

UN NUEVO MODELO DE TRANSPORTE

UNA VISIÓN SECTORIAL DEL CAMBIO DE MODELO PRODUCTIVO

Pedro López García
Ana Sánchez Navarro

Fundación 1º de Mayo
CENTRO DE ESTUDIOS DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA
Federación Estatal de Servicios a la Ciudadanía de CCOO

Edita:

© Fundación 1º de Mayo

FUNDACIÓN 1º DE MAYO

Centro de Estudios de Servicio a la Ciudadanía
C/ Longares, 6. 28022 Madrid
Tel. +34 91 364 06 01
1mayo@1mayo.ccoo.es
www.1mayo.ccoo.es

FEDERACIÓN ESTATAL DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA DE CCOO

Plaza de Cristino Martos, 4. 28015 Madrid
Tel: +34 91 540 92 95
Fax: 91 548 16 13
fsc@fsc.ccoo.es
www.fsc.ccoo.es

Madrid 2012

ISBN: 978-84-87527-28-9
Depósito Legal: M-2545-2012

Imprime: Unigráficas GPS



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
1.- LA IMPORTANCIA DEL CAMBIO DE MODELO PRODUCTIVO	6
1.1.- Situación actual y afectación de la crisis	6
1.1.1.- Europa	7
1.1.2.- España	8
1.2.- Qué se busca con el cambio de modelo	10
1.3.- Un nuevo mercado de trabajo	14
1.4.- Hacia los nuevos empleos	15
1.5.- Perspectiva de Género	19
2.- EL FACTOR MEDIOAMBIENTAL EN EL TRANSPORTE	21
2.1.- Reducción del consumo energético en el Transporte	22
2.2.- Infraestructuras verdes; el Urbanismo	25
2.3.- Construyendo una movilidad sostenible	26
3.- CAMBIO DE MODELO PRODUCTIVO EN EL SECTOR TRANSPORTES	27
3.1.- Sector de Carreteras	28
3.1.1.- Libro Blanco; medidas para el 2010	28
3.1.2.- Operadores integrales	29
3.1.3.- Propuestas para España	31
3.1.4.- El impacto de las ciudades en el transporte por Carretera y viceversa	33
3.2.- Sector Ferroviario	36
3.2.1.- El ferrocarril público; una oportunidad para el cambio de modelo productivo en nuestro país	36
3.2.2.- Principales aspectos regulatorios europeos	37
3.2.3.- La actividad productiva del ferrocarril en España	39
3.2.4.- España como nudo logístico mundial	42
3.3.- Sector del Mar	42
3.3.1.- La importancia del mar para la economía en la UE	43
3.3.2.- El Sector del Mar español	46
3.3.3.- Hacia una Pesca sostenible	50
3.4.- Sector Aéreo	54
3.4.1.- El sector de la aviación en Europa	55
3.4.2.- Liberalización y Desregulación	56



3.4.3.- Descripción de la industria Aeronáutica en España.....	57
3.4.4.- Análisis del Transporte Aéreo en España	59
3.5.- Objetivo año 2050: Libro Blanco del Transporte 2011	62
4.- LA SALUD LABORAL EN LA TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA PRODUCTIVO.....	63
4.1.- Prolongación de la jornada laboral.....	65
4.2.- Vulnerabilidad del trabajador	66
EPÍLOGO	
Libro Blanco del Transporte de la UE; horizonte 2050.....	69
BIBLIOGRAFÍA.....	71



INTRODUCCIÓN

El presente estudio, realizado desde la Secretaría de Estudios de la Federación de Servicios a la Ciudadanía (FSC) de CCOO, tiene como objetivo descubrir qué se puede hacer, y cómo, ante la grave situación actual, marcando una guía de actuación viable y contribuyendo a la creación de un futuro que pasa por la modificación del vigente sistema de producción.

En primer término está la vía del conocimiento, a través del análisis de la realidad, la que debe dar las pautas a seguir en la línea de actuación del Sindicato. Esta investigación pretende arrojar luz sobre el cambio de modelo productivo en los sectores del transporte.

Se ha comentado y escrito mucho, durante los dos últimos años, sobre la necesidad de un cambio en el patrón de crecimiento que se dirija a una sociedad más sostenible económica, medioambiental y socialmente, basándose en unos empleos que dignifiquen a las personas que son la verdadera fuerza del motor del cambio. Alcanzar la originalidad en esta cuestión es bastante complicado, sobre todo como consecuencia de la crisis, debido a que se ha puesto en boga en la sociedad al convertirse en objeto de debate en todos los medios de comunicación. La crisis ha sacado a la opinión pública la necesidad de un cambio de modelo.

Ha sido a través de la Fundación Primo de Mayo, la Fundación Sindical de Estudios y la propia Secretaría de Estudios de la FSC de CCOO, donde hemos tenido la ocasión de participar en seminarios y conferencias sobre el tema objeto de estudio; siendo desde la perspectiva sindical de donde salen los hilos conductores del presente trabajo, a raíz de toda la bibliografía, experiencias sindicales y documentos investigados.

Una vez completada la fase de recopilación de datos, se han analizado en profundidad las diferentes visiones expuestas desde el Gobierno, la Universidad, las Fundaciones, los Think Tank, las Empresas, los Sindicatos y en concreto CCOO, aportando una amplia variedad de estudios y artículos sobre el tema que ocupa. Si bien, cabe mencionar que la mayor parte de la documentación que existe sobre cambio de modelo productivo, viene aportada por corrientes progresistas. Las doctrinas conservadoras o neoliberales no se han adentrado aún en profundidad en el estudio del escenario de un cambio de patrón de crecimiento.

El estudio tiene una línea descendente, dirigiéndose desde los ámbitos más generales hacia los más concretos. El cambio de modelo productivo se ha constituido como variable principal, pasando por la crisis que ha introducido su debate en la sociedad, para continuar

introduciendo un marco y contexto socio-económico que diera cabida a las reflexiones alcanzadas en los sectores del transporte analizados. Dicho transporte al servicio del interés público incluye todas las infraestructuras implicadas en los movimientos de personas y de mercancías. El análisis medio-ambiental, por su significación, ha sido de obligado cumplimiento junto con otras perspectivas, de género, universidad, etc.

La colaboración en el estudio de los Sectores del Transporte de CCOO (Carreteras, Mar, Ferrocarril y Aéreo) ha aportado una mayor aproximación a la realidad y un conocimiento más específico en materias socio-laborales. Las Áreas de Medioambiente, Mujer, Salud Laboral, y Política Sectorial de la FSC también han contribuido a este trabajo. En la finalización del estudio, con el objetivo puesto en el año 2050, se han incorporado las reflexiones de la Confederación de CCOO a través del área de Política Sectorial. Los textos elaborados, tanto por áreas como por sectores, se han respetado íntegramente. Por lo tanto se trata de un trabajo conjunto dirigido y coordinado desde la Secretaría de Estudios de la FSC.

No obstante el trabajo adolece de la falta de investigación de campo, utilizando métodos como los cuestionarios, entrevistas en profundidad con las partes implicadas. Por lo tanto, una reflexión crítica de este trabajo lleva a determinar que, sí existe una plasmación de la realidad en el estudio, pero falta una concreción más detallada de todos los asuntos expuestos. No obstante, sí se marcan constantemente las posibles líneas de actuación que mejorarían el actual patrón de crecimiento y se dirigirían al pretendido cambio de modelo productivo.

A lo largo de todo el trabajo de investigación han aparecido diferentes perspectivas, algunas de ellas marcadas más por la benevolencia de construir un escenario mejor y más justo para todos, que por la operatividad de hacerse factible. Otras en cambio son vías totalmente posibles de realización, orientando a la economía a través de medidas social, económica y ambientalmente sostenibles. Para conseguirlo se precisa fortalecer el diálogo social, elemento actualmente en peligro por la reforma laboral impuesta por el Gobierno y aprobada por el Parlamento el 9 de septiembre de 2010, porque es en la participación y en el intercambio de ideas e información, donde la realidad puede ser modificada, a través de los agentes económicos y sociales, y por ende la sociedad resulta beneficiada.

Desde las diferentes fuentes recabadas se ha contemplado la conveniencia, para algunos la única tabla



de salvación, de un cambio de modelo que ofrezca mejores condiciones de vida y trabajo para la sociedad en su conjunto. En la actualidad, sin dejar de ser eclécticos y siendo conscientes de que ambos modelos productivos, el nuevo y el viejo, se van a solapar temporalmente, a los agentes sociales les toca apostar por el nuevo modelo e intentar gobernar los cambios. Aún a sabiendas que esta decisión pueda ser calificada de postura maniqueísta, es preferible abogar por el nuevo modelo que no regresar a las viejas fórmulas que han conducido a la situación actual. A este nuevo modelo, con las medidas científico-técnicas que lleva aparejadas así como las nuevas formas de energía, las infraestructuras, los métodos de organización en las empresas, y el conocimiento y desarrollo de los niveles formativos, se le encuadra dentro de la Tercera Revolución Industrial.

1.- LA IMPORTANCIA DEL CAMBIO DE MODELO PRODUCTIVO EN ESPAÑA.

La última década en España deja reflejada, en el ciclo de la economía y el empleo, una curva de crecimiento muy ascendente hasta el año 2007, donde toma su punto de inflexión con la crisis para, a partir de aquí, comenzar una caída de la que todavía no se ha recuperado en el año 2011. Un rápido y reciente análisis temporal demuestra que España ha superado las recesiones basándose, en gran medida, en elementos externos como han sido; la entrada en la Comunidad Económica Europea, la asignación de fondos estructurales, la incorporación del euro, los bajos tipos de interés, los flujos de inversión extranjera, llegada de población inmigrante que disparó la demanda de bienes y servicios...

Se sigue esperando que desde el exterior provenga la solución a esta salida de la crisis, actualmente acusada por los mercados financieros que dirigen la agenda de los Estados marcando políticas de corte neoliberal. La recuperación económica y social vendrá ligada a factores externos e internos, aunque en estos segundos existe más capacidad de influencia e intervención, apostando por medidas estructurales, reinventando sectores como el industrial (las regiones con mayor nivel de industrialización son las que menores niveles de paro tienen), el de los transportes y la in-

fraestructuras (por la relevancia que se demostrará en el presente estudio) dirigidas a desarrollar un nuevo modelo de producción en España que impulse los ámbitos económicos, sociales y medioambientales. Es necesario regular los mercados financieros para que fluya el crédito y situar al capital en la senda de la economía de bienes y servicios impulsando este modelo.

Las externalidades, que impulsaron a España en el pasado, actualmente no aparecen, y tanto la economía como el empleo se han encontrado ante dos opciones: la primera por la que apuesta el Gobierno en España impulsado desde Bruselas por Gobiernos Conservadores, con un plan de reducción del déficit (avalado por una reforma de la Constitución, degradando la Constitución de los Ciudadanos a favor de la Constitución de los Mercados) a través de un fuerte ajuste presupuestario con recortes sociales, acompañado de una reforma laboral regresiva con pérdida de derechos para los trabajadores/as y de una transferencia de recursos públicos hacia el sector privado en forma de infraestructuras; y la segunda opción por la que apuestan los agentes sociales y las fuerzas progresistas, que consiste en un cambio de modelo productivo, complementado por reformas estructurales del ámbito financiero y productivo, otorgando soluciones laborales a través de los convenios colectivos.

A lo largo de este trabajo se va a analizar en profundidad el cambio de modelo productivo y el alcance del mismo, con el objetivo de despejar dudas y aportar conocimiento en una situación tan grave como la actual.

1.1.- Situación actual y afectación de la crisis.

La realidad económica de nuestro país demuestra que la actual situación se debe a dos factores: el primero de carácter internacional, motivado por la crisis financiera, y el segundo endogámico, debido a las particularidades del modelo productivo español. Este pronóstico lo comparten la mayor parte de los trabajos y de las instituciones analizadas, tanto gubernamentales como sociales y académicas.

Observar tan sólo uno de los dos factores establecería una versión sesgada de la realidad. Los dos son necesarios para un análisis correcto. Sería una visión reduccionista centrarse en España, por lo que se mantiene

¹ Fracaso ratificado por la CES (Confederación Europea de Sindicatos), con posturas muy críticas a pesar del apoyo otorgado al principio, al constatar que no se cumplía el programa previsto en el Tratado, especialmente en material social y de desarrollo sostenible. No han ayudado las decisiones del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, sobre los derechos colectivos de los trabajadores (casos Viking, Laval y Rüffert), al igual que los continuos esfuerzos por parar la directiva de tiempo de trabajo que pretende prolongar la jornada estableciéndose en un acuerdo individual entre trabajador y empresario.



un análisis a nivel europeo, observando el fracaso¹ de la Estrategia de Lisboa que pretendía, entre otras ventajas, convertirnos en el año 2010, “en la economía más competitiva del mundo, creciendo de manera sostenible con más y mejores empleos”. Dicha pretensión se ha quedado en una declaración de intenciones, lejos de las expectativas creadas. La estrategia de Lisboa se ha constituido sobre un sistema desregulador de competencia entre las economías de los diferentes países y las legislaciones nacionales, afianzadas en conseguir una eficaz economía global. Se han obviado las necesidades de cohesión social y medioambiental como son, entre otras, los flujos migratorios y los desafíos ecológicos. La pretensión de alcanzar niveles cooperativos en el ámbito nacional e internacional, hubiese logrado otros resultados diferentes de los actuales. Por el contrario, se sigue afianzando la brecha en los niveles de renta lo que provoca una dualización social.

1.1.1.- Europa.

Europa pierde terreno desde el punto de vista económico, acuciado por las economías emergentes, donde la crisis ha provocado un círculo vicioso de estancamiento, aumento de la deuda pública, y desempleo, contrayendo el consumo y por tanto la recuperación económica. También pierde terreno en el ámbito político, la descoordinación y falta de perspectiva común por parte de los Estados provoca que no haya políticas eficaces para combatir los problemas. A este hecho hay que sumarle la falta de liderazgo en las instituciones comunitarias.

La regulación del sistema financiero a través de la integración política va por detrás de la globalización del mercado. La coexistencia de bancos con proyección y ámbito internacional, supervisados desde un país concreto, resulta inviable. El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha aceptado la gravedad de la crisis y la escasa capacidad de Europa para afrontar esta situación, poniendo de manifiesto que las instituciones políticas no son eficaces ante el poder económico actual. Por lo tanto, la crisis ha puesto aún más de manifiesto la debilidad del actual sistema europeo de gobernanza. La UE se ha construido desde sus principios en base a la liberalización del mercado y a la unión monetaria. Ponerse a cuestionar estos fundamentos, a pesar de la responsabilidad del capital financiero en el origen y desarrollo de la crisis, implica una sacudida a los propios cimientos de la integración europea, siendo por este motivo por el que habría que reconstruirla partiendo de cero. Hay que articular una Unión Europea basada en los intereses de la ciudadanía.

En la etapa anterior a la crisis, antes de 2007, Europa tenía unos objetivos claros pero en la situación actual, año 2010, estos objetivos se han diluido, cambiados por unas políticas más coyunturales, perdiendo la perspectiva a largo plazo. El impacto negativo en el crecimiento se hace sentir en mayor medida en los países desarrollados que en los emergentes, lo que provocará una mayor convergencia entre ambos bloques, a escala global. De esta forma se produce un nuevo equilibrio del poder mundial, a favor de estos países emergentes, que impactará de nuevo en Europa en forma de rebajas en la calidad del empleo y en la necesidad perentoria de ajustes estructurales.

Estos factores, junto con el aumento de la deuda pública, producen consecuencias negativas en los modelos sociales europeos, justo en un periodo donde el desempleo se halla en unos niveles muy elevados y donde se deberían mantener los niveles de renta básicos para las personas desempleadas. Esta espiral lleva a tener que buscar otras vías de crecimiento, diferentes de las tradicionales, vislumbrando a través de un cambio de modelo productivo la posible salida, a medio y largo plazo, de esta situación. De momento, lo que están apareciendo son Gobiernos Estatales realizando fuertes ajustes de reducción del déficit público y de pérdidas de derechos. Revertir esta situación va a ser un trabajo arduo.

La respuesta a la crisis debe pasar porque la comunidad internacional refuerce la gobernanza global estableciendo unas relaciones económicas más íntegras y estables. La UE demuestra su ineficacia al encontrarse con un poder fragmentado, incapaz de actuar como un poder global, lo que conlleva implicaciones sociales de calado. En ocasiones les resulta más útil y cómodo sustituir este poder y llevarlo a las cumbres del G-20 donde se intentan tomar las decisiones más importantes. Es obligación de la Comisión Europea afrontar los retos, marcar los nuevos objetivos, y aplicar las potencialidades con las que cuenta, proponiendo nuevas soluciones ante lo que Europa necesita. Para todo ello se precisa de un liderazgo sólido, definiendo de nuevo el discurso europeo en un mundo que cambia rápidamente. De no afrontar esta situación la UE saldrá muy debilitada perdiendo oportunidades y peso específico en la economía globalizada.

Muchos Estados de la UE ya han experimentado la debilidad del actual sistema económico y político, donde el capital financiero se lleva el mayor porcentaje del PIB mundial dejando relegado a un segundo plano la política y la economía de bienes y servicios, donde el factor trabajo desempeña un papel fundamental. Esta debilidad que saltó a la escena pública en EEUU, con la quiebra del cuarto banco inversor, Lehman Brothers,



ha provocado la mayor crisis social y económica después de la Gran Depresión de 1930.

Todo el sistema financiero se ha desmoronado, en gran medida basado en una falta de control y regulación del propio capital. Se están intentando establecer medidas regulatorias a nivel mundial. Desde EEUU, ya han aprobado una reforma financiera en julio de 2010. Por otro lado, las autoridades europeas pretenden implantar sus propias medidas con un paquete de reformas para supervisar las actividades de los bancos, cajas, compañías de seguros y sociedades de bolsa que operan en la UE. Este tipo de medidas son positivas aunque insuficientes porque se limitan a vigilar pero no a colocar al capital financiero a trabajar para la sociedad, al no estar acompañadas ni coordinadas con el resto de países (factor necesario en una economía internacionalizada), dificultarán en exceso su viabilidad.

De hecho a mediados de 2011 ninguna de estas medidas han sido puestas en práctica, siendo las agencias de rating las que se rebelan ante los intentos de control por parte de las autoridades y ante los cambios legislativos que las regulen. Estas agencias adjudican las calificaciones a bancos, fondos de inversión e incluso países haciendo que estos últimos ante una bajada de su calificación implique una subida de interés, por lo que pagarán más cara la deuda que tengan. Es decir la capacidad de presión sobre los Estados está en manos de las entidades financieras, fondos de inversión... puesto que son los principales accionistas de estas agencias de calificación.

La sociedad se encuentra ante el dilema de quién va a ser capaz de establecer unas normas globales para el capital financiero, necesario en el actual sistema económico, si en cualquier intento de regulación por mínimo que sea, el capital se contrae y la consecuencia directa e inmediata es la falta de crédito, tan necesaria para las empresas y las familias. Haciendo un gran ejercicio de imaginación, si esta situación se pudiera trasladar a una mesa de negociación, el capital financiero controlaría todo el proceso.

