistema de movilidad**. El análisis de los posibles impactos de la transición verde/digital en su fuerza laboral puede identificar las principales oportunidades y desafíos comunes para lograr objetivos de sostenibilidad ambiental y social, así como una Transición Justa para todos.

La falta de mujeres trabajadoras en todos los sectores es un tema recurrente en cada meeting. Aunque en Europa el número sea superior al de España, a todos/as nos queda mucho por recorrer.

Por poner un ejemplo visual, la participación de representantes sindicales europeos/as y españoles/as se puede mostrar de la siguiente manera:



Hombres	Mujeres
4 CCOO	1 UGT
4 UGT	
1 USO	

Han sido muy relevantes las intervenciones realizadas por Frank Moreels y Joost Korte, que han tenido un gran calado entre los participantes:

Frank Moreels

Presidente de la ETF y Presidente del sindicato BTB de Bélgica

Se deben tomar medidas ante el calentamiento global porque la ETF entiende que es actor principal en la lucha contra el cambio climático protegiendo los sectores y sus trabajadoras/es. **Es posible un transporte sostenible y el trabajo sindical es de donde debe emanar.**

Debe lucharse contra el dumping social y la precarización laboral y de los servicios. Por ejemplo, en el sector de la carretera, donde la explotación de las personas transportistas está llegando a límites inhumanos (horarios extendidos, falta de descansos, falta de lugares de descanso e higiene...)

Los partidos de extrema derecha y su populismo están siendo un lastre porque niegan el cambio climático y polarizan la sociedad para desviar la atención de los problemas reales. Los partidos de centro derecha poco a poco derivan también a ideas de ultraderecha llevados por la polarización de la sociedad.

El Pacto Verde Europeo es un gran proyecto destinado a la descarbonización de nuestras sociedades, pero no funcionará sin implicar a las personas trabajadoras.

Joost Korte

Director General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea (en respuesta a la presentación de este informe)

Para la Comisión Europea, al margen del cambio climático, debe potenciarse la llegada de jóvenes a los sectores y la competitividad internacional. Se estima que entre 2023 y 2050 se va a perder un millón de trabajadoras/es por sector y hay que potenciar el acceso de mujeres y jóvenes.

Los datos de julio son esperanzadores en cuanto a empleabilidad con sólo **un 6% de desempleo y sólo un 14% de desempleo juvenil**. Pero es cierto que hay escasez de trabajadoras/es en los sectores de transporte.

Indica que las peticiones de la ETF a la Comisión Europea respecto a protección de trabajos en los sectores de transporte son factibles y que, de hecho, ya se han puesto en marcha varias medidas al respecto.

Indica que los fondos de cohesión y resiliencia destinados a la transición en descarbonización y digitalización están bien orientados pero es más difícil de gastar de lo que parece.

La Comisión Europea muestra su apoyo a la ETF y a las medidas que propone a pesar de tener ciertos problemas para aplicar todas las medidas.

En general, la Comisión Europea muestra una buena batería de ideas y proyectos, pero no concreta medidas a aplicar ni ofrece datos sobre mejoras ya logradas con las medidas actuales.

Posteriormente, **se abre un debate entre representantes del Parlamento Europeo** (Sara Matthieu de Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea y Vera Tax de Grupo de la Alianza Progresista de Socialistas y Demócratas) y las personas presentes en representación de IndustriALL y la ETF.

Las cuestiones que se plantean a las representantes del Parlamento giran en torno a la problemática que se expone en este informe, donde las distintas personas representantes de los sectores marítimo, aéreo, carretera y ferroviario concretan la realidad en sus puestos de trabajo y apelan a la aplicación de medidas europeas de calado y que, fehacientemente, consigan una transición justa. Desde el Parlamento Europeo nos hacen saber:

Muchas de las emisiones de CO2 vienen del transporte, sobre todo por carretera (70%), y por ello es necesario tomar medidas de calado.



Los hogares europeos tienen 3 prioridades:

HOGAR

ALIMENTACIÓN

MOVILIDAD

Según el país, la alimentación y movilidad se sitúan en 2º puesto. En base a estas prioridades deben redactarse las normas para adaptarse de forma fluida a la sociedad.

Se intenta potenciar la modificación de los espacios urbanos para la utilización de bicicletas eléctricas, ya que el urbanismo forma parte de la política de transporte. Se necesitan crear muchos aparcamientos para esas bicicletas y facilitar así su uso. Europa aporta fondos de ayuda, pero son los gobiernos y las ciudades las que deben financiar este método de transporte.

En cuanto al transporte de mercancías, encuentran lógico potenciar el transporte marítimo como sector crucial ya que este supone un 90% de los productos que consumimos. **Se ha aprobado un proyecto para los dos próximos años donde se va a incidir en armadores, fletadores, constructores y en el combustible como tal** para reducir las emisiones de forma significativa. Esta legislación es a nivel europeo y se espera que sea ejemplo a nivel internacional.

Se habla sobre que la transición al vehículo eléctrico produce desigualdad social, ya que son más costosos y no están al alcance común. Esto produce un envejecimiento paulatino del parque móvil, ya que **las personas mantienen durante más tiempo sus vehículos de combustión**. Se intenta hacer una transición hacia las bicicletas eléctricas, pero como se decía antes, hay ciertos impedimentos para poder hacer esa transición de forma efectiva. Encontrar soluciones justas es muy difícil. Se espera que en un futuro cercano un mercado de segunda mano eléctrico mejore en el acceso a vehículos electrificados.

Desde CCOO hacemos observaciones sobre la política europea del ferrocarril. Los distintos paquetes ferroviarios han servido para precarizar los puestos de trabajo y el servicio como tal, y se apela a la Comisión Europea y al Parlamento la necesidad de una apuesta firme por la protección de los puestos de trabajo.





La competitividad ha demostrado que sólo destruye el empleo y el servicio empeora, y las empresas públicas son las que garantizan un transporte ferroviario público y de calidad.

Se menciona también que participamos en la Directiva de Maquinistas (Train Drivers Directive) buscando soluciones a los trenes transfronterizos, donde encontramos vitalmente necesario un consenso en cuanto a normativa ferroviaria: señalización, comunicación, formación, conocimientos, obtención de licencias... Están de acuerdo en que **no todo puede privatizarse y son necesarias las ayudas públicas**, pero debe encontrarse un consenso para mejorar la competitividad y evitar la monopolización estatal. Saben que la Train Drivers Directive lleva muchos años de trabajo detrás y la encuentran necesaria, pero aún no se logra encontrar el acuerdo en algunas de las demandas que llegan desde la ETF.