Si existiese una teoría económica que marcara unos objetivos, aunque equivocados, se tendrían unas reglas de juego donde todos los agentes económicos, sociales y gubernamentales podrían aportar valor y evitar las desviaciones injustas que produce el sistema. Se puede

afirmar que falta una teoría económica; es más, la teoría en la que se maneja bien el capital financiero es que no existe teoría. La especulación y conseguir dinero a corto plazo, aunque sea generando burbujas económicas cuyas consecuencias pagamos todos, son los principales objetivos de un capital sin control.

Toda la exposición de datos lleva a la necesidad de poner orden. Una de las vías desde donde se puede comenzar es a través del cambio de modelo productivo, que ofrezca oportunidades a la ciudadanía donde las instituciones públicas, en nuestro caso las europeas, marquen las directrices que gobiernen las nuevas prácticas que hay que implementar en la política y en la economía, y cuya afectación recae siempre en el conjunto de la sociedad.

1.1.2.- España.

Los factores endógenos son el segundo determinante de la actual crisis, para muchos autores el primero. Las debilidades del modelo de producción, con la elevada sectorización del crecimiento en ciertas actividades como la construcción y los servicios asociados a ella, así como el peso excesivo de sectores como la hostelería, con trabajo poco cualificado y donde la tecnología y la innovación no han sido la clave de este boom, permitieron a España durante unos años crecer por encima del doble de la media europea², y ahora no sólo se sitúa sin crecimiento, sino con el doble de tasa de paro. Si se hiciese un símil con el crecimiento y desarrollo de un ser humano, la economía española ha estado creciendo en grasa, pero no en músculo.

La conversión de la crisis en una oportunidad, como se afirma en foros progresistas como único razonamiento positivo ante la gravedad actual, debe remover los cimientos de una economía especulativa, que sólo aporta valor a una parte, y derivarla a una economía basada en bienes y servicios, que aporte valor añadido y reincorpore el valor trabajo para toda la ciudadanía. Se debe intentar cerrar el diferencial entre rendimiento de capital y rendimiento del trabajo. Para esta actuación se precisa el concurso de un Estado fuerte, impulsor de las principales medidas económicas y sociales, y elemento regulador allí donde el interés general lo requiera, incluido el capital financiero.

² Datos del estudio de la Fundación Primero de Mayo: Reflexiones para el cambio de Modelo Productivo en España: "Desde 1996 a 2007 se crearon en España 7,6 millones de puestos de trabajo, registrándose una tasa de crecimiento del 59% muy superior a la de UE-15 (18%), hasta situarse en 20 millones de personas en 2007, y la tasa de empleo pasó del 40 al 54%, equiparándose a la media comunitaria. Hubo una gran concentración sectorial, produciéndose el mayor volumen de empleo en ocho subsectores: Construcción, Hostelería, Comercio, Actividades Sanitarias, Empleo Doméstico, Administración Pública, Seguridad Social y Educación".



Esta situación diferencial, al igual que en Europa, se ha agudizado por la ausencia de un liderazgo institucional, con cambios continuos de orientaciones y con políticas económicas e industriales que no se han llegado a materializar. A todo esto hay que añadir un déficit en materia educativa y de innovación.

El cambio de modelo productivo precisa de reformas estructurales. Para conseguirlo, no se puede ceñir a reformas legales unidireccionales, como por ejemplo la reforma realizada por el Gobierno Español en el año 2010 sobre el mercado laboral, contestada con una huelga general, sino que debe abrir el espectro abarcando un abanico de reformas legislativas implantadas desde la mayoría de los Ministerios. Un enfoque holístico e integrador por parte de las instituciones y del resto de agentes, se perfila como el elemento más sólido en la construcción de este nuevo modelo.

Por consiguiente, las políticas macroeconómicas son necesarias para la reorientación, y dentro de éstas, las políticas laborales deben jugar un papel esencial en este proceso con el objeto de abordar las deficiencias actuales de calidad en el empleo como son la temporalidad, la baja cualificación y la formación, entre otras. La negociación colectiva que tan buenos resultados ha protagonizado (los datos de prosperidad así lo demuestran) debe contribuir como actor fundamental en las relaciones laborales que se producen en las empresas, siendo necesario el diálogo social como pivote para abordar las reformas necesarias en los diferentes sectores productivos y con el objetivo de un cambio de modelo.

Se debe poner especial énfasis en el enfoque medioambiental, convertido en unas de las variables principales en este proceso de transformación productiva. Hay que atender de forma urgente la alarma social generada por el cambio climático, consecuencia de la sobreexplotación de los recursos naturales. No se está tan sólo ante un asunto mediático y al que por lo tanto haya que dedicar atención, sino que se encuentra ante una necesidad perentoria de supervivencia. Hay que implantar soluciones y alternativas. De lo contrario, no habrá futuro con el actual grado de deterioro al que se está sometiendo a la naturaleza. Las diferentes formas de energía, la creación de empleos verdes, la implantación de nuevas tecnologías, la concienciación social, la formación, etc..., harán viable la sostenibilidad del medio-ambiente.

La corriente progresista, que apuesta firmemente por el cambio de modelo productivo, aboga por una economía basada en el conocimiento y baja en carbono. Para conseguirlo expone medidas como creación de empleo en los sectores donde se basará el crecimiento económico futuro, reforzamiento de las políticas sociales y restricciones fiscales, pasando por un marco normativo y una política de incentivos adecuada a un modelo energético y productivo sostenible. Resulta evidente que un cambio de modelo productivo está vinculado a un cambio en el modo de consumo.

En el supuesto de no liderar el cambio, implementando estas medidas y otras de carácter financiero, todo el sistema corre el riesgo de regresar a la situación anterior a la crisis y que se apliquen las mismas decisiones, en el momento que se produzcan los primeros datos de recuperación económica, gestando lo que más adelante puede ser otra crisis de mayores consecuencias sociales. La tendencia natural de la economía y del capital, en concreto, es volver a los parámetros³ que conoce. Sólo con decisiones acertadas se puede conseguir que apuesten por nuevas vías de desarrollo que contemplen la oportunidad de negocio y de inversión. Una de las principales características del capital es el miedo a la incertidumbre. La paradoja se encuentra en quienes gestionan capital y arriesgan aún a sabiendas que el sistema no soportará los fraudes a los que le someten como, por ejemplo, los bonos que albergaban las hipotecas basura que son, en buena medida, responsables de la crisis y no hay que estuvieron avaladas por las agencias de rating que son las que actualmente proponen las medidas que tienen que adoptar los Estados si quieren percibir créditos de las entidades financieras.

Los mercados financieros, se quiera o no, juegan un papel dentro de la economía real, como engranaje de todo el sistema. Si se hace un símil con un motor, sería el aceite que posibilita que el dispositivo esté en continuo movimiento y no se colapse. Si el capital está en movimiento se establecen oportunidades, estableciendo créditos a las empresas, generando puestos de trabajo, incrementando el consumo y con ello la demanda de bienes y servicios. En cambio cuando el capital se contrae, el escenario es diferente, faltan los créditos y las posibilidades de generar riqueza se diluyen. Sin discutir su importancia, los mercados financieros deberían ser un medio para obtener un objetivo. El problema ya

³ Se precisa de una revisión de los sistemas económicos, actualización de indicadores y parámetros, con nuevas escalas y mecanismos de evaluación de impactos. Todos estos instrumentos deben ser el medio para ejecutar una política económica organizada.



demostrado estriba en cuanto se convierten en un fin especulador, sin aportar valor y riqueza a la sociedad.

Este razonamiento tiene un efecto directo sobre el empleo y la creación de puestos de trabajo, en cuanto las burbujas especuladoras que generan dejan en bancarrota y sin empleo a millones de trabajadores/as. Los Gobiernos, la sociedad civil a través de los think tanks, los sindicatos y otros resortes institucionales deben presionar para una supervisión y evaluación del sector financiero. Todas las ayudas públicas que ha recibido el sector bancario para su rescate, evitando de esta forma un desplome aún mayor en la economía, deberían recuperarse y destinarse ahora a retomar la actividad económica y el empleo, garantizando los derechos de la clase trabajadora, creando empleos de calidad y rompiendo la brecha que provoca la dualización de la sociedad.

La agenda progresista pretende lograr una nueva economía basada en normas éticas y gobernanza que ponga orden en los mercados, para lo que se precisa un cambio de reglas que redunden en el beneficio de los trabajadores/as, y por ende, de la ciudadanía. Y no se está mencionando ninguna quimera, es demostrable que los Estados actuando conjuntamente, en la misma dirección, pueden revertir esta situación. De lo contrario, después del estrepitoso fracaso del sistema neoliberal, el principal riesgo que se observa ahora es no actuar a tiempo y dejar pasar esta oportunidad.

1.2.- Qué se busca con el cambio de modelo.

El cambio de modelo productivo tiene mayor alcance que simplemente barajar la idea de un nuevo escenario de actividades que generen empleo, también implica algo más que modificar los productos y servicios que ofertan las empresas. Se busca modernizar la forma de producir, con ahorro de materiales, incorporando nuevas formas de energía e impulsando que las plantillas participen en las mejoras generales. Para ello hay que democratizar la organización del trabajo, con un estilo de dirección participativa⁴ donde la relación trabajador-empresa posibilite la planificación de la actividad productiva. Alemania es un ejemplo de esta forma

de gestión y la convierte en el principal país exportador del mundo y cabeza de la locomotora de Europa.

Uno de los principales objetivos del cambio de modelo productivo es el incremento de valor añadido, elevando la competitividad de las empresas y sectores, consiguiendo mayor riqueza con un reparto más justo entre los beneficios que obtienen las empresas y la remuneración salarial que perciben los trabajadores/as.

Se han realizado diferentes estudios en multinacionales que demuestran que con el reparto de acciones entre las personas empleadas se obtiene mayor productividad y dividendos. A mayor motivación mejores resultados para la compañía. Se fomenta de esta forma una mayor cultura participativa. La obligatoriedad a la reinversión de parte de los beneficios en la propia empresa garantizaría su viabilidad y permanencia en el tiempo. Actualmente, incorporadas las Tecnologías de la Información y la Comunicación (T.I.C) se posibilita un aplanamiento de la estructura en la empresa, lo que permite una mayor participación de los empleados/as en la gestión.

Las inversiones en Investigación y Desarrollo son esenciales para competir en el mercado mundial, creando nuevos productos. Por lo tanto, la innovación es uno de los pilares para que los bienes y equipos aumenten la productividad del capital a través de la exportación, generando nuevos diseños, diferenciando las capacidades de los productos y mejorando la calidad de los mismos.

Se debe modificar el antiguo patrón de producción, con estilos de gestión presidencialistas, cadenas de mando unidireccionales acostumbradas a la producción en masa, con tareas repetitivas y escaso poder de maniobra y creatividad por parte del trabajador/a. La organización del trabajo impulsada por la innovación debe cubrir todas las deficiencias de este antiguo modelo, imponiéndose la comunicación horizontal, el trabajo en equipo, rotación de puestos, interconexión de departamentos. La participación de las personas trabajadoras en la organización del trabajo, dotándole de mayor autonomía y enriqueciendo las tareas (empowerment) con más remuneración, acelera la innovación en los métodos y se gana en productividad. Este tipo de organización ya lo propugnaba Elton Mayo⁵ en la

⁴ Este estilo de Dirección, se puso en práctica por primera vez en Alemania (cogestión) en el sector del carbón y el acero. Desde 1974, una ley obliga a que toda empresa de más de 500 empleados tenga representación de los trabajadores en los órganos de dirección.

⁵ George Elton Mayo 1880-1949, Psicólogo de profesión. Fue profesor de filosofía lógica y ética en Australia. Su interés primordial era analizar en el trabajador los efectos psicológicos que podían producir las condiciones físicas del trabajo en relación con la producción. Demostró que sin la cooperación en los proyectos, de ser escuchados, de ser considerados en igualdad por parte de sus superiores, es difícil y en ocasiones casi imposible llegar a los objetivos fijados.



primera mitad del siglo XX, a través de sus Teorías sobre el factor humano.

El conocimiento, en la sociedad actual es la clave para hacer competitivas a las empresas. Y el conocimiento sólo lo pueden aportar las personas, de aquí el valor esencial de los trabajadores y trabajadoras en las empresas. El nuevo modelo productivo se basa en la investigación que es la antesala del conocimiento.

En el periodo que transcurra entre el antiguo y el nuevo modelo, hay un solapamiento temporal irremediable aunque se incida en los nuevos sectores, la construcción continuará siendo importante para el repunte de la economía. La inversión pública debe tener un protagonismo que dirija buena parte de esta actividad, con fomento de las infraestructuras que promuevan un giro en la estructura productiva a largo plazo. El nuevo modelo no puede desterrar estos sectores, añadiendo las reformas que necesiten, porque han posibilitado el desarrollo económico en las décadas anteriores. Se debe encontrar, en el corto plazo, un equilibrio de ambos modelos, que fortalezca en primer lugar la salida de la crisis porque, en la España de 2011, se rondan los 5 millones de personas desempleadas y es muy difícil aplicar medidas a largo plazo. Por lo tanto, el cambio de modelo va a ser progresivo.

Se continúa solicitando una simplificación de trámites administrativos, en concreto para la creación de empresas de base tecnológica, al igual que incentivos para el desarrollo de esta actividad. La inversión en Investigación y Desarrollo y la mejora del sistema educativo, se constituyen como pilares básicos para alcanzar un sistema productivo de largo alcance, con empleos que precisen de cualificación y que lleven aparejados mejores condiciones laborales. En educación se deben destinar recursos a la investigación universitaria y a vincular este conocimiento con las empresas más activas en I+D+i. Otro esfuerzo, además de erradicar el fracaso escolar y evitar que el 30% del alumnado abandone la Educación Secundaria, sería potenciar un tramo de la educación reglada que nunca ha alcanzado sus objetivos en España: la Formación Profesional.

De no dirigirse decididamente a este cambio de modelo aparecerán otras visiones, como ya ha ocurrido con la reforma laboral del Gobierno, planteando aba-

rar el despido, flexibilizar el mercado de trabajo, laminar la negociación colectiva, subir la edad de jubilación, reducir los salarios en el empleo público, privatizar servicios, etc..., como medidas alternativas a la posible salida de la crisis. En términos ideológicos prevalece la doctrina liberal o neo-conservadora, a la que se hacía referencia en la introducción de este estudio, constataando que no se habían realizado estudios sobre el cambio de modelo productivo, dato significativo de que no contemplan esta vía de desarrollo económico y social.

Se busca, con el nuevo modelo, el fomento de las energías renovables, con ambiciosos planes de creación de infraestructuras sostenibles y potenciación del transporte público. Se deben impulsar los sectores productivos en los que somos más competitivos como el turismo (basado en bajos salarios donde los países del sur del mediterráneo y China están desplazándonos en ese papel), el agroalimentario y entre las energías renovables, el sector eólico en concreto, por haber conseguido España el mayor proceso de innovación mundial en este terreno. Los incentivos deberían acudir a las empresas que transiten hacia esa economía moderna, incidiendo en sectores como los medioambientales, biomedicina, ciencias de la salud, ocio, turismo de calidad, servicios sociales avanzados y transporte ferroviario entre otros.

Al tratarse de estrategias a medio y largo plazo se requiere de un marco político, que garantice su permanencia y supere las legislaturas de cuatro años, diseñado por un pacto global donde intervengan las Administraciones Públicas y los agentes económicos y sociales. La iniciativa privada debe cooperar con el sector público y los reguladores en sectores básicos de la sociedad como la energía, vivienda pública, educación, sanidad, aguas, servicios financieros y promoción industrial.

En el sector industrial tanto la eficiencia energética como la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero⁶, se constituyen como elementos para el logro de una mayor competitividad. Los esfuerzos en la industria basados en el desarrollo tecnológico aplicados a las energías renovables, posibilitarán la creación de empleo y una salida de los productos aquí generados

⁶ El vapor de agua (H_2O), dióxido de carbono (CO_2), óxido nitroso (N_2O), metano (CH_4), y ozono (O_3) son los principales gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre. Se denomina efecto invernadero al fenómeno por el cual determinados gases, retienen parte de la energía que el suelo emite por haber sido calentado por la radiación solar. De acuerdo con la mayoría de la comunidad científica, el efecto invernadero se está viendo acentuado en la Tierra por la emisión de ciertos gases, como el dióxido de carbono y el metano, debida a la actividad humana. Este fenómeno evita que la energía solar recibida constantemente por la Tierra vuelva inmediatamente al espacio, produciendo a escala planetaria un efecto similar al observado en un invernadero.



a los mercados internacionales, a través de las exportaciones.

En España se cuenta con el hándicap de haber basado el mayor crecimiento económico de la última década en la construcción y el turismo, ambos sectores con mano de obra poco cualificada, bajos salarios y precariedad laboral, añadido a una escasa necesidad de innovación y desarrollo, lo que provoca un mayor retraso en investigación y nuevas tecnologías respecto a otros países.

Se confirman estos datos⁷, a pesar de los esfuerzos, en la inversión dedicada en los presupuestos del Estado a estos capítulos, en relación con otros países de nuestro entorno.

Un ejemplo de actuación de las corrientes progresistas se encuentra en el sindicato CCOO que planteó, a principios de 2009 a través de la Secretaría Confederal de Empleo, un Pacto de Estado que colocara a las personas en el centro de las actuaciones, siendo imprescindible el mantenimiento del empleo, el refuerzo de las políticas de protección social, elevando la calidad de la formación en todos los niveles, aplicando una política fiscal más progresiva y centrada en la lucha contra el fraude. El crecimiento económico debería ir asociado al cambio de modelo productivo y una reordenación del sistema financiero. Un elemento diferenciador, solicitado en este Pacto, es la solicitud de revisión del sistema de bonificaciones, como herramienta necesaria que puede servir de estímulo para las actividades consideradas estratégicas. Con el objetivo de que las bonificaciones sean eficaces hay que partir del diagnóstico del mercado laboral y determinar a qué colectivos deben ir dirigidas, porque si en vez de ser selectivas se convierten en generalistas supondría una rebaja del coste laboral. Las bonificaciones no tienen incidencia en el volumen de empleo creado en España pero, al apostar por ciertos sectores, pueden tener utilidad en el cambio de modelo repercutiendo en las modificaciones estructurales que precisa la economía española y en conseguir que el empleo sea más

estable y equitativo, modificando los usos y costumbres en la contratación.

Las tres variables sobre las que gravita la realidad de este estudio, la económica, la social y la medioambiental, necesitan que se actúe sobre ellas para que avancen conjuntamente. Es erróneo actuar creyendo, como lo hace la corriente neoliberal, que la variable económica por sí sola va a conllevar avances sociales y desarrollo sostenible. Las tres variables deben caminar juntas, convirtiéndose en uno de los desafíos del cambio de modelo productivo, si se pretende alcanzar una sociedad sostenible. La experiencia demuestra que los incrementos de la productividad, la concurrencia entre empresas, la competitividad entre bloques económicos, van dirigidos a un sólo objetivo que es obtener beneficios para el capital. Se debe contrarrestar esta tendencia creando principios y valores en los negocios que se dirijan hacia un bienestar social y respeto del medioambiente. La Responsabilidad Social de las Empresas (RSE), aún muy distante de alcanzar los objetivos que se esperaban de ella, tan sólo se suele aplicar en empresas grandes, implementándose en contadas ocasiones a las pequeñas.

La estructura productiva en España demuestra que son las pequeñas y medianas empresas las que obtienen el principal protagonismo, las Pymes proporcionan el 80% del empleo y el 70% del VAB⁸. Existen alrededor de 3,3 millones de empresas, de las que prácticamente el 99% son Pymes y las que tienen menos de 10 trabajadores representan el 94% de este total. Estos datos explican la dificultad añadida que tiene España para que las reformas que se plantean lleguen a todos en las mismas condiciones. Generar un contexto idóneo para las Pymes es fundamental, con reducción de cargas administrativas y, sobre todo, el acceso a la financiación.

Conocer esta realidad implica ser consciente de que el 80% de las Pymes españolas pertenecen al sector servicios, de aquí la importancia de la Directiva europea de servicios que elimina cargas burocráticas, de la Ley de 2007 de acceso electrónico de la ciudadanía a los

⁷ España ha realizado un importante esfuerzo por situarse a la vanguardia tecnológica en los últimos años pero todavía está lejos de la cabeza. En 2002, España gastaba un 0,99% del producto interior bruto (PIB) en investigación y desarrollo (I+D); tres años después, el gasto se elevó hasta el 1,13%, según el Informe Cotec 2007. Pero sigue sin ser una inversión cercana a la realizada en Europa. En 2004, la UE gastó en I+D un 1,77% del PIB, y la OCDE, el 2,25%. Los gastos empresariales españoles, que se sitúan en el 53,8% del gasto total en I+D siguen por debajo de la media de la UE -del 62,6%- y de la OCDE (68%).

⁸ El Valor Agregado Bruto (VAB) o Valor Añadido Bruto es una macromagnitud económica que mide el valor añadido generado por el conjunto de productores de un país, en definitiva recoge los valores que se agregan a los bienes y servicios en las distintas etapas del proceso productivo. A partir del valor añadido bruto de un país se obtiene fácilmente el PIB, con el que mantiene una estrecha relación, pues ambos están midiendo el mismo hecho. El PIB se obtiene después de añadirle al valor agregado del país los impuestos indirectos que gravan estas operaciones.



servicios públicos que avanza en la simplificación administrativa, o la Ley de 2004 de lucha contra la morosidad, por la que se limita a 60 días el plazo de pago a proveedores que sean considerados pequeña empresa. Esta normativa es esencial siempre y cuando se cumpla. En la actualidad existen problemas de financiación y liquidez en las administraciones públicas, sobre todo Ayuntamientos donde o pagan a proveedores o pagan las nóminas de los empleados/as públicos.

Incluso aunque esta legislación se cumpla, las Pymes continúan siendo el talón de Aquiles de la economía española. Desconocer este sector y no atender sus necesidades como son la internacionalización, incorporación de las Tecnologías, competitividad, innovación,..., implica que cualquier medida general que se adopte está abocada al fracaso. Si se pretende que el cambio de modelo productivo se implante en España, es imprescindible el concurso de las Pymes⁹.

El nuevo modelo productivo va a exigir cambios culturales y de evaluación, teniendo que estar implícito redefinir el valor de la riqueza, donde se integre el desarrollo sostenible. Es necesario modificar las actuales herramientas de medición utilizando nuevos indicadores, por ejemplo el actual Producto Interior Bruto, PIB, no maneja entre sus indicadores aspectos como el medio ambiente, el uso racional de los recursos, la cohesión social, la calidad de vida, etc.

Se hace indispensable poner en alza otros indicadores¹⁰ que evalúen la riqueza de los países no atendiendo sólo a los bienes y servicios producidos en un año, porque se están obviando otros parámetros que calibran el bienestar general. La Unión Europea está buscando nuevos instrumentos para medir la capacidad económica. La Comisión, en la comunicación 433 del año 2009, hace hincapié en la necesidad de complementar el PIB definiendo un índice ambiental global que tenga en cuenta el cambio climático, la reducción de la contaminación atmosférica, la biodiversidad, el uso de agua y los residuos que incide de forma global en la calidad de vida.

El nuevo modelo productivo requiere otra forma de pensar donde se integren estos elementos junto con la esperanza de vida, la educación, la distribución de la riqueza, en los índices de medición del bienestar social. La justicia social es uno de los elementos de impulso. La realidad en Europa demuestra que existen 72 millones de personas que viven por debajo del umbral de la pobreza.

Por lo tanto, uno de los factores de búsqueda del nuevo modelo productivo es conseguir una mayor justicia social, para ello es necesario poner en cuestión muchas creencias que se dan como cerradas, hay que situar la producción, la distribución y el consumo dentro de unas bases sostenibles. Aquí interviene el sector transportes, objeto de este estudio y que se analizará detenidamente en un posterior capítulo, donde se requiere poner en cuestión muchos criterios de rentabilidad que no tienen en cuenta los costes externos de tales formas de producción, distribución y consumo. Un ejemplo lo tenemos en productos muy competitivos que se consumen provenientes de otras zonas geográficas del mundo, requiriendo enormes cantidades de petróleo en su distribución, en comparación a si se elaborara en el propio país donde se consume.

En el mismo razonamiento, y puesto en entredicho, se encuentra el sistema de deslocalización productiva que utilizan algunas empresas acudiendo a países de bajo coste laboral, para retornar estos productos a los países de origen. A este respecto, la Confederación Europea de Sindicatos (CES) está reclamando una tasa en frontera que resarza los costes fiscales eludidos y el establecimiento de un Fondo que compense los trasvases de empleo que se producen.

Si la justicia social se configura como el pilar principal de este nuevo edificio llamado cambio de modelo productivo, tienen que confluir cambios en las diferentes políticas adoptadas en materias como transporte, energía, empleo, fiscalidad, educación, investigación,...; en definitiva, una nueva forma, más ágil y segura, de ver el mundo.

⁹ Según Estela Gallego, Directora General de las Pyme en el Ministerio de Industria y Comercio: "se debe impulsar una recuperación económica que consolide y afiance un nuevo modelo productivo para nuestra economía. Un modelo que posibilite un crecimiento estable y equilibrado, en el que la contribución y el papel de los emprendedores y de las pequeñas y medianas empresas resultará determinante. Para ello, lo importante es estar dispuestos y preparados para afrontarlo".

¹⁰ Ya existen otros indicadores alternativos globales como por ejemplo el IDH (Índice de Desarrollo Humano), utilizado por las Naciones Unidas, para medir la situación social de los países del mundo, que resulta de la media aritmética del PIB, del índice de la esperanza de vida (IEV) y de la educación (INE). Otro indicador elaborado también por las Naciones Unidas es el (IPH) Índice de Pobreza Humana. A partir de encuestas se elabora el Índice de Bienestar Subjetivo, calculado a partir del porcentaje de personas que se consideran felices. Y también existen otras medidas de rentas nacionales, como son el Índice de Bienestar Económico Sostenible o el Indicador de Progreso Real.



1.3.- Un nuevo mercado de trabajo.

El mercado de trabajo juega un papel fundamental en el conocimiento de la realidad económica, porque a través del mismo se determina la ocupación y la principal fuente de renta de la mayoría de los ciudadanos. El nuevo mercado de trabajo de alta cualificación, empleo estable y salarios dignos que se pretende conseguir a través del concurso de diferentes instituciones gubernamentales, sociales y académicas, se retroalimenta junto con el cambio de modelo.

El cambio de modelo productivo tiende, a confluir hacia una economía baja en carbono, acompañado de empleos de alto valor añadido basados en la investigación y el desarrollo de nuevos productos. Esta etapa, dominada por la sociedad del conocimiento¹¹, se puede encuadrar dentro de la tercera revolución industrial. Las revoluciones industriales que ha conocido la humanidad se han producido por un cambio en las fuentes de energía, convirtiéndose en el principal propulsor de la industria y los transportes, sectores estratégicos para un desarrollo posterior del resto de actividades económicas. La importancia del sector del transporte es indudable, representa en España el 4,8% del Producto Interior Bruto, y el número de empresas dedicadas a actividades relacionadas con los transportes se sitúa en torno a 220.000 (datos del Ministerio de Fomento).

Actualmente España se encuentra entre los países desarrollados, situación que no ocurría en las anteriores revoluciones industriales, existiendo sectores punteros¹² donde se encuentra a la vanguardia, con posiciones de liderazgo tecnológico y productivo. Si se pretende que las posiciones de liderazgo se mantengan con éxito, debe acompañarse de un mercado laboral basado en la estabilidad y la calidad del empleo. La regulación del mercado laboral no interfiere en la creación de empleo pero sí es determinante en el modelo de crecimiento económico.

La alta tasa de temporalidad que se produce en España (30%) viene acompañada de sectores productivos que generan poco valor añadido y resultan muy vulnerables a la destrucción de empleo, sobre todo en pe-

riodos de crisis. Por lo tanto se precisan reformas laborales que eliminen esta temporalidad injustificada y se alternen con medidas que confluyan en un cambio en el modelo de producción. Los sindicatos se deben constituir en actores principales de estas reformas, a través de la negociación colectiva donde se impulse el empleo cualificado, con mejoras en los procesos de innovación y el estímulo de la productividad en las empresas. La calidad en el empleo está reñida con la alta temporalidad, bajos niveles salariales, elevado número de accidentes y bajo nivel de cualificación que son características de la situación actual en España y provoca desincentivos para la innovación y la buena marcha de las empresas.

España experimentó un crecimiento de empleo cualificado de 4,3 millones de personas entre 1996 y 2007, que supuso un 57% del total del empleo generado. El empleo poco cualificado se situó en 3,2 millones, un 43% del total, según datos del Informe "Reflexiones del cambio de modelo productivo en España" de la Fundación 1º de Mayo. En cuanto al sector que interesa, el de transportes, la ocupación fue de baja cualificación, puesto que el empleo creado se refiere a peones. Los salarios tienen una vinculación directa con la cualificación del empleo, a menor cualificación menor salario, si a esta premisa le sumamos la alta temporalidad y la incorporación de mujeres e inmigrantes, el resultado es que el salario medio real se ha estancado en España desde el año 2000.

El nuevo mercado de trabajo y las cualificaciones profesionales orientan el cambio de modelo productivo. En España existen tres subsistemas de formación profesional (reglada, ocupacional y continua). La formación continua, académica y laboral (a ésta última hay que incorporarla mejor en el sistema para un mayor reconocimiento) deberá acompañar toda la vida laboral de las personas, posibilitando su empleabilidad ante futuros cambios profesionales. En España se impulsa la formación continua a través de la Fundación para la Formación Continua (FORCEM) donde el diálogo social debe garantizar; la formación permanente para que las empresas afronten la competitividad en el mercado productivo, la promoción personal y profesional de los

¹¹ La inteligencia aplicada a través de la innovación, la creatividad y la investigación son valores de la sociedad del conocimiento, donde el valor del trabajo adquiere una relevancia especial para generar valor añadido que aporte riqueza a las empresas y al conjunto de los ciudadanos. Resulta inquietante observar en las dos últimas décadas cómo el crecimiento económico no ha venido reflejado en la calidad de vida de los asalariados, por el deterioro en las remuneraciones reales.

¹² España es el segundo país del mundo con un mayor número de instalaciones generadoras de energía eólica, según un informe del Consejo Mundial de Energía Eólica. Los ferrocarriles de alta velocidad y los kilómetros de carreteras también alcanzan posiciones de liderazgo mundial.



trabajadores-as y prevenir posibles situaciones futuras del tejido empresarial.

Actualmente las empresas, y en concreto las Direcciones de Recursos Humanos, apuestan más que por las antiguas categorías profesionales por un sistema de competencias clave acorde a los puestos que se quieran desempeñar, de aquí que las tradicionales carreras universitarias o grados formativos del ámbito académico se quedan insuficientes ante las nuevas necesidades del mercado laboral en función de la demanda de las empresas. Se requiere una conjunción de formación académica junto con experiencia laboral y vital que giren en torno a esas competencias clave.

En este escenario entran las instituciones académicas, en concreto las de tercer ciclo o educación superior, donde llevan años preconizando un mayor acercamiento al mundo real, a las empresas y a las características del entorno. Las Universidades españolas tienen una misión especial en aras de sustentar el nuevo modelo socioeconómico, a través de colaboración entre instituciones, guiadas por la docencia, la investigación y la innovación. Las 76 universidades españolas están trabajando en la Estrategia 2015, confluyendo en el Campus de Excelencia Internacional (CEI), donde se trabaja con diferentes Ministerios, Ciencia e Innovación, Igualdad (actualmente Sanidad, Política Social e Igualdad), y Educación, además de un gran número de comunidades autónomas, ayuntamientos y organismos públicos. El CEI, que está compuesto de decenas de proyectos, tiene el objetivo principal de transformar cada universidad en el núcleo académico, científico, emprendedor e innovador de la localidad donde se sitúa, en plena adaptación a las necesidades de su entorno. Y la practicidad de este trabajo consiste en construir un paradigma productivo diferente que impulse la creación de empresas y el empleo de alta cualificación, dinamizando la sociedad de la información.

Alcanzar la excelencia investigadora entra en consonancia con potenciar los doctorados, los posgrados y una formación sólida en tecnología avanzada, otorgándoles un carácter más profesional. Es la única forma

de competir directamente con las grandes universidades y centros de investigación internacionales, atrayendo el talento de otros países a sus aulas, laboratorios y empresas. Está prevista la puesta en funcionamiento, a partir de 2012, de nuevas titulaciones hasta un total de 12, entre las que se encuentran Biotecnología agroalimentaria, energías renovables, ciencias de la salud,...; aunque anclarse simplemente en esto no resolvería los problemas¹³ que actualmente existen.

La Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo establece la *"necesaria relación entre el factor trabajo y la cualificación de los trabajadores para alcanzar el cambio de modelo productivo, a través del I+D+i"*. Para crear un sistema estable de cualificación se deben definir los ejes estratégicos que orienten las inversiones, haciendo efectiva la participación de los agentes sociales, y de las empresas, vía diálogo social y negociación colectiva, estableciendo un cambio organizacional dirigido a facilitar el aprendizaje permanente. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT): *"el Estado, al retirarse de estas acciones formativas tiene en cambio que desempeñar nuevas funciones fijando los ejes estratégicos para el cambio de modelo productivo referente a la formación"*. La conjunción de todos los actores que participan, Gobiernos, Universidades, Sindicatos, Empresas son los que deben marcar los itinerarios sobre la naturaleza de los conocimientos y no dejarlo en manos de un grupo reducido con altas cuotas de poder.

1.4.- Hacia los nuevos empleos.

Expertos en Sociología y otras ciencias sociales¹⁴ llevan años trabajando en identificar los nuevos ámbitos de actividad ocupacional intentando adelantar sus predicciones a lo que prevén podrá ser la realidad productiva. Estas predicciones no siempre se cumplen, ni en los porcentajes de empleo que se prevén crear ni en las actividades concretas que se definen. No obstante, sirven de guía al marcar una estructura económica que indica dónde se encuadran los nuevos empleos.

¹³ En palabras del catedrático de Organización, Francesc Solé, de la Universidad Politécnica de Cataluña: *"Resumir el problema que plantea la sociedad del conocimiento a un problema de reciclaje y a un listado de nuevas profesiones sería demasiado fácil"*.

¹⁴ Uno de los analistas más reconocidos en el análisis de las profesiones es el italiano Nicola Cacace que en su libro *nuevas profesiones y empleo en el cambio de siglo* las clasifica. Están las profesiones tradicionales, presentes en el mercado desde antiguo con una demanda estancada o en retroceso y con baja cualificación. Otro grupo son las profesiones emergentes, también llevan tiempo en el mercado pero crecen a un ritmo superior a la media y están presentes todos los niveles formativos, ejemplos ingenieros, informáticos, etc. Y en el último grupo las nuevas profesiones, que aún no existen en número significativo en el país y en un periodo concreto, pero cuya demanda crece a unos porcentajes muy elevados, generalmente se trata de profesiones de cualificación media-alta.



La realidad es que el sector servicios es el que mayor porcentaje aporta al PIB en las sociedades avanzadas, en el caso concreto de la UE representan el 70% de su economía, y se estima que generan aproximadamente el 95% de los nuevos empleos. Además se trata de un sector que requiere una ubicación específica que suele coincidir con el lugar donde se consume el servicio, al contrario de lo que ocurre con la producción de mercancías que pueden elaborarse en cualquier parte del mundo, con los problemas asociados de descentralización productiva.

El libro blanco de Delors ya acuñaba, en 1994, el término yacimientos de empleo describiendo “aquellas ocupaciones y profesiones que satisfacen las nuevas realidades sociales”. Los expertos de la Comisión Europea marcaron cuatro bloques, entre los que se encuentran los servicios de la vida cotidiana, servicios de mejora de calidad de vida, servicios de ocio y servicios medioambientales. A pesar de esta estructura, que puede ser de utilidad para el estudio, establecer una ordenación de las nuevas profesiones en el mercado de trabajo, resulta bastante complicado por los cambios rápidos y constantes que se producen en las nuevas actividades impulsadas por las Tecnologías de la Información y la Comunicación.

En el año 2010 resulta una evidencia que el sistema productivo, unido a diferentes usos energéticos, está expuesto a una gran evolución. Se asiste a un cambio que, en el contexto de globalización, obtendrá efectos importantes sobre la economía y el empleo. Actualmente, una de las principales fuentes de empleo va aparejada a segmentos de actividad donde existe un respeto por el medioambiente.

A estos segmentos se les conoce como empleos verdes¹⁵, convertidos por algunas corrientes en un símbolo de una economía más social y sostenible ecológicamente, que garantiza el futuro de las próximas generaciones. Por consiguiente se basan en dos premisas, actuar sobre el cambio climático y proporcionar empleos decentes. Los daños que se producen en el medio ambiente, en términos de costes económicos, superan los beneficios que se producen en determinadas actividades. Se debe tener capacidad de convencimiento en ciertos sectores económicos y concienciación de la sociedad, en los usos de consumo, para revertir los efectos perversos sobre el clima, dirigiéndose hacia la implan-

tación de un modelo productivo sostenible. De otra parte, en cuanto al trabajo decente, la mayoría de los slogans del sindicalismo internacional, seguidores de las políticas de la OIT, abogan por ello, en cuanto que supone un desarrollo laboral y personal, un reconocimiento de derechos, participación, justicia e igualdad de género. Existen empleos calificados verdes que no son trabajo decente, porque utilizan procesos peligrosos para la salud y provoca daños en el entorno, aunque se recuperen materias primas como son los actuales empleos precarios de reciclado.

Los empleos verdes decentes están relacionados con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) dentro del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). En concreto en el primer Objetivo de erradicación de la pobreza extrema y el hambre para 2015, y el séptimo de garantizar la sostenibilidad medioambiental. En estos objetivos el sistema financiero tendría capacidad de resolución como ya se lleva solicitando desde hace años con la aplicación de tasas en los movimientos de capital. Un intento reciente, el 21/09/2010, es el que pretendían un grupo de 60 países, entre ellos España, presentando en la ONU una tasa a nivel mundial sobre las transacciones en divisas, con una imposición de cinco céntimos por cada mil euros permitiría obtener entre 25.000 y 35.000 millones de dólares anuales para ayuda al desarrollo. Otra medida de implantación que se ha propuesto, por parte de fuerzas progresistas y Organizaciones No Gubernamentales, al Consejo de Economía de la UE es la implantación de una tasa sobre transacciones financieras internacionales, a nivel europeo, que permitiría recaudar 200.000 millones de euros anuales que se destinarían al fomento del empleo en la UE. Se continúa esperando en el tiempo para implantar este tipo de tasas, existen enormes reticencias en contrariar al capital financiero por la mayor parte de las autoridades gubernativas.

Los empleos verdes se encuentran en diferentes sectores, principalmente van desde las energías renovables, pasando por la construcción más eficiente, gestión del agua y agricultura, transporte sostenible y reciclado de residuos. Este tipo de empleos, que tienen posibilidades de liderar la recuperación económica, no se deben limitar a los nuevos sectores, sino a todos aquellos que supongan un considerable ahorro energético y reduzcan la contaminación.

¹⁵ La Organización Internacional del Trabajo (OIT) define los empleos verdes como “aquellos que reducen el impacto medioambiental de empresas y sectores económicos hasta alcanzar niveles sostenibles, reduciendo el consumo de energía, materias primas y agua, con el objetivo de descarbonizar la economía y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero”.



Existen millones de empleos verdes repartidos por todo el mundo, pertenecientes a sectores nuevos. Sin embargo muchos de ellos están ubicados en actividades tradicionales, por ejemplo la fabricación de equipos para las energías alternativas se elaboran en la industria siderúrgica, donde siguen interviniendo los procesos clásicos. En los últimos años se han creado alrededor de 2,3 millones de empleos verdes, aunque sólo aportan el 2% de la energía de todo el mundo. Este dato oficial¹⁶ implica que existe un gran potencial en la creación de este tipo de empleos, siempre y cuando se vayan alcanzando las cuotas de energía alternativa que predice el cambio de modelo productivo. La energía eólica da empleo a unas 300.000 personas, la energía solar fotovoltaica a unas 170.000 y la energía térmica o solar a más de 600.000 muchas de ellas en China. La biomasa 1.174.000 sobre todo en Brasil, USA y China. El mayor porcentaje de empleos verdes, datos del año 2006, lo ostenta la biomasa (54%), seguido de la térmica solar (28%), la eólica (9%), la fotovoltaica solar (6%), la hidroeléctrica (2%) y por último la geotérmica (1%).

Un gran porcentaje de esta energía la consumen los edificios, llegando a alcanzar cuotas de entre el 30 y el 40% de todo el uso energético. Los edificios que aporten soluciones a través de la reducción de este consumo pueden alcanzar hasta un 80% de ahorro en comparación con las edificaciones tradicionales. Se comentaba en el epígrafe 1.2 del presente estudio que “el sector de la construcción, con las reformas que necesite, continuará siendo importante para el repunte de la economía” y en efecto, todas las previsiones apuntan a la rehabilitación de edificios como potencial de creación de empleo. En EEUU y Europa existen ya unos cuatro millones de empleos verdes directos basados en la mejora de la eficiencia energética. En España algunas comunidades autónomas, por ejemplo Madrid, han puesto planes de ayuda y subvenciones para este tipo de reformas en edificios (cerramientos, ventanas, sellados, etc.). Los edificios representan una cuarta parte del total de empleos verdes pero se podrían generar muchos más con las políticas adecuadas. Está demostrado que los mercados avanzan con una legislación que regule e impulse el sector privado, con incentivos y penalizaciones. Un ejemplo lo tenemos en las leyes sobre incentivos para la adopción de la energía reno-

vable y normas de eficiencia en edificios y electrodomésticos.

Las inversiones previstas para la utilización de energías renovables rondaban la creación de 20 millones de puestos de trabajo, de aquí la importancia de seguir apostando por este sector, convirtiéndose en una fuente de empleo aún mayor que el de la energía fósil actual como la minería, extracción de petróleo, refinerías y generación de producto final, que aún incrementando la producción ha perdido empleos debido a las nuevas tecnologías. En un escenario global, la reducción del desempleo no se puede determinar por la creación de empleos verdes, debido a que el proceso de generación de estos empleos no avanza tan rápidamente como necesita la demanda mundial de mano de obra, además de la existencia de grupos vulnerables, como las mujeres y los jóvenes que siguen estando desfavorecidos incluso en estos nuevos tipos de empleos.

El sector con mayor número de trabajadores del mundo (más de 1.000 millones) se encuentra en la Agricultura, presentando empleos precarios y con altos niveles de pobreza. Este sector y la gestión del agua se encuentran íntimamente relacionados, entre el 70 y 80% del consumo mundial de agua dulce se destina a la agricultura. Resulta imprescindible una fuerte inversión en infraestructura con el doble objetivo de llevar el agua a poblaciones, con un elevado número de habitantes que carecen de ella, y conseguir una producción agrícola medioambientalmente sostenible incluyendo los productos orgánicos y mejoras en los sistemas de almacenamiento y transporte de mercancías. Las redes de transportes posibilitan que la economía global sea una realidad. Los incentivos previstos para el sector del Transporte deben ir dirigidos a potenciar el transporte público y la construcción de vehículos más ecológicos. También se deben conseguir unas infraestructuras energéticamente más eficientes y que reduzcan la producción de contaminación. El cambio de modelo productivo aboga por un transporte sostenible con mejor eficiencia energética, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El uso del transporte colectivo aparejado a una menor utilización del transporte individual, entra en la lógica de lograr bajas emisiones. La fabricación de automóviles proporciona empleos verdes, de bajo consumo y emisión de contaminantes, a unas 200.000 personas. Es

¹⁶ Los Datos que se ofrecen en este epígrafe corresponden al informe “Empleos Verdes: hacia el trabajo decente en un mundo sostenible y con bajas emisiones de carbono” 2009. Elaborado por PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente) OIT (Organización Internacional del Trabajo) OIE (Organización Internacional de Empleadores) y CSI (Confederación Sindical Internacional).



interesante comenzar a vislumbrar las diferencias entre los diferentes tipos de transporte, referentes al potencial de creación de empleos verdes, porque el medio de locomoción que mayor número de esta clase de empleos aporta es el ferrocarril, con más de cinco millones, sobre todo en China, India y EEUU. El aumento de la infraestructura ferroviaria a nivel mundial generaría una importante creación de empleo, consumiendo menos energía y emitiendo menos contaminación que otros modos de transporte.

En el recorrido de los principales sectores enumerados, falta por analizar la gestión de los residuos que integra la manipulación segura, el almacenamiento y la eliminación de contaminantes, y tiene por objetivo reciclar y poder utilizar de nuevo estos componentes. Es un sector con un gran potencial de futuro y de negocio, incluyendo la creación de empleo, porque los porcentajes de productos reciclados aún son escasos al igual que los datos oficiales en esta materia en el mundo. La inversión en este campo ofrece ventajas medioambientales y también de tipo socio-económico. Es un sector tradicionalmente vinculado en el empleo a la explotación infantil y desigualdad social, por lo que habría que rentabilizar la creación de empleos verdes convirtiéndolos en trabajos decentes a través de una exigente regulación y de políticas adecuadas de vigilancia, eliminación de riesgos y uso intensivo de nuevas tecnologías.

En referencia al análisis de los sectores tradicionales: deben iniciar el camino de la sostenibilidad porque entre otras ventajas les va a proporcionar a las empresas un ahorro económico, mayor competitividad y una posible salida de la crisis al crear un modelo productivo más moderno y de menor consumo de recursos naturales.

En concreto en España, ya existen medio millón de empleos verdes directos, lo que supone el 2,62% de la población ocupada que está trabajando en energías renovables, gestión forestal, ganadería ecológica, investigación y desarrollo ambiental. La creación de empleo directo vinculado a las energías renovables es el que más ha crecido en la última década, multiplicándose por 30, según datos de instituciones del Ministerio de Medio Ambiente¹⁷ del año 2009, alcanzando la cifra de 109.368 puestos de trabajo, lo que supone un 20% del total de empleos verdes, cifra sólo superada por el

sector dedicado a la gestión y tratamiento de residuos, con 140.343 puestos de trabajo. A estas cifras oficiales habría que sumarle los empleos indirectos que se generan por el efecto de arrastre en el resto del tejido productivo, a través de la demanda de bienes y servicios, y externalizaciones que requieren estas actividades al sector tradicional. A modo de ejemplo, en el sector de las energías renovables, el 47% de las empresas recurre al trabajo de terceros para el diseño, ensamblaje y mantenimiento de equipos etc., que requieren específicos conocimientos y habilidades que originan una mayor división del trabajo y especialización de funciones.

En cuanto a la calidad en el empleo verde los informes ministeriales hacen referencia al predominio de la estabilidad del empleo a tiempo completo, el 96,6% del total, mientras la media de la economía española se sitúa en el 65%. La cualificación en cuanto a nivel de estudios, titulados universitarios, se encuentra por encima del 60%, más elevada que la media que está en un 43%, y la formación profesional reafirma esta calidad obteniendo un 29,4% frente al 18,6% del total de la economía española.

Una de las debilidades de este sector en España se encuentra en la alta tasa de dependencia de tecnología importada, hasta el 70% procede del exterior. Se debería desarrollar mayor capacidad tecnológica e invertir en investigación ambiental; no obstante a pesar de este desequilibrio, se están consiguiendo beneficios para la economía nacional y ventajas competitivas a nivel internacional, por ser un sector estratégico.

En la búsqueda de nuevos empleos, ceñirse al estudio de los empleos verdes es hacer un análisis sesgado porque se puede conseguir un mayor número de puestos de trabajo con mejores condiciones laborales. No se está haciendo alusión a una utopía o a un nicho hipotético de mercado, por el contrario se debe explorar la realidad económica y observar otros circuitos que no se contabilizan, como es el sector del trabajo informal. Una de las vías de acercarnos a la realidad de esta mano de obra es profundizando en el conocimiento de la economía sumergida, cuya característica es la exclusión tanto de derechos como de obligaciones. En situaciones de crisis donde la dificultad de contratar legalmente es mayor, se multiplica el número de personas que entran en este nicho.

¹⁷ La Fundación Biodiversidad y el Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE), instituciones ambas dependientes del Ministerio de Medio Ambiente, han elaborado un informe: "Empleo verde en una economía sostenible" que "analiza el potencial de los nuevos yacimientos de empleo verde en sectores emergentes como la gestión de residuos, la agricultura ecológica o las energías renovables".



La economía sumergida en España se sitúa alrededor del 20% del Producto Interior Bruto y una parte de las personas desempleadas de nuestro país están trabajando en este sector. Se estima, a través de la Asociación Española de Servicios a la Persona (AESP) que existe un potencial de un millón de trabajadores/as ofreciendo diferentes tipos de servicios a las familias: a través del cuidado de la infancia y personas mayores, clases particulares a domicilio, asistencia informática, todo tipo de reparaciones domésticas, empleadas de hogar, ayudas a personas discapacitadas y dependientes, jardinería, etc. La mayoría de las familias españolas han utilizado alguno de estos servicios, implantados en bastantes ocasiones en la economía informal, al ser más asequible económicamente.

Este tipo de economía es histórica, estructural y continua, por lo que romper esta dinámica resulta bastante complicado, más aún si los diferentes Gobiernos se fijan únicamente en la persecución y denuncia de estas actividades. Se debe buscar otro objetivo, que es la promulgación de paquetes de medidas positivas que ayuden a que este tipo de empleos entren en la economía regulada, causando efectos inmediatos de mayor calidad de empleo al reducir la precariedad laboral que asiste normalmente a este sector. Los colectivos más desfavorecidos, como las mujeres, inmigrantes y personas con baja cualificación, son los que principalmente nutren la economía sumergida.

La incorporación de este trabajo informal en los circuitos regulados de empleo, implica tener que hacer esfuerzos por parte de todos los agentes sociales y económicos, pero principalmente por las Administraciones Públicas. Se debería impulsar un nuevo sector empresarial que oferte este tipo de servicios acompañado de normativas administrativas, fiscales y laborales que les permitan reconducir su precaria situación hacia la economía formal. Este sector, de por sí, ya es competitivo en precios. Las medidas correctoras deben ir encaminadas a no gravar su pase al cómputo global de personas empleadas sino, por el contrario, facilitarles su entrada con trámites administrativos sencillos por los que les compense estar dentro de la Ley¹⁸, para conseguirlo se dispone de mecanismos como incentivos a este tipo de contratación, deducciones en el Impuesto de Sociedades y en el IRPF, disminución de cotizaciones sociales, IVA reducido e incluso medidas desgravatorias para los particulares que contraten este tipo de servicios.

Existen ya empresas que se dedican a ofertar estos servicios, ahora bien además de potenciarlas se debe intentar que resulte rentable para el trabajador que los presta, y también incorporarlas dentro de la economía formal, porque es la única vía de conseguir empleos estables de calidad y obtener una formación de mayor cualificación. Los servicios prestados ganarían también en calidad y se reduciría notablemente la cifra de desempleados, sobre todo de los grupos más desfavorecidos y con mayor dificultad de incorporación al mercado de trabajo.

El Estado se va a beneficiar, si no en la misma magnitud de otros sectores, sí sumando nuevos cotizantes a la Seguridad Social y sobre todo reduciendo las prestaciones por desempleo. En un principio, con el paquete de medidas aplicables, es factible que el presupuesto en este sector no esté nivelado pero, en el medio plazo se puede equilibrar e incluso obtener resultados positivos. A la sociedad, en su conjunto, también le compensa la legalidad. Se ganaría en transparencia, pudiendo disponer de este tipo de servicios de forma profesional y con todo tipo de garantías en la prestación.

El cambio de modelo productivo está en consonancia con el trabajo decente y de calidad, por lo tanto incorporar sectores, en este caso informales, dentro de unos nuevos parámetros de producción y prestación de servicios es un gran desafío y oportunidad de mejora para la economía española.

1.5.-Perspectiva de Género.

La realización de un estudio de cambio de modelo productivo sin introducir la variable de género implicaría una limitación importante, tanto de conocimientos como de aplicaciones prácticas. La búsqueda de un desarrollo sostenible se enfrenta abiertamente con la situación de las mujeres que, a pesar de tener una formación elevada integra los estratos socio-laborales más bajos del actual sistema productivo como son los contratos a tiempo parciales, el subempleo, la economía sumergida, sin contar la inactividad y el desempleo. Según el Instituto Nacional de Estadística, en el año 2007, el 79,7% del total de personas ocupadas a tiempo parcial eran mujeres. Esta temporalidad hace que estén más expuestas a perder su empleo y les afecta a la hora de obtener peores prestaciones de

¹⁸ La Ley Borloo en 2005, en Francia, posibilitó la creación de medio millón de puestos de trabajo pasando de la economía informal a la legalizada, con las garantías sociales y de empleo que implica para los trabajadores.



desempleo, de jubilación y resto de derechos pasivos. Las mujeres desempleadas cubiertas por algún tipo de prestación por desempleo sólo alcanzan el 24% del total.

Es evidente que si la situación de las mujeres no es buena, y por ello la sociedad en su conjunto termina perjudicada, porque la precariedad en el empleo femenino (que supone la mitad de la población), provoca además de injusticia social, una economía ineficiente con un deterioro en el funcionamiento del mercado de trabajo, una baja productividad y competitividad, desaprovechando el capital intelectual que podrían aportar en condiciones socio-laborales óptimas.

Una sociedad más justa comienza por eliminar la división por sexos en el trabajo. Las mujeres deben integrarse de igual forma que lo hacen los hombres, sin que el mundo empresarial lo observe sólo en un incremento de sus costes extrasalariales. Es una ventaja para mejorar la eficacia de la organización. Por lo tanto, se deben eliminar la segregación y los roles de género tradicionales, aunque para ello sea necesario romper las barreras a la hora de contratar personal, sin distinción de sexo.

El objetivo de que las mujeres se integren, en condiciones idénticas a los hombres, viene condicionado por un cambio de roles en el conjunto de la sociedad, donde se compartan con los hombres las cargas familiares y de trabajo doméstico, (una de las principales causas de la situación marginal de la mujer). Se hace también necesaria la intervención del Estado generando una buena red asistencial de servicios públicos y por políticas de empresa que faciliten la carrera profesional y la vida personal de las mujeres.

Desde la Unión Europea se está abogando por crear un Estatuto Europeo de la Ciudadanía que contemple la igualdad de género. El cambio de valores en la gestión obligará a trabajar de forma diferente, convirtiéndose en una oportunidad para incorporar a la mujer en la economía, aprovechando su preparación. Es imprescindible que el modelo sea más participativo e integrador. La incorporación plena de las mujeres al empleo va a ser altamente enriquecedor con una mayor eficacia y eficiencia en los modos de producción, y con una progresiva eliminación de la brecha salarial y digital.

En la sociedad actual siguen vigentes modelos y valores culturales tradicionales que posibilitan que altas tasas de desempleo femenino no impliquen ningún tipo de conflictividad social. En España, las cifras de personas desempleadas en el año 2010 superan los cuatro millones, según datos de los Servicios Públicos de Empleo, dos millones de estos registros correspon-

den a mujeres según datos de la Encuesta de Población Activa 2008-2009. El impacto de esta cifra no penetra en la sociedad, en cierta medida por el modelo socio-económico vigente donde el hombre continúa teniendo un rol determinado de cabeza de familia y principal sustento de la misma, dejando relegadas a las mujeres a un segundo plano de trabajo familiar y asistencial no retribuido. Esta dualidad de condiciones entre hombres y mujeres, asumida desde un plano cultural posibilita que el sistema no entre en colisión, y por lo tanto no se busquen alternativas productivas reales con la intensidad que las mujeres y la sociedad necesitan. La no participación de las mujeres en la vida productiva y remunerada y las bajas retribuciones que perciben cuando están empleadas, conlleva a la pérdida de ingresos de la unidad familiar y, por lo tanto, baja la tasa de consumo y la demanda de productos en el mercado de bienes y servicios, haciendo más difícil la recuperación económica.

De no adoptar un cambio de modelo, se continuará con la pauta actual de crisis, en el sentido de que la necesidad de muchas unidades familiares provoca que la mujer acepte trabajos que tiran a la baja en condiciones laborales y salariales, al introducir más mano de obra en un mercado donde el actual modelo no genera empleo.

Los Gobiernos deberían marcar en sus agendas que la prioridad del gasto público esté dirigida a la creación de empleo, creando infraestructuras que posibiliten el Estado del bienestar trasladándolo a la sociedad como una inversión que genera empleo en vez de un gasto, y que puedan ser gestionadas desde los servicios públicos como educación, sanidad, escuelas infantiles, servicios de atención a la dependencia, etc. Reduciendo a la vez la división por sexos en el trabajo que ha producido resultados negativos otorgando a las mujeres servicios de proximidad y a los hombres la construcción de obras públicas e infraestructuras. El cambio de modelo tiene que vislumbrar que el actual reparto del tiempo de trabajo agranda aún más las desigualdades de género, porque el trabajo a tiempo parcial usado indiscriminadamente para la contratación de mujeres, polariza la inequidad en la distribución de la renta y no elimina la división sexual del trabajo. En cambio, se produce una mayor creación de empleo y riqueza, en función de que la mujer entre en igualdad en el mercado de trabajo,

Los empleos verdes, básicos en el cambio de modelo productivo, deben representar un nuevo tipo de empleo que posibilite una equidad en el reparto de ingresos entre el capital y el trabajo, es decir una mayor justicia distributiva. Las mujeres corren el riesgo de quedar



excluidas de la economía verde debido a las formas tradicionales de producción y a la segregación sexual del empleo en los sectores primarios o agricultura, secundarios o industria, y terciarios o servicios. La mayor parte de los empleos verdes se prevén que aparezcan en los sectores secundarios como la industria, la construcción y la producción de energía, donde la representación de la mujer es baja. Es en el sector terciario donde se encuentra el mayor porcentaje de empleo para las mujeres, aunque se producen inequidades porque los hombres obtienen los empleos mejor remunerados en áreas de ingeniería e investigación científica que son las portadoras de creación de los empleos verdes. La economía verde debe ser una oportunidad para corregir la desigualdad a través del incremento de la presencia de las mujeres en este tipo de empleos de futuro.

Para lograr una mayor incorporación del empleo femenino, las políticas laborales deben ir marcadas por procesos de selección donde se incluyan medidas que impulsen a las mujeres a cubrir puestos más especializados en el sector de la economía verde. Hay que cambiar el orden en las cualificaciones debido a que determinan el reparto de las áreas de trabajo, determinando de antemano los tipos de empleo que se alcanzan en el mercado. Las instituciones educativas deben asesorar y orientar a las estudiantes con apoyo financiero para el ingreso en campos de la ciencia con mayor tecnificación, que permita el acceso a empleos industriales y científicos con el objetivo de alcanzar la paridad en estos puestos verdes.

Los programas de formación técnica deben atraer a las mujeres, adaptándose a sus necesidades, organizándose en horarios que posibiliten la conciliación y elimine la brecha de conocimientos en áreas de las ciencias ambientales como el ecoturismo, las energías renovables, el cambio climático o la gestión de los recursos naturales. El Fondo Social Europeo (FSE) tendría que redoblar estos esfuerzos de formación, porque la participación femenina no alcanza el 10% en estas áreas de trabajo. La experiencia demuestra que las mujeres que tienen ocupaciones no tradicionales tienen el doble de posibilidades de alcanzar los niveles salariales de los hombres, según datos del informe "La brecha salarial de género, por ocupaciones" de abril de 2010, creado por el Institute for Women's Policy Research (IWPR).

Las consecuencias del cambio climático son diferentes, dependiendo si se analizan por razones de género, tipo de actividad, ingresos, generaciones y regiones, según establece el Panel Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Las mujeres

tienen menor acceso a los recursos como son la propiedad de la tierra, los créditos y la tecnología; no obstante son una pieza clave en la actual adaptación al medio ambiente como agentes de cambio por sus responsabilidades en el hogar y en la comunidad, eligiendo fuentes de energía menos contaminantes, consumiendo productos que respeten el medioambiente y optando por modificar el patrón de consumo hacia fines más éticos como el comercio justo, la eliminación del trabajo infantil, etc. Su grado de concienciación social sobre un desarrollo sostenible es mayor que el de los hombres.

Es imprescindible el compromiso de las instituciones gubernamentales y de los agentes sociales para incrementar el acceso de las mujeres a estos empleos y quebrar la trayectoria de desigualdad. Se deben impulsar normativas en este sector para que se respeten todos los derechos fundamentales del trabajo recogidos en la Declaración de la OIT de 1998, porque existen multinacionales en países poco desarrollados que no tienen obligación de respetar estas reglamentaciones, ni en los sectores tradicionales ni en los verdes.

El papel de los Sindicatos es una pieza clave en la eliminación de la desigualdad. Es un hecho objetivo, y medible, que Las empresas sindicalizadas disfrutan de derechos y garantías, con mejores salarios y condiciones laborales, que aquellas en las que no intervienen los sindicatos. También es cierto que las mujeres, por regla general, trabajan en sectores menos sindicalizados, por lo que la protección es menor. Por lo tanto converger en igualdad en los empleos de sectores verdes será beneficioso para la mujer porque les permitirá acceder a procesos de selección, a la formación, a salarios equitativos y a la sindicalización. Los programas de trabajo decente con mejores salarios y los empleos verdes son complementarios, y precisan que estén interrelacionados con las acciones de igualdad de género.

2.- EL VALOR DEL FACTOR MEDIOAMBIENTAL EN EL TRANSPORTE.

El nuevo modelo productivo está basado en el desarrollo sostenible. De esta forma, el factor medioambiental se encuentra vinculado al crecimiento económico. El transporte de mercancías y personas es un sector fundamental para cualquier economía que posibilita la interconexión entre diferentes partes del mundo y potencia la globalización. La mayor parte de los sectores productivos dependen del transporte al



hacer factible la interdependencia¹⁹ de las diferentes industrias.

El consumo energético, basado principalmente en recursos no renovables provoca el calentamiento global y el cambio climático, emitiendo el 80% de los gases de efecto invernadero. Si se pretende alcanzar un modelo más sostenible hay que hacer una apuesta decidida por el cambio de sistema energético, tanto en las formas de producción de generación de energía como de ahorro de consumo, involucrando a los sectores del transporte, la industria y la edificación, este último a través de programas de rehabilitación de edificios que además de generar empleo contribuyan a la evolución de los consumidores actuales a convertirse en productores de energía propia. Uno de los déficits de Europa en I+D es no disponer como lo hace EEUU de un centro de excelencia investigadora, al estilo de Silicon Valley, que canalice todo el conocimiento tecnológico en materias que abren nuevos mercados. En su momento lo hicieron con Internet, y ahora están trabajando en el desarrollo de las energías renovables.

En el mapa geográfico, de la Unión Europea, España ocupa un territorio periférico, produciendo una desventaja competitiva de las empresas nacionales al tener que trasladar bienes a distancias más largas, en comparación con otros países, con el incremento de costes que ello supone. El sistema de transportes ha tenido que ser más eficiente, invirtiendo en infraestructuras con un fuerte ritmo de crecimiento en los últimos años, igualando la media de la UE en capital público e incluso superando en ciertos segmentos como son la red de autopistas y autovías.

Este patrón de crecimiento en la red de transportes e infraestructuras provoca impactos ambientales de gran calado, siendo más complicado mantener grados de sostenibilidad; por un lado, al incrementarse la superficie construida y posibilitando una capacidad mayor de número de vehículos por carretera y, de otro lado, sobre todo con el actual tipo de energía empleada que depende del petróleo. El transporte supone una cuarta parte del total de las emisiones de gases de efecto in-

vernadero²⁰ (GEI). El mayor porcentaje de emisiones corresponde a sectores que han aumentado su presencia como son el de carretera (en particular el uso abusivo del vehículo privado), y el sector aéreo, que a la vez de ser menos eficientes tienen un mayor consumo. En cambio el sector ferroviario y el marítimo no se potencian en la medida que consumen y contaminan menos.

La UE aboga por un transporte sostenible reconociendo que los principales desafíos son las crecientes intensidades de congestión de tráfico, el ruido y la contaminación. En España el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT-2005-2020) mantiene los mismos planteamientos. Ahora toca velar por el cumplimiento del Plan.

2.1.- Reducción del consumo energético en el Transporte.

El sector del transporte en España tiene un consumo energético muy elevado y bastante estable, situándose entre el 35 y 40% del consumo total de energía final, según datos del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Se necesita implementar reformas urgentes que reduzcan el consumo, racionalizando la movilidad a través del transporte colectivo, y controlar los impactos sobre el medioambiente, mejorando la tecnología.

La tecnología continúa avanzando en todos los sistemas de transporte logrando una mayor eficiencia energética, sobre todo a través de mejoras tecnológicas en los motores, tanto de vehículos de mercancías como en los privados. El coche eléctrico, una medida más para la reducción de polución, mantiene todas las potencialidades de implantación en un futuro cercano, aunque se deba mejorar en precio y recarga de las baterías para lograr la viabilidad comercial.

Las políticas deben ir dirigidas a inversión en tecnología, a usos más intensivos de transporte colectivo de viajeros, en detrimento del vehículo privado. Todos los

¹⁹ Analizar la interdependencia de industrias en una economía es el objetivo fundamental del modelo Input-Output. El modelo viene a mostrar como las salidas de una industria (outputs) son las entradas de otra (inputs), mostrando una interrelación entre ellas. Fue desarrollado por Wassily Leontief (1905-1999) por el que obtuvo un Premio Nobel en el año 1973. Es uno de los modelos económicos más empleados en Economía.

²⁰ Los países adheridos al Protocolo de Kioto adoptaron diferentes compromisos objetivo. La UE, en conjunto, se comprometió a reducir las emisiones en un 8% para el 2012. El reparto entre los Estados Miembros de la UE se basó en criterios como el PIB y la población de cada Estado Miembro, quedando España comprometida a no aumentar sus emisiones por encima del 15% respecto de los niveles de 1990. España en la actualidad genera entre un 50% más de emisiones de GEI que en el año 1990 y es el país de la UE más alejado del objetivo de Kioto.



modos de transporte de mercancías son importantes y necesarios, en algunos casos complementarios. Los trasvases modales, en España, deben ir dirigidos a potenciar el sector del tren y el transporte marítimo, por su bondad medioambiental y por intentar alcanzar los niveles de uso que se producen en la Unión Europea.

El consumo energético en España ha crecido por encima de la media europea e incluso por encima del crecimiento de la economía, según datos de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). La energía importada se sitúa en torno al 80%, que aumenta al 94% si se considera también la nuclear, lo que implica que se depende cada vez más del exterior y los mayores gastos de transporte energético provocan mayores costes ambientales.

Uno de los objetivos para alcanzar un desarrollo sostenible es la transición hacia la economía baja en carbono. España se encuentra situada entre los últimos países de la OCDE en cuanto que dedica menos del 0,15% del PIB nacional, en comparación con otros países como EEUU, Alemania, China..., que dedican más del 0,65% del PIB para reducir el carbono. Es fundamental que el Proyecto de Ley de Economía Sostenible, aprobado el 19 de marzo de 2010, se implemente eficazmente y de forma rápida porque hay destinados 20.000 millones de euros para la renovación del modelo productivo de la economía española hacia un modelo más sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental. En caso de aplicación de estas medidas España ocuparía otro puesto diferente dentro de la OCDE en cuanto a una economía baja en carbono. Los sectores que contaminen menos, con un bajo volumen de emisiones, recibirán mayor financiación.

Los sectores con mayor volumen de emisiones de gases de efecto invernadero son: transporte por carretera con un 23,4%; electricidad un 21,7%; el industrial un 17,9%, y el agrícola y ganadero con un 11,1%. Una forma de reducirlo es apostar por las energías alternativas e incrementar su participación, así según el Plan de Fomento de las Energías Renovables, en el año 2009, el 26% del total de la demanda eléctrica se cubrió a partir de fuentes de energía renovable, y se espera que para el año 2010 genere el 30% de la electricidad, proviniendo la mitad de la energía eólica²¹, el 12% de la energía primaria y el 5,75% de biocarburantes. La aportación del sector renovable a la economía española se ha estimado en torno al 0,67% del PIB en 2008 y se caracteriza por una fuerte inversión en in-

vestigación y desarrollo y con una productividad elevada. En cuanto al empleo en el sector de las energías renovables, según ISTAS (Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud) en el primer semestre de 2010 existían 70.125 empleos directos, la mayor parte en el área eólica y fotovoltaica, pero también en solar térmica y biomasa.

Las reformas para la Sostenibilidad Ambiental que integran la Estrategia Sostenible en España son relativas a la energía, derechos de emisión, almacenamiento geológico de CO₂, vehículo eléctrico, infraestructuras para el transporte sostenible y protección del medio ambiente.

Uno de los elementos fundamentales para el presente estudio, relativo a los transportes e infraestructuras, es el seguimiento y aplicación del programa de inversiones en Infraestructuras para el Transporte Sostenible que tenía la pretensión de movilizar 17.000 millones de euros en inversiones para 2010-2011, el equivalente al 1,7% del PIB, mediante la colaboración público-privada, antes de que los recortaran como consecuencia de la crisis. El mantenimiento de este compromiso es fundamental no sólo por el alcance medioambiental sino también de crecimiento económico al reducir los costes de transporte y mejorar la eficiencia y competitividad. Y sobre todo por la generación de empleo, tanto en la construcción a corto plazo, como el mantenimiento y conservación en el largo plazo.

El objetivo es promover el cambio de modelo productivo orientado a la movilidad sostenible. Para conseguir este paso el 70% de las inversiones van dirigidas al ferrocarril tanto de pasajeros, en concreto a la alta velocidad, como de mercancías, al estar considerado como el modo de transporte que más contribuye a la sostenibilidad del sistema. El 30% restante de las inversiones va destinado a las mejoras de las infraestructuras viarias, incidiendo en el transporte colectivo por carretera.

Dentro de este conjunto de reformas, también afectan los derechos de emisión al transporte (en este caso al sector aéreo), los derechos de emisión de gases de efecto invernadero. El compromiso de la UE es alcanzar una reducción del 20% para el año 2020, aunque algunos Ministros europeos de Reino Unido, Francia y Alemania apoyan el 30% respecto de los niveles de 1990. Las actividades de aviación tendrán disposiciones específicas y se incorporarán al régimen comunitario a partir de 2012. Se barajan adjudicarles derechos de

²¹ España es líder mundial en el desarrollo de la energía eólica y se encuentra avanzada en otros sectores referentes al cambio climático como la energía solar y el transporte.



emisión, con tasas e impuestos como a cualquier otro sector,

Otra estrategia a seguir, dentro del sector de la automoción, es el impulso del vehículo eléctrico que tiene beneficios energéticos, industriales, tecnológicos y medioambientales. El Gobierno pretende alcanzar la cifra de 250.000 vehículos de este tipo para el año 2014, tomando medidas en inversión de infraestructuras que suponen 590 millones de euros, siempre y cuando los recortes previstos para ajustar el déficit público no les afecte. Este tipo de inversiones no deberían verse modificadas porque son un eslabón más para alcanzar el cambio de modelo productivo y tener más posibilidades de salir de la crisis. Hay que tener en cuenta que 348 millones de euros van a ir destinados a la industrialización, investigación y tecnologías.

Las medidas fiscales y presupuestarias son las que hacen posible que cualquier cambio o modificación del modelo de producción se dirija hacia una mayor sostenibilidad y reducción del consumo energético, a través del fomento de los sectores industriales verdes, de la reconversión de los sectores tradicionales que impulsen la eficiencia energética y sobre todo de la orientación del transporte hacia la sostenibilidad.

La inversión de tecnología en transporte permitirá nuevos vehículos tanto para el sector de carretera como del ferrocarril, con energías renovables que sustituirán la dependencia de los motores de explosión alimentados por petróleo hacia los motores eléctricos, es decir lo que ya se comienza a denominar la electrificación del transporte. La tecnología en este campo vuelve a ser fundamental, uno de los problemas que existen es el almacenamiento de la energía en baterías, aunque la mejora de este dispositivo puede obtener un avance relativamente fácil en investigación, si se observa por ejemplo la rápida evolución de las baterías en los teléfonos móviles. La inversión tecnológica en los transportes deben ir dirigidas a conseguir un intercambio modal eficaz o permitir la recarga de los coches eléctricos en la interfaz urbana que es donde van a instalar su uso.

En general, es necesario desarrollar métodos de almacenamiento que permitan convertir los suministros intermitentes de las energías renovables en recursos no tan limitados y de mayor fiabilidad. Existe una forma

de almacenar eficiente y contrastada, se trata del hidrógeno²² que garantiza un suministro estable para el transporte. Ya existen diferentes modos de transporte que utilizan las baterías de combustible de hidrógeno basado en la experiencia de uso, durante más de treinta años, en las naves espaciales. Por lo tanto, la energía renovable es viable para la sociedad en su conjunto siempre que se pueda almacenar el hidrógeno. La UE está trabajando en este sentido desde el año 2008, cuando la Comisión Europea lanzó una iniciativa tecnológica basada en la economía del hidrógeno para los 27 estados miembros, y uno de sus programas principales, además de la producción, está en relación con la investigación y desarrollo en baterías de combustible de hidrógeno. Un caso de buenas prácticas son las flotas de autobuses urbanos, ya utilizados en diferentes ciudades de España, impulsados por hidrógeno.

Se debe diseñar una planificación en el transporte e infraestructuras con el objetivo de incrementar la eficacia energética y ambiental. Para conseguirlo se precisa una logística de transporte que minimice las necesidades de desplazamiento y es, en este punto, donde los modelos urbanísticos tendrían que modificarse acompañados por modos de transporte colectivo con menores efectos externos negativos. Las medidas para conseguir una mayor eficiencia energética están emparejadas a planes de movilidad sostenible, a la integración de las Administraciones en Consorcios con apoyo al transporte público y a potenciar la movilidad no motorizada en las ciudades a través de facilidades para el peatón y la bicicleta, sobre todo para el desplazamiento cotidiano. Se tendría que revisar la fiscalidad y el sistema impositivo incentivando las opciones más sostenibles. Se tendría que invertir en puntos de suministro energético para el coche eléctrico. Hay que dotar de nodos y plataformas logísticas para una mayor accesibilidad ferroviaria invirtiendo en infraestructuras que impulsen una mayor operatividad y conexiones intermodales, en terminales y accesos.

En cuanto a la distribución modal, según datos del Ministerio de Fomento, el transporte ferroviario en España oscila en el 4% del movimiento de bienes, mientras que en la UE la cuota de mercado es del 16%, en Alemania incluso se alcanza el 22%, y en EEUU supera el 40%. El transporte marítimo de corta distancia man-

²² La producción de hidrógeno es bastante compleja. Se puede extraer del agua por electrólisis, pero tiene un coste muy elevado. El método más empleado y económico de extracción es el reformado por vapor, donde el hidrógeno se extrae del metano y en su producción se desprenden monóxido y dióxido de carbono. Se extrae también de otros combustibles fósiles. Y por último la extracción puede surgir de cultivos energéticos, residuos animales, forestales y orgánicos, conocidos como biomasa.



tiene un peso estable del 10%. El transporte aéreo tenía ritmos anuales de crecimiento del 9% desde el año 2000 y, por efecto de la crisis, alcanza una tasa del -14% entre 2008 y 2009. El sector de carretera, tanto de movilidad de pasajeros como de mercancías, es el que mayor porcentaje ha obtenido de crecimiento. Predominio del vehículo privado como modo de transporte, a finales de 2008 se alcanzaba la cifra de 22 millones de automóviles en España. Según datos del Observatorio de Transportes de Mercancías, este subsector ha crecido sobre todo en transporte ligero, furgonetas y camiones de poco tonelaje, que son los que mejor se adaptan al tipo de servicio demandado que implican distancias inferiores a 150 kilómetros y suponen el 70% de los desplazamientos realizados. España tiene alrededor de 130.000 empresas, cifra muy elevada en comparación con los países de la UE, factor que determina la falta de eficiencia de las flotas de camiones al no poder coordinar mejor los viajes vacíos de retorno.

Existen instituciones que realizan proyecciones relativas al sector del transporte, un ejemplo es la Fundación Ideas que realizó un informe en el año 2010 titulado "Ideas para una nueva economía. Hacia una España más sostenible en 2025", en el que las previsiones son de crecimiento en el sector con una tasa media acumulativa del 4,1%, siempre y cuando se produzca un escenario de nuevo modelo productivo. El transporte proporcionaba empleo a 689.000 personas en el año 2008, aunque se irá incrementando a lo largo del periodo mencionado, pudiendo alcanzar 875.000 empleos. Si se produjese el cambio de modelo se alcanzaría la cifra de un millón de trabajadores en transporte.

2.2.- Infraestructuras verdes; el Urbanismo.

El sector de Transportes y el Urbanismo están íntimamente relacionados. Es por este motivo que se reflexiona en el presente estudio sobre las infraestructuras en estos sectores.

La construcción ha sido en la última década el principal motor de la economía española y ha dejado su impronta en el territorio, con un rápido crecimiento urbano y de infraestructuras. La burbuja especulativa asociada a la crisis financiera ha tenido su epicentro en

este sector que ha provocado, sobre todo en España, consecuencias muy graves en la economía y en el empleo. Este modelo de desarrollo no se puede seguir manteniendo, pero la construcción todavía tiene márgenes para seguir aportando riqueza y empleo. Se prevé que a partir del año 2015²³ se vuelvan a mostrar tasas de crecimiento. Ahora bien, se requiere un cambio estructural en las prácticas urbanísticas, construyendo nuevas infraestructuras de transporte colectivo, con intercambiadores que comuniquen los nuevos asentamientos basándose en un desarrollo más sostenible.

Un número considerable de equipamiento e infraestructuras lo han generado los Ayuntamientos al recalificar suelos y hacerlos urbanizables, obteniendo ingresos en el corto plazo pero sin provisión de fondos para el mantenimiento de estas infraestructuras. La situación financiera actual de los Ayuntamientos es muy complicada y el resultado puede ser desalentador para las infraestructuras realizadas y las que faltan por desarrollar.

Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo (OCDE) las infraestructuras verdes, es decir las relacionadas con la producción de energías limpias, ferrocarril, puertos, agua, reforestación, transporte urbano..., destinarán un presupuesto del 0,13% del PIB en España. Pero sigue siendo bajo en comparación al 1% que destina Alemania. El desarrollo de un urbanismo energético está en la base de cambios estructurales y se constituye en un motor de cambio para facilitar la salida de la crisis y para garantizar la viabilidad del suministro de energía en la EU, porque de continuar a este ritmo, las previsiones para el año 2030 son de dependencia total del exterior, hasta un 90% en el caso del petróleo y de un 80% en el suministro del gas.

Por lo tanto, el cambio de modelo productivo debe ir acompañado de un cambio de modelo urbanístico, donde se potencien los empleos verdes de mayor calidad a través de la rehabilitación, siendo factible conseguir eficiencia energética y mayor empleo debido al elevado ratio del mercado de vivienda en España que se encuentra en 25 millones (es decir, existe una vivienda por cada dos habitantes) siempre y cuando esté apoyado por los incentivos de las Administraciones a esta actividad.

El nuevo urbanismo intercambiador de flujos de transporte, en caso de querer recuperar en parte este sector,

²³ Las previsiones que se realizan para España según el informe de "Oxford Economics y Global Construction Perspectives" la construcción disminuirá su tasa de crecimiento en torno al 0,1% entre 2009 y 2014, mientras que crecerá alrededor del 2,5% entre 2015 y 2020.



debe constituirse sobre nuevas prácticas y patrones más deliberativos y democráticos, donde todas las partes implicadas aporten su participación, con planes generales que tengan en cuenta la sostenibilidad, la cohesión social y territorial, unido a la reducción del impacto ecológico sobre el medio. La planificación urbanística debe condicionarse a una movilidad sostenible, no se puede continuar con una política de ciudades como conglomerados de urbanizaciones desconectadas, sin servicios públicos, ni comercios cercanos, desligadas del transporte público y con la única posibilidad de transporte privado, prototipo de un desarrollo económico insostenible e insatisfactorio.

2.3.- Construyendo una movilidad sostenible

La creación de infraestructuras y la industria asociada al sector de transportes se configuran como importantes actividades productivas, consumidoras de energía y generadoras de renta y empleo. En la UE, el sector transportes supone el 10% del PIB y proporciona trabajo a más de 10 millones de personas.

La Comisión Europea publicó en el año 2001 el Libro Blanco, que se ha ido adaptando y revisando hasta hacer previsiones para el periodo 2020-2050, interconectando todos los modos de transporte y con el mandato de reducir el CO₂. Se deben reducir los efectos externos del transporte, en la UE-25 alrededor de 340.000 ciudadanos mueren por *contaminación del aire*, siendo el transporte responsable de unos 70.000. En España existe un consumo elevado de transporte, con tasas de crecimiento anuales y con externalidades negativas, como son *el ruido*, la *congestión del tráfico* que supone un coste debido a los atascos que se estiman en el 0,5% del PIB, y a los *accidentes* de tráfico, con medias anuales en torno a los 2.000 muertos al año. En España en el año 2007 se produjeron 97.086 accidentes *in itinere* (un 10,5% del número total de accidentes de trabajo) de los cuales 1.860 fueron graves y 341 mortales. De los 1.286 accidentes mortales de trabajo, 500 fueron debidos a accidentes de tráfico. El 64% de los accidentes *in itinere* se produjeron durante el viaje de ida al trabajo y el 36% durante el de vuelta (según datos de la Secretaría de Salud Laboral de CCOO).

La carretera representa el 93% del total de transporte de mercancías, mientras que en la UE está en el 73%. En el otro extremo se encuentra el ferrocarril, medioambientalmente más sostenible y con menores efectos negativos, representa el 4% mientras en la UE se sitúa en el 17%. La política de transporte debe dirigirse a corto plazo a alcanzar las medias europeas. Estas tendencias se pueden corregir fácilmente con las políticas del PEIT e inversiones adecuadas, reflejadas en los últimos años en los Presupuestos Generales del Estado donde se destinan elevadas partidas. Por ejemplo, en el año 2009 se destinaron 5.636 millones para autovías y 5.629 millones para el AVE.

Las infraestructuras ya están creadas o en fase de creación, como lo demuestra el hecho de que España es el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas, se han construido aeropuertos en muchas ciudades, y es uno de los más avanzados del mundo en ferrocarril de alta velocidad, por detrás de Japón. Tan sólo hay que reorganizar los modos de transporte, haciéndolos más eficientes económica y ambientalmente.

Una vez se ha alcanzado cierto nivel de infraestructuras de transportes seguir incrementándolo provoca mayores externalidades negativas que beneficios económicos, según lo recoge la Comisión Europea en el "Informe Transport 2000".

En España el PEIT, que pretende crear 9.000 kilómetros más de línea de alta velocidad, unir capitales de provincia por todos los modos de transporte, y duplicar la capacidad de los antiguos aeropuertos ha sido criticado por los Grupos Ecologistas por no tener en cuenta los impactos ambientales reflejados en la Red Natura 2000²⁴. Según estos Grupos se necesitan otros tipos de inversiones en transporte, no apuestan por más autovías sino por un ferrocarril más eficiente, y critica al AVE por ser un tren con precios elevados para los consumidores que sólo tiene paradas en las ciudades con mucha población. En las ciudades optan por los trenes de cercanías como mejor servicio para los ciudadanos en vez de la creación de continuos anillos de circunvalación. Como regla general, también para los ecologistas, la política de transporte de mercancías tiene que otorgar más peso al ferrocarril, como fórmula para alcanzar una movilidad sostenible.

²⁴ *Natura 2000 es una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad. Consta de Zonas Especiales de Conservación designadas de acuerdo con la Directiva Hábitat. Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y hábitats más amenazados de Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad ocasionada por el impacto adverso de las actividades humanas. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea.*



En la concreción de la política de transportes, que dirijan las instituciones en concertación con la sociedad civil y agentes sociales, habría que establecer prioridades, objetivos y planes de inversiones diferentes, donde se busque la reducción de los efectos externos, aminorando estos costes negativos. Se precisa racionalizar el transporte de mercancías por carretera, así como el aéreo y marítimo, con acuerdos internacionales que tengan los mismos fines ecológicos y ambientales. Hay una serie de objetivos que tienen como finalidad conseguir un transporte sostenible reduciendo las altas tasas de consumo de energía o carburantes, por ello la apuesta debe ser en primer lugar *por un transporte colectivo* en detrimento del vehículo privado; la implantación inmediata del *vehículo eléctrico*, y del *comercio electrónico* y el *teletrabajo* evitando muchos desplazamientos; la *Administración electrónica* también aportará además de una gestión más eficaz, la reducción de combustibles y por ende de contaminantes; impulsar los *corredores ferroviarios* conectados a redes internacionales, ajustando el ancho europeo, por su electrificación integral y menor contaminación; consolidar y extender las *autovías del mar*; la *especialización de puertos* con capacidad para competir con los puertos internacionales de mayor proyección, estableciendo conexiones con otros modos de transporte, distribuyendo las mercancías en tierra a través del ferrocarril; priorizar los modos de transporte marítimo y ferroviario, sobre el resto; fomento de mayor número de carriles exclusivos para autobuses de transporte interurbano con intercambiadores de cercanías, metro y autobuses urbanos; potenciar la I+D+i para mejorar la eficacia y eficiencia energética y ambiental y modificar la fiscalidad global por modo de transporte, incorporando todos los costes externos ligados al ciclo de vida de cada medio de transporte.

Las conclusiones de los múltiples estudios que existen sobre la materia determinan que existe un conocimiento exhaustivo de los problemas, así como de las medidas a adoptar pero, aunque existan intereses contrapuestos entre las diferentes empresas que componen cada modo de transporte, la Administración no debe dejar de analizar la gravedad de las consecuencias del actual modelo de desarrollo que exige políticas de transporte mucho más enérgicas e inmediatas, que impacten tanto en la economía, como en la sociedad y medioambiente.

La Secretaría de Medio Ambiente de la Federación de Servicios a la Ciudadanía (FSC) de CCOO defendió, en unas jornadas sobre transporte en mayo de 2010, la movilidad sostenible y el cambio en el modelo de transporte como herramienta para luchar contra el

cambio climático, además de reducir los costes económicos, por el coste al alza del petróleo, y la siniestralidad laboral. Para este sindicato, la insostenibilidad de los transportes está producida en gran medida por la liberalización intensiva del sector que provoca unos sistemas de producción con costes bajos y precarización de las relaciones laborales. La sostenibilidad debe hacerse desde la participación en todos los niveles, para ello es fundamental potenciar el diálogo social para abordar los cambios necesarios. *Se deben armonizar todas y cada una de las modalidades de transporte, desde el tren hasta el camión, pasando por los autobuses, barcos y aviones, y por supuesto ir a pie y en bicicleta, tanto al trabajo como en las ciudades.* Las conclusiones alcanzadas en las jornadas tituladas *"un equilibrio modal en el transporte para un futuro sostenible"* están en la dirección que todos los medios de transporte son necesarios y se debe buscar la combinación entre todos con criterios de eficiencia, eficacia, menor impacto ambiental y social. Las nuevas infraestructuras deben complementar los distintos medios de transporte, evitando aumentar la extensión de carreteras y puertos. Y las inversiones deben dirigirse a la ampliación y mejora del transporte público de viajeros, reduciendo el vehículo privado. Para CCOO la Estrategia Española de Movilidad Sostenible no es suficiente y se tiene que avanzar hacia una norma legal como una Ley de Movilidad Sostenible.

La Confederación de Medio Ambiente de CCOO, a través de su actual (2011) Secretario General Llorenç Serrano, apuesta por un acuerdo cooperativo sobre energía que se base en el ahorro y la eficiencia energética, imprescindible para mantener la competitividad y el futuro de las empresas españolas. El objetivo fundamental es una transición justa hacia el nuevo modelo, con una reducción de emisiones en el sector del transporte. La planificación energética con el horizonte en el año 2050 debe estar basada en las energías renovables.

3.-CAMBIO DE MODELO PRODUCTIVO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE.

El transporte es un sector estratégico que apoya el desarrollo económico de otros sectores claves para España como el turismo, la industria y el comercio. Esta importancia se incrementa en un contexto donde la economía se globaliza y se demanda mayor número de intercambios, tanto de personas como de mercancías.

Es de referencia obligada, para los Gobiernos y demás Autoridades Públicas, posicionar la política de Trans-



portes e Infraestructuras como eje vector que sirva a la estrategia de adelantar cuanto antes la recuperación económica y la creación de empleo, elementos perentorios de la actual situación que atraviesa España. Una de las corrientes teóricas, diferente de la neoliberal, apuesta por el cambio de modelo productivo, es decir un cambio estructural de escenario que posibilite mejoras económicas y de empleo garantizando el bienestar social de la ciudadanía. Es en momentos de crisis cuando el cambio es posible, para ello se intenta contribuir a través de estudios como éste que nos ocupa.

Lo novedoso de este trabajo estriba en que sobre cambio de modelo productivo en el sector del transporte no se han realizado estudios, si éste sirve de base para posteriores análisis, más detallados, se habrá contribuido en buena medida a uno de los objetivos marcados desde la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO que es arrojar conocimiento y aportar reflexión sobre la materia objeto de estudio.

El recorrido descriptivo realizado a lo largo del presente trabajo comienza determinando el contexto genérico del cambio de modelo productivo (capítulo I), e investiga su potencialidad con posibilidad de modificar los ámbitos económicos, de empleo y la consecución de un mejor uso medioambiental, a partir de aquí el rol protagonista lo va adquiriendo con mayor relevancia el Transporte y las Infraestructuras (capítulo II) con el objetivo de alcanzar una movilidad sostenible. En el (capítulo III) se estudian las transformaciones de la producción y la afectación a la salud de los trabajadores. Y por último se analizan las características específicas del Sector del Transporte (capítulo IV) en sus diferentes modos; carretera, ferrocarril, mar y aéreo, con el objetivo de arrojar luz sobre la situación actual y reflexionar sobre las propuestas de mejora que le llevarían a un cambio de escenario en el modelo de actuación.

Con todos los Sectores se va a realizar, en primer lugar un análisis de situación, conocer de primera mano la realidad a través de las aportaciones del Sindicato de Transportes de CCOO que trabajan y conocen el actual modelo de crecimiento en estas actividades. Un elemento de investigación que potenciaría el presente estudio, y que hubiese facilitado un análisis más cercano, habría sido la realización de cuestionarios y entrevistas en profundidad cumplimentados por los propios trabajadores/as, empresas y por las Autoridades gubernativas. En cierta manera el trabajo reflexiona sobre situaciones generales que afectan a los modos de producción, pero adolece de las concreciones que facilitan otros métodos de investigación científica.

En el presente estudio se describen las principales actuaciones políticas y se van a vislumbrar los ejes que

podrían llevar con la participación de todas las partes implicadas (sociales, económicas y gubernamentales) hacia un cambio en el modelo de producción.

3.1.- El sector de Carreteras.

En el reparto modal del transporte de viajeros dentro de la UE, la carretera ocupa el primer puesto, seguido del aéreo, en tercer lugar el ferrocarril y por último el marítimo (Fuente Eurostat y Comisión Europea).

La red del sector de carreteras se configura como pieza clave en la economía de mercado, facilitando el transporte desde el 60% al 90% tanto de personas como de mercancías. Representa uno de los mayores activos de capital público de un país. El sector del transporte de mercancías, en concreto, ha mostrado su capacidad para dar respuesta a las necesidades de crecimiento de la economía y el objetivo de los Gobiernos debería ser incorporarlo al nuevo modelo de transporte sostenible.

3.1.1- Libro Blanco; medidas para el 2010.

El actual modelo de carreteras se encuentra en una paradoja permanente, de un lado la sociedad solicita mayor movilidad y en cambio se critican las consecuencias de este incremento de movilidad, la congestión del tráfico, el deterioro del medio ambiente y la calidad de los servicios. En el Libro Blanco de la Comisión Europea de cara al 2010, se planteaba que el sistema de transporte debe ser sostenible desde un punto de vista social, económico y medioambiental, siendo los mismos principios que enmarcan el cambio de modelo productivo, en concreto en carreteras bajo el lema *menos hormigón y más inteligencia*. El objetivo principal de las 60 medidas que expone el Libro Blanco, en el año 2001, es conseguir en el año 2010 una desconexión significativa entre el crecimiento de la movilidad y el crecimiento económico, sin que fuera necesario restringir la movilidad de las personas y de las mercancías.

Según la Comisión, *las redes son las grandes arterias del mercado, sus fallos se traducen en una falta de oxígeno para la competitividad en ocasiones desaprovechadas de generar nuevos mercados y en una creación de empleo inferior a su potencial*. Los costes externos debidos a la congestión representan el 1% del PIB comunitario. Las inversiones en las infraestructuras y tecnologías del transporte son pieza clave en el crecimiento de la economía, posibilitando a los otros sectores una mayor capacidad de salida a los bienes y servi-



cios generados en la zona euro. La falta de armonización en una política de transportes común produce un crecimiento desigual tanto desde un punto de vista económico, como de los distintos modos de transporte, además de una organización deficiente del sistema de movilidad europeo. Entre los objetivos se encuentra alcanzar una infraestructura de red transeuropea, con inversiones que optimicen la capacidad de las infraestructuras y contribuyan a la supresión de ciertos costes externos como son los puntos de estrangulamiento.

Los gastos estructurales destinados a las infraestructuras del transporte, incluidos los Fondos de Cohesión y los préstamos del Banco Europeo de Inversiones han favorecido, principalmente, al transporte por carretera frente a otros modos. La propia Comisión establece en el Libro Blanco que las *financiaciones comunitarias deberán reorientarse dando prioridad al transporte ferroviario, marítimo y fluvial*, debido al contexto de desarrollo sostenible. Ahora bien, para que este cambio de tendencia sea realista se tienen que dar las condiciones necesarias en inversiones y facilitar la interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte. Hay que lograr mayor operatividad y capacidad de los otros medios más respetuosos con el medio ambiente, porque de no ser así no podrían tomar el relevo.

Las instituciones de la UE están promoviendo el Short Sea Shipping²⁵ como complemento y alternativa del transporte terrestre, con el objetivo de paliar la saturación de las infraestructuras en este sector. Es un elemento crucial para el desarrollo sostenible. El desarrollo de este concepto debe tener una finalidad intermodal. No se pretende una confrontación entre los sectores de la carretera y del mar, sino promover la *cooperación* entre los empresarios de ambos modos de transporte.

La estrategia europea busca el reequilibrio entre modos de transporte, quitándole el gran protagonismo que tiene la carretera aduciendo que este modo es el principal responsable de las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Los orígenes de este intento de reequilibrio se encuentran en el Tratado de Amsterdam de 1997 donde ya se integraba el factor medioambiental en las políticas europeas, y es uno de los puntos primordiales que se recogen al tratar el cambio en el modelo de producción. Una fórmula de superación de estas deficiencias es la necesidad de realizar esfuerzos en el transporte por carretera para eliminar los efectos negativos externos, siempre y cuando no se pongan en

entredicho ni la competitividad del sistema de transporte ni, sobre todo, la actividad económica que genera.

La solución de una gran parte de los problemas, que confluyen en el sector de carreteras y en general todos los transportes, consistiría en actuar como mercado único aplicando políticas comunes que se puedan llevar a la práctica. Y no sólo las relativas a regulación, tarificación, fiscalidad, reducción del impacto ambiental... sino también en conseguir la reducción de costes económicos, un ejemplo se encuentra en la adquisición de las fuentes de energía, léase petróleo, gas, u otras materias primas que se necesitan importar desde fuera de Europa. No es lo mismo dirigirse a los mercados a negociar la compra de estos recursos naturales o materias primas cada país por su cuenta, que dirigirse como un bloque de 27 estados con una población superior a 500 millones de personas.

Las políticas que se tendrían que implementar para desarrollar un sector de carreteras sostenible y eficiente desde un punto de vista económico, no sería únicamente actuando desde los presupuestos comunitarios sino que éstos tendrían que venir reforzados por los presupuestos nacionales apuntalando las mismas medidas que se necesiten implantar en el ámbito europeo.

3.1.2.- Operadores integrales.

El modelo de producción existente contribuye al aumento de la demanda de transporte en especial la carretera, que cuenta con los mayores porcentajes de uso, por lo que se necesita una estrategia global que rebase la política europea de transportes y se alcance el reequilibrio potenciando la viabilidad de otros modos de transporte, hecho que nunca se ha conseguido. La principal ventaja que ofrece el transporte por carretera es su capacidad de llegar a todos los destinos con una mayor flexibilidad y menor coste que los otros modos de transporte. El inconveniente es que es un sector muy frágil desde un punto de vista económico debido a su gran atomización y que genera escasos márgenes de beneficios. Deben existir cambios en el modelo productivo que incluyan medidas para modernizar el funcionamiento del transporte por carretera, donde se puedan armonizar contratos. Hay que establecer una política de tarificación eficaz en los transportes, que

²⁵ Short Sea Shipping, (SSS) es el transporte marítimo de corta distancia. Se entiende como el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.



revierta en el propio sector porque suele reconocerse que los modos de transporte no siempre pagan los costes que generan, la situación varía entre los diferentes Estados y entre modos de transporte, lo que altera el funcionamiento del mercado y la competencia en el sector.

En el año 2006 la UE recogía esta idea intentando dar solución a través de un nuevo marco legal que regula el sistema de tasas o de peajes a los camiones, conocido popularmente como "Directiva de la Euroviñeta". Esta norma busca incrementar la eficiencia del sistema terrestre de transporte de mercancías y se configura como un sistema de pago por uso de la infraestructura. El espíritu de esta Directiva es obtener una internalización de los costes directos de infraestructura y de operación. Aún así los costes externos tanto sociales como medioambientales todavía siguen pendientes de incorporación.

Se debe dar prioridad a la inversión en elementos de superestructura, es decir actividades complementarias al transporte, como áreas de descanso seguras, mejoras de señalización, áreas de lavado de mercancías peligrosas, desarrollo de sistemas inteligentes de transporte, los centros nodales, la interconexión con puertos y ferrocarriles, etc. Todos estos elementos deben tener unos estándares mínimos de calidad y no deben estar basados en la autorregulación. Esta superestructura debe complementar la construcción de infraestructuras y su finalidad es fomentar la intermodalidad en mejores condiciones sociolaborales. Los peajes de las autopistas o los cánones que se apliquen al conjunto de una zona deben servir para financiar este tipo de elementos. La intermodalidad debe concentrar una atención preferente con modificaciones en la Administración, posicionando una Dirección General que coordine las políticas y sirva de interlocución a los agentes, dirigiendo los planes de actuación que eliminen los obstáculos que imposibilitan la intermodalidad. Es imprescindible un plan de actuación de los centros nodales y sus elementos complementarios.

La inversión también debe ir dirigida a la Investigación y Desarrollo tecnológico en ámbitos como la intermodalidad, nuevas formas de energía y aplicaciones telemáticas en el transporte. Todos estos elementos definen las características a seguir en el cambio de modelo productivo. Las organizaciones de transporte modernas necesitan técnicas de gestión avanzadas, y aún más si el tamaño de la empresa y el ámbito del negocio son mayores. Los gestores deben modificar los criterios de organización y basar la toma de decisiones en la información y las estadísticas existentes, junto con la participación de los trabajadores y trabajadoras y no en opi-

niones de ciertos grupos reducidos como fórmula tradicional. Para conseguirlo se deben desarrollar Observatorios, Centros de Estudios, Fundaciones de diferentes tipos de instituciones, con el objetivo de aportar conocimiento y divulgar las buenas prácticas y otros elementos de la realidad. Se puede observar un ejemplo de utilidad en los transportes urbanos, la Comisión propone el intercambio de buenas prácticas para una utilización más adecuada del transporte público y de las infraestructuras existentes, conciliando la modernización del servicio público y la racionalización del coche particular, con el objetivo de conseguir un desarrollo sostenible.

Referente a la innovación las grandes compañías están investigando con combustibles alternativos con el objetivo de mejorar la eficiencia del consumo y ser más respetuoso con el medio ambiente, utilizando alternativas tecnológicas como los biocombustibles, el biogas, el uso del hidrógeno, los coches híbridos y eléctricos. La cuestión medioambiental, con las connotaciones negativas de contaminación, ruido, accidentes, que preocupan a la sociedad debe ser un elemento principal de la estrategia de mercado en el transporte de carretera y su solución otorgará una mayor viabilidad en el futuro del sector.

La estructura empresarial en el sector de carretera, especialmente en España, corresponde principalmente a Pymes y autónomos, un mayor tamaño de las mismas permitirá realizar inversiones necesarias y podrá atender la demanda con mayor eficiencia y calidad hacia los clientes. En este escenario se podrá dar un mayor uso de las nuevas tecnologías, con el control informático de las mercancías, en las diferentes fases de la cadena de logística y aprovisionamiento. En el Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA) del año 2001 ya se reflejaba esta situación y mediante la elaboración de un código de Buenas Prácticas Mercantiles, con campañas informativas y las TIC con nuevas fórmulas de comercialización a través de Internet gestionando las flotas para que estén en continuo funcionamiento, pretendían presentar al Transporte como un sector competitivo y moderno que ofrecía salidas profesionales tanto a hombres como a mujeres.

Según datos de la Encuesta de Población Activa del año 2006 el sector del transporte ocupó a 858.800 personas en España, lo que representó el 4,3% de la población ocupada. De este total, el sector de la carretera mantiene las mayores cuotas de empleo con 538.600 personas, es decir un 62,7% teniendo en cuenta los cuatro modos de transporte.

En relación al empleo en el sector de carreteras, uno



de los principales problemas se está produciendo es la pérdida de condiciones y derechos laborales, debido a que las empresas de transporte de mercancías que tradicionalmente han operado en el mercado con flota propia, actualmente según han ido creciendo han incorporado al negocio la figura del transportista autónomo²⁶, en detrimento del personal asalariado. De esta forma obtienen mayores beneficios de explotación, eliminan los posibles conflictos sociales y merman las condiciones laborales del personal al mantenerlos fuera de la contratación directa. Estas empresas que ofrecen modelos de productividad compaginando personal asalariado y autónomo, utilizan prácticas desleales y enfrentan a unos trabajadores con otros. Con el objetivo de solucionar esta situación, salvaguardando los intereses de los trabajadores, sería necesario reactivar toda la normativa social, mercantil y jurídica de la contratación y subcontratación de empresas transportistas, entre ellas y con profesionales autónomos para ver la posibilidad de amparo del personal asalariado, frente a otros modelos de productividad y en particular de los profesionales autónomos. La fiscalidad también podría jugar un papel importante en primar el desarrollo de empresas y penalizar el incremento de autónomos.

Un cambio en el modelo productivo debe apostar por el desarrollo de redes de comercialización permitiendo una prestación global del servicio aprovechándose en mayor medida de las economías de escala. Se tendría que promover la concentración de empresas mediante la concesión de autorizaciones con un umbral de vehículos, garantizando de esta forma una competencia más justa. Para conseguirlo es necesaria la ordenación del sector con mayor transparencia y responsabilidad dentro del marco jurídico. Las infraestructuras deben facilitar las necesidades de movilidad de mercancías de una forma integral, facilitando la interconexión entre cada uno de los modos de transporte, produciendo ventajas competitivas que permitan la expansión del sector hacia el exterior y se consiga la integración o creación de grupos logísticos paneuropeos. La consecución del éxito de las empresas como operadores integrales depende de disponer de grandes bases de clientes, con un rápido acceso al mercado, uso de las tecnologías punta, eliminación de costes derivados de la no especialización, y sobre todo del traslado de competencias entre empresas de transporte a un sistema de competencia entre cadenas logísticas.

La gestión de la explotación de las empresas líderes

europeas se basa en la proximidad comercial desde el país de origen de los pedidos, con una explotación controlada por un sistema informático centralizado, y sobre todo con una optimización de los recursos ejecutando las operaciones por cualquier vehículo del grupo que esté circulando por territorios europeos con el objetivo de satisfacer de la forma más eficaz las necesidades de los clientes. Los operadores globales e integrales tienden a reducir la distancia al poder disponer de una red de almacenes que facilitan tener la mercancía más próxima al destino final, facilitando otros servicios de almacenaje y gestión de stocks. Por lo tanto la externalización la cubrirán los operadores logísticos que ofrezcan un servicio global. Por otro lado si se pretende alcanzar un concepto integrado se debe pasar de una política de transportes basada en el modo (carretera, ferrocarril, aéreo y marítimo) a una visión integral sustentada en la interoperabilidad e interconexión de redes y modos, convertida en una apuesta de futuro y un cambio del modelo productivo.

El escenario ideal vendría dado por un transporte multimodal, combinando la operatividad de los distintos sistemas con el objetivo de alcanzar una mayor demanda, al ofrecer más calidad del servicio, fiabilidad, flexibilidad y velocidad, que son los factores que han facilitado que se extienda con mayor profusión el sector de carreteras. Las autoridades públicas deben facilitar este transporte combinado como modelo preferente para el sistema de carga sobre todo en regiones con mucho tráfico de mercancías. La realidad demuestra que la cuota de participación de este tipo de transporte es muy escasa en comparación con las ventajas económicas, sociales y medioambientales que proporciona. La UE tiende a favorecer este operador integral y lo ha llegado a denominar el 5º modo de transporte, previendo que se elevará exponencialmente su uso.

3.1.3.- Propuestas para España.

En España actualmente el sector de transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una alta concentración de la facturación en los principales grupos empresariales contrastando con el elevado número de empresas que operan. Estas pequeñas empresas y profesionales autónomos si quieren sobrevivir en el mercado actual, tienen que alcanzar mayor dimensión y unirse en diferentes grupos de empresas. Es la única forma de alcanzar la competitividad, invertir en capital

²⁶ Predominio de los autónomos en el sector del transporte de mercancías por carretera. la media nacional de este tipo de empresas se sitúa en el 54,06%.



fijo, tecnología y formación, aumentar el valor añadido y obtener una conectividad global.

Los sistemas tributario y de la seguridad social español no potencian la creación de grupos de empresas sino que por el contrario alientan la creación de profesionales autónomos porque la carga fiscal en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) es bastante más reducida que el impuesto sobre sociedades, y la posibilidad de cotizar a la Seguridad Social por la base mínima significa que los costes de seguros sociales sean menores.

Es una desventaja competitiva la situación geográfica y la distancia periférica que ocupa España al transportar los productos al este de Europa. El mercado potencial se va a encontrar en los países del Magreb, una vez estos hayan alcanzado un desarrollo económico y de infraestructuras mayor. El coste es el criterio básico en la selección del transportista por parte de la empresa cargadora y para conseguir reducirlos es indispensable una mayor dimensión y aprovechar las economías de escala.

Una estructura empresarial que agrupe un cierto número de autorizaciones de transporte, en el Plan Petra se establecía como mínimo 14 autorizaciones, aunque cuanto mayor sea el número de estas autorizaciones se ofrecerá una rentabilidad de negocio mucho mayor y se verá menos afectada a las variaciones en la demanda del mercado y al incremento de los costes de explotación. De la misma forma, la incorporación de conductores/as asalariados a las empresas puede situar su rentabilidad en una posición más competitiva, entre otras actuaciones eliminando retornos en vacío, que la proveniente de la subcontratación de transportistas autónomos. Si se pretende alcanzar este nivel empresarial la formación y capacitación tanto de los gestores de empresas como de la propia plantilla es determinante para alcanzar el cambio de cultura empresarial actual. Un cambio de visión empresarial que establezca nuevas fórmulas de gestión son elementos definidores del nuevo modelo de producción.

La mejora de la productividad se consigue con una gestión comercial y operativa más eficiente coordinando las cargas tanto de salida como de retorno y reduciendo las incidencias de paralizaciones y los kilómetros en vacío. Existen empresas que buscan la productividad constantemente y han implantado el *sistema de postas* en los que el vehículo no para nunca, y se van relevando quienes los conducen. Uno de los principales objetivos es conseguir la transparencia de los costes de explotación, evitando las prácticas abusivas y desleales de determinados agentes del transporte que aportan escaso valor añadido al ciclo logístico. Se debe racionalizar y planificar la actividad del transporte colaborando las

empresas transportistas y las cargadoras, llegando a una especialización que redunde en beneficio del cliente y del consumidor.

En referencia al vínculo entre empleo y formación, se trata de un sector que absorbe mucha mano de obra de forma directa e indirecta, pero debe pasar de ser un sector refugio a un trabajo más cualificado. La atención de la formación debe ser fundamental. La formación continua, con actualizaciones técnicas y estándares de calidad, con programas específicos a propuesta de las asociaciones y agentes sociales, es imprescindible para incrementar la competitividad.

De los datos de actividad económica del transporte en España, según el Instituto Nacional de Estadística (INE), el mayor porcentaje con un 61% del total corresponde al transporte de mercancías, con un volumen de negocio del 40% y proporciona trabajo al 42% del total de personas empleadas del sector. Dentro de este transporte de mercancías se encuentra el transporte por carreteras que es el medio más utilizado tanto para personas como para mercancías. España mantiene una extensa red de carreteras 325.333 kilómetros, mostrando la posición dominante de este modo de transporte frente a los otros. Las actuaciones deben ir dirigidas no tanto a infraestructura, porque ya somos el país de la UE con más kilómetros de autovía por habitante, sino a mejorar las conexiones, eliminar los puntos negros, y en general mejorar los servicios complementarios a las infraestructuras.

Existe una vinculación muy estrecha entre el transporte por carretera y la Administración Pública, debido a que las empresas de transporte de mercancías precisan de una autorización administrativa y las de viajeros de una concesión del servicio. Uno de los principales problemas que afectan a los servicios públicos en su conjunto también afecta al sector de transporte de viajeros, debido a que progresivamente el servicio se ha ido externalizando a través de empresas privadas, perdiendo el carácter tradicional de servicio público a la ciudadanía, primando sobre todo intereses economicistas. El resultado es, que se están produciendo carencias en los servicios de transportes de viajeros en aquellos núcleos y poblaciones donde las líneas subjetivamente son deficitarias, todo ello al amparo de la privacidad de los servicios de transportes realizados. De una forma paralela estas empresas vienen externalizando los servicios auxiliares a la conducción, entre ellos, mantenimiento y servicio de flota, personal taquillero y personal de limpieza, con un interés particular de las Administraciones Municipales de privatizar todas aquellas empresas de transportes de servicio regular de viajeros prestatarias de servicios públicos.



Es imprescindible un transporte público de calidad en cuanto a estándares de servicio al usuario/a, con una regularidad y frecuencia asegurada, una información continua al usuario sobre destino, tiempo de llegada del próximo servicio y tiempo previsible hasta los destinos cubiertos, así como mantener niveles de ocupación en hora punta compatibles con la comodidad de quienes utilizan este servicio.

También existe una vinculación de la Administración con la fabricación de vehículos y la industria auxiliar o las infraestructuras de la red de carreteras y estaciones de autobuses, como los controles administrativos en la ITV de vehículos y la seguridad vial. La industria de la automoción en España se configura como una industria estratégica en inversión y facturación, ocupando el 5º lugar en la UE, detrás de Alemania, Italia, Inglaterra y Francia, siendo el 4º país exportador de turismos tras Japón, Alemania y Francia. España dispone de 18 fábricas de 11 empresas constructoras que producían antes de la crisis más de 2,7 millones de vehículos al año, creando empleo directo a más de 74.000 personas.

El sector industrial del sector de carretera lo componen las empresas fabricantes de camiones, y su industria auxiliar, desde semirremolques hasta carroceros que tiran de esa industria auxiliar común con el automóvil, pero también otras que son específicas del sector. Emplean a un colectivo numeroso y cualquier desarrollo y expansión repercute positivamente sobre el conjunto del sector.

En cuanto a la fabricación de autobuses, España, también ocupa un lugar predominante, siendo uno de los principales suministradores de Europa, con un 70% dedicado a la exportación. La industria auxiliar de equipos y componentes de automoción es una pieza esencial en la industria del automóvil al construir alrededor del 60% de las piezas que constituyen un vehículo. Es un sector compuesto por más de 1.000 empresas desde multinacionales hasta PYMES que generan empleo a 25.000 personas, exportando más de la mitad de su facturación principalmente a Europa. Por lo tanto la automoción es un sector que equilibra la balanza de pagos, y nivela el resultado desfavorable que tiene España entre importaciones y exportaciones.

Desde la Federación de Industria de CCOO, Máximo Blanco, afirma que *los tiempos del sector de automoción no lo marcan los problemas de situación de los*

mercados, ni la duración de la crisis financiera, sino la calidad de los automóviles, la eficiencia del combustible, la seguridad y el precio. El futuro se encuentra en la capacidad de innovar y concentrarse para mejorar la cadena de suministro y diseñar procesos de producción y productos más eficientes. Se confirma que para el Sindicato CCOO se establece una prioridad en el cambio del modelo productivo, con procesos organizativos diferentes a los actuales, con modificaciones estructurales que aseguren la viabilidad de las empresas y del empleo en el futuro.

Existen deficiencias en el ámbito socio-laboral que llevan muchos años debatiéndose, como son los tiempos de conducción y descanso, la realización de tareas por el conductor/a que no son propias de su puesto como la carga y descarga, las carencias formativas tanto en prevención de riesgos como en siniestralidad. En todas las actividades económicas el envejecimiento de la población lleva consigo una disminución de la población activa, este dato se agrava aún más en el tráfico internacional, donde existe una resistencia natural a la movilidad del conductor español, y donde entra en juego la mano de obra procedente de otros países.

Por otro lado la tasa de empleo femenino en el sector del transporte es muy baja, según la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)²⁷ el empleo de las mujeres ha ido cambiando a medida que se transformaba el propio sector, a pesar de la segregación existente, las mujeres están ocupando puestos operativos en la cadena logística, como personal técnico y en administración, en almacenes, en centros de llamadas... Uno de los objetivos de ITF es dotar a las mujeres de más autonomía para que consigan mejores condiciones laborales, más derechos e igualdad con sus colegas masculinos. Las mujeres están claramente infrarepresentadas en las instancias decisorias, si no participan en la planificación de infraestructuras y sistemas de transporte, las decisiones relacionadas con las opciones de transporte sostenible tiene menos probabilidades de integrar las diferencias de género.

3.1.4.- El impacto de las ciudades en el transporte por carretera y viceversa.

El modelo territorial y la política de urbanismo afectan de forma directa en el sector de carreteras, al evolucionar

²⁷ "La ITF representa a la mayoría del personal del transporte sindicalizado en el mundo; aunque ello sólo supone una pequeña minoría —probablemente de menos del 5%, y en ningún caso más del 10%— de los hombres y las mujeres que se ganan la vida trabajando en los transportes". (Documento preparatorio del 42º Congreso celebrado en Ciudad de México, el 3 de agosto de 2010, bajo el título dejando huella: las trabajadoras del transporte en el siglo XXI)



nar desde un modelo urbano con áreas compactas a un modelo de ciudad difusa, sobre todo en los países occidentales. Ha existido un uso intensivo del suelo, en vivienda dispersa, sin necesidad de un crecimiento demográfico que lo justifique, y una deslocalización de los sectores industriales y terciarios que desplazan las fábricas y los centros de trabajo fuera del centro de la urbe, provocando mayores desplazamientos, con el coste económico, social y medioambiental que conlleva. Existen diferentes modelos metropolitanos en Europa, sobre todo hay diferenciación entre países mediterráneos y anglosajones, aunque ambos convergen a una ciudad, sin centro, común en toda Europa, no es menos cierto que las particularidades históricas y culturales hacen que los primeros estén relativamente más vinculados a una mayor concentración en el núcleo de la ciudad, utilizándolo las empresas como emblema de sus sedes principales y las ventajas de unas mejores conexiones funcionales con el mercado.

La tendencia hacia un modelo común de dispersión, con particularidades, es imparable y lo demuestra el hecho de que las estructuras actuales del transporte han evolucionado desde la red tradicional radial hacia un modelo policéntrico, reticulado o mallado. Lo que está aconteciendo en Europa ha ocurrido hace unas décadas en EEUU²⁸. La obra pública que genera la creación de infraestructuras viarias tiene un efecto multiplicador en todos los ámbitos de la economía teniendo consecuencias directas en el empleo. Los grandes cambios económicos de la historia tienen de base las comunicaciones y las energías, creando nuevas formas de vida y de trabajo.

Las nuevas estructuras de las metrópolis españolas vienen marcadas por la reorganización de la industria acorde con el modelo disperso de ciudad, y como resultado del cambio de modelo productivo a nivel territorial. Este cambio de modelo viene generado por las nuevas estrategias organizativas y la nueva localización en las periferias de los establecimientos industriales, ocupando ubicaciones estratégicas en la red viaria de autopistas y autovías urbanas, donde se establecen conexiones con el resto de la ciudad. Por lo tanto, se incrementa la demanda de movilidad en las periferias debido también a la descentralización de equipamientos como parques empresariales, centros comerciales, universidades... provocando la necesidad de construc-

ción de una extensa red de carreteras y circunvalaciones por todo el territorio, a la vez que ha cambiado el modelo de movilidad pasando de la relación residencia-trabajo de carácter periferia-centro, hacia otro donde los flujos periferia-periferia se han incrementado de forma exponencial.

La adquisición de concienciación pública es fundamental para el éxito en la implantación de planes de transporte alternativo al centro de trabajo, donde se margine la utilización del vehículo privado y que ayuden a paliar las consecuencias negativas (sociales, económicas y medioambientales) de la congestión del tráfico. Las campañas informativas, la formación y sobre todo el transporte colectivo de calidad podrán modificar las actuales tendencias y suponer un ahorro considerable de pérdida de horas en los trayectos, de menor consumo de combustible, de menor emisión de contaminantes y desde un punto de vista social de menor estrés de quienes lo utilizan. Es básico formar a conductores profesionales y particulares sobre actuaciones prácticas en la conducción eficiente de los vehículos, de forma segura y a la vez reducir los consumos produciendo menor impacto en la atmósfera.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) contempla entre sus prioridades el desarrollo de planes de movilidad sostenible en los ámbitos urbano y metropolitano, e igualmente el plan nacional de asignación de derechos de emisión recoge los planes de transporte en centros de actividad como medidas que tendrán que fomentarse para frenar el fuerte crecimiento de emisiones de CO₂ en el sector de transporte. En este sentido hacer hincapié en las ventajas y beneficios de la adopción de estos planes de transporte, no sólo desde la perspectiva empresarial, que verá reducido el número de accidentes in-itinere al tiempo que aumenta la motivación de su plantilla que ahorrará tiempo y dinero, ganará en salud y en seguridad, sino de la sociedad en general, que se beneficiará de la reducción de la contaminación y la recuperación del espacio público antes dedicado a la circulación o estacionamiento de vehículos.

En el actual periodo de crisis en España, caracterizado por una baja demanda del transporte de bienes y servicios, se requiere una reestructuración del sector de carreteras que refuerce su competitividad y garantice su futuro a largo plazo. El Plan Español para el Estímulo

²⁸ El mayor proyecto de obra pública en los EEUU lo aprobó Eisenhower en 1956, creando un sistema de autopistas interestatales que unificó la totalidad de los EEUU y creó la infraestructura viaria necesaria para la segunda revolución industrial, que utilizaba el petróleo como principal forma de energía, sirviendo de estímulo para el resto de actividades económicas.



de la Economía y el Empleo, Plan E, ha desarrollado un conjunto de 44 medidas de seis ministerios para el transporte de viajeros y de otras 54 de siete ministerios para el transporte de mercancías por carretera, entre las medidas se incluye una revisión del régimen jurídico de la contratación mercantil, medidas fiscales y de seguridad social, medidas de ordenación del sector, armonización normativa con la UE y simplificación administrativa, ayudas a la jubilación y medidas de formación. Se benefician de estas medidas tanto empresarios como las personas que trabajan en el sector de transporte por carretera. Las medidas afectan a unas 4.000 empresas de transporte de viajeros por carretera y más de 120.000 de transporte de mercancías, con cerca de medio millón de vehículos, que ocupan a unas 600.000 personas de forma directa.

Por otro lado, la forma tradicional de contratación de viales se basa en la cantidad de kilómetros construidos, hay que aumentar la eficiencia y eficacia de la gestión en el diseño, proceso, tecnología con materiales innovadores, que supongan una reducción de costes y mejora de la calidad tanto en la ejecución de carreteras como en el mantenimiento. Las actuaciones de explotación y conservación de la red de carreteras, viene establecido por las Administraciones Públicas a través del PEIT que dirige las líneas de actuación en infraestructuras para el periodo 2005-2020. El transporte de viajeros y mercancías es clave para la industria, el comercio y la movilidad.

En concreto, el transporte por carretera en España representaba en el año 2006 el 8% del PIB, ocupaba a 481.908 personas, según datos del INE, de los cuales el 17,9% son personal de empresas de transporte de viajeros y el 2,9% de empresas de transporte de mercancías por carretera. La mayor distribución modal corresponde a la carretera con un 90% del transporte de viajeros y el 84% del transporte de mercancías.

El cambio de modelo productivo aplicado al sector proporcionaría un nicho importante de nuevos empleos relacionados con la mejora del confort técnico de los transportes públicos, entre ellos el acceso de personas con discapacidad. También contribuiría a incrementar el empleo la creación de nuevas formas de organización del transporte urbano como empresas multiservicios, información de turismo, mantenimiento y vigilancia de vehículos, y asociaciones entre diferentes formas de transporte colectivo para garantizar un servicio más eficaz a la ciudadanía.

El Estado aprobó un convenio con el Instituto de Crédito Oficial (ICO), en Consejo de Ministros el 17 de julio de 2009, denominado Plan VIVE-Autobuses, donde se otorga financiación a tipo de interés cero

para la renovación de los autobuses de mayor antigüedad por otros más modernos tecnológicamente, menos contaminantes, más seguros y más eficientes energéticamente. Las ayudas se gestionan de forma análoga al Plan VIVE de coches. Sin embargo, de otro lado, se hace necesario mejorar la rentabilidad de la red de estaciones de Autobuses, debido a que España ha creado una extensa red, de las mayores de Europa, con unas inversiones que no están obteniendo retorno en forma de ingresos. Se precisan medidas en este ámbito que permitan corregir la situación actual.

Otro elemento que conseguiría mayor competitividad sería la creación de una red nacional de centros intermodales e infraestructuras complementarias al transporte, elaborando proyectos conjuntos con el ferrocarril, los puertos y los aeropuertos. El transporte por carretera tiene la ventaja de ser el socio idóneo y complementario de los otros modos, siendo el más utilizado. Las infraestructuras deben facilitar la integración de los servicios logísticos, ayudar a las economías de escala y descongestionar los núcleos urbanos. Bajo el lema "calmar el tráfico" en las ciudades se debe seguir apostando por la construcción de aparcamientos disuasorios en los centros de núcleos urbanos, mejor gestión del parking en las estaciones ferroviarias de cercanías y estaciones intermodales, fomento del uso de la bicicleta, peatonalización de calles, potenciar microbuses en las almendras centrales de las ciudades y generalizar la electrificación del transporte, considerada una de las principales estrategias de CCOO en las políticas energéticas y medioambientales.

En cuanto a los costes indirectos (polución atmosférica, ruido, accidentes y congestión) generados por el transporte son difíciles de cuantificar, el Libro Verde de la Comisión Europea (COM 95/691) ya planteaba una tarificación equitativa y eficaz para la internalización de los costes externos del transporte, estimados en un 4,1% del PIB comunitario. Mientras que el Libro Blanco de la Comisión (COM 98/466) basaban las tarifas en el uso de infraestructuras tomando en consideración también los costes externos. El transporte por carretera supone el mayor porcentaje del total de costes. Las medidas para paliar los impactos medioambientales son las tecnologías con combustibles más limpios, energías alternativas, limitadores de velocidad, mantenimiento. Referente al impacto del ruido existen medidas encaminadas a regular los horarios de circulación, ofrecer rutas alternativas y uso de las tecnologías para información de la congestión de carreteras.

En cuanto a la siniestralidad, las medidas implantadas están relacionadas con la concienciación y comportamiento de los conductores/as, con el reforzamiento de



la seguridad en los vehículos y viales, y en la mejora de las condiciones laborales. Las víctimas de la carretera suponen un coste económico y sobre todo humano. La calificación de trabajo penoso y peligroso que tiene la profesión de conductor, aconseja también el establecimiento y aplicación de coeficientes reductores a la edad de jubilación para que este colectivo pueda abandonar la actividad en condiciones mínimamente dignas, así como el reconocimiento de un cuadro específico de enfermedades relacionadas con el trabajo que habitualmente desarrollan, cuyas patologías son objeto del envejecimiento prematuro que sufre este colectivo.

Cuando las inversiones en seguridad y medio ambiente conlleven un ahorro de costes, las empresas no dudan en implementarlas, pero cuando implican un coste adicional son los incentivos fiscales los que facilitan su incorporación minimizando los costes externos en origen. En cambio para la morfología de las empresas en España donde el mayor porcentaje son Pymes es mucho más difícil su implantación. Por lo tanto se regresa al análisis anteriormente detallado donde se indicaba que las empresas de este sector deben alcanzar una mayor dimensión y cambiar la tendencia generalizada de impulsar a los trabajadores/as autónomos.

3.2.- El sector Ferroviario.

El transporte ferroviario, como Sector estratégico que conecta las diferentes actividades productivas, mantiene un interés fundamental en la economía de cualquier país. El sistema de ferrocarriles, en su conjunto, presenta deficiencias en cuanto a la interoperabilidad y prestaciones si pretende alcanzar niveles de demanda similares al del resto de medios de transporte. A ello se suma la inequidad que provoca la internalización de costes externos por parte del ferrocarril, mientras no son internalizados por los otros modos. Asimismo, el abono de cánones por el uso de la infraestructura ferroviaria es otro síntoma de inequidad respecto a otros modos que utilizan infraestructuras públicas sin abonar ningún canon.

Se intenta modificar la tendencia a la baja de su uso, en países como España, a través de fuertes programas de inversión en infraestructuras que potencian un Sector que le posibilita experimentar un importante cambio de modelo con nuevos servicios y nuevas compañías, posibilitando más trayectos que unen destinos tanto de transporte de viajeros como en distribución de bienes y servicios.

Se va a realizar un análisis descriptivo de la situación

real, contrastando los elementos positivos de actuación y las debilidades que está atravesando el Sector, con el objeto de averiguar las líneas de actuación (organizativas, económicas, ambientales, sociales...) que pueden llevar a conseguir un cambio del modelo productivo.

3.2.1- El Ferrocarril Público: Una oportunidad para el cambio de modelo productivo en nuestro país. (Secretaría General Sector Ferroviario CCOO)

La crisis económica por la que atraviesa nuestro país hace necesario un cambio en el modelo productivo, basado principalmente en el sector inmobiliario, y el ferrocarril puede ser la locomotora del mismo.

De hecho, desde el año 1992 ya se vienen produciendo acontecimientos que apuntan en esta dirección. Ejemplo de ello es el impulso que supuso para el ferrocarril la entrada en funcionamiento del AVE Madrid/Sevilla y la creación de los núcleos de Cercanías en las grandes ciudades.

Desde entonces, y principalmente desde el año 1997, las inversiones en el ferrocarril (Estatales y de la Unión Europea), tanto en Infraestructura como en Material Rodante, han tenido consecuencias relevantes como son la modificación cualitativa del mapa ferroviario y del transporte en España, el impulso de la movilidad, la contribución colectiva de la sociedad a una necesidad de primer orden como es el desplazarse con seguridad y comodidad. También se obtienen beneficios sociales y ecológicos, como es mejorar la accesibilidad y reducir las emisiones de todo tipo. Existe un prestigio internacional, al estar presentes en nuevos proyectos de construcción y posible explotación de nuevos servicios en otros países, provocando la implantación en España de empresas ferroviarias fabricantes de material; además del crecimiento y expansión de las nacionales.

Por lo tanto se ha logrado un importante aumento de inversiones en I+D+i. Como último ejemplo puede citarse el Anillo Ferroviario de Ensayos y Experimentación ubicado en Málaga; centro que puede servir de referencia para el desarrollo de proyectos de I+D con lo que incrementar la competitividad de las empresas nacionales y posicionar al transporte ferroviario español al frente de la vanguardia tecnológica europea y mundial, además de servir a las empresas fabricantes de material rodante para realizar procesos de homologación y certificación de su material.

Estas inversiones, que deben seguir manteniéndose, también deben estar orientadas a la potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril en España, verdadera asignatura hoy pendiente para alcanzar los niveles de la UE. Potenciar este tipo de transporte su-



pondría una mejora importantísima en los costes medioambientales, descongestionar las ya saturadas carreteras, reducir la accidentabilidad de las mismas y, sobre todo, reducir el coste del transporte en un país periférico como es España, que posibilitará que nuestros productos fueran más competitivos, principalmente aquellos que exportamos (ej.: la industria del automóvil). Esto permitiría promover en España un tejido empresarial altamente cualificado y competitivo y la creación de puestos de trabajo (en la actualidad, objetivo número uno que debe perseguir cada € invertido en el ferrocarril).

Pero todos estos objetivos: apoyo al ferrocarril como medio de transporte, desarrollo del tejido empresarial y económico, fomento de I+D+i, aumento de competitividad del sector, transferencia del Know-How a otros países, exportación de la tecnología española, creación de puestos de trabajo, ...etc., no se habrían alcanzado si no hubiera existido una apuesta clara por un sector público empresarial fuerte.

Por tanto, frente al poder actual de los mercados, es preciso contraponer un tejido empresarial público y frenar toda una política de privatizaciones del mismo (también en el sector de los transportes públicos) y de desmantelamiento del Estado de Bienestar.

En resumen, el fuerte desarrollo que está experimentando el ferrocarril en España, tanto en infraestructura como en material rodante y las ventajas que ello puede suponer, actuales y futuras, solamente ha sido posible mediante una apuesta decidida de inversión pública, que, a su vez, está permitiendo que industrias privadas españolas (constructoras, fabricantes de material, de ingeniería y consultoría, ...etc.), en colaboración con las públicas Adif y Renfe Operadora, se presentan a concursos en el exterior para la construcción y explotación de servicios ferroviarios. Esta línea de colaboración produce mejores resultados para todos, tanto para las públicas como para las privadas; sobre todo cuando exigen fuertes inversiones que estas últimas, por sí solas, no podrían soportar y donde los beneficios a corto plazo priman sobre otros (sociales, medioambientales, vertebradores del territorio, de accesibilidad... etc.)

El desarrollo del ferrocarril y sus infraestructuras actuales, es garantía de futuro para la economía y el empleo de nuestro país. Desde CCOO se hace una apuesta decidida por conseguirlo.

3.2.2- Principales aspectos regulatorios europeos.

En Europa, las instituciones comunitarias, a propuesta de la Comisión apostaron en el año 2004 por crear

una reglamentación con un espacio ferroviario integrado, a través de la Agencia Ferroviaria Europea. El objetivo principal de dicha Agencia es facilitar la comunicación entre las distintas autoridades nacionales reforzando la seguridad y el nivel de interoperabilidad, que consiste en compatibilizar los distintos sistemas ferroviarios. La idea de crear una red de cooperación facilitando los intercambios de experiencias y crear una cultura común para resolver los problemas del sector es una propuesta que ha dado sus frutos en estas materias. Otro tipo de medidas que se dirigen en la buena dirección, en cuanto a resolución de problemas, son aquellas donde los representantes de los trabajadores participan en la elaboración de recomendaciones sobre seguridad, certificación de talleres de mantenimiento y todas las materias relativas a las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores.

La Comisión Europea con el objetivo de afrontar la pérdida de tráfico en el sector ferroviario en Europa, sobre todo en mercancías, presentó ya en 1990 la Política Ferroviaria Comunitaria, estableciéndose de base para el diseño del actual sistema ferroviario, y se concretaron medidas como la separación jurídica y económica entre las infraestructuras y las operaciones, facilitando la incorporación de nuevos operadores, producto de la liberalización del sector. Estos cambios han provocado transformaciones organizativas en las empresas ferroviarias públicas como fórmula de adaptación al mercado, aún así no se ha conseguido potenciar el uso del ferrocarril acorde a las expectativas que existen, sobre todo el de mercancías.

La regulación del sector viene establecida por Directivas, agrupadas en los denominados "Paquetes Ferroviarios", y a su vez ampliadas por normas del Libro Blanco de 2001. Hasta esta fecha todas las empresas del sector eran nacionales, monopolísticas y con gran dependencia del Estado. La Directiva 91/440 marca el punto de partida de una política conjunta europea, con la imposición de apertura de ciertas áreas del mercado ferroviario a la competencia. Se estableció la separación por un lado entre la gestión de la infraestructura (mantenimiento, control de circulación y seguridad), en manos del Estado, y por otro lado la explotación de la infraestructura (servicios del transporte en manos de empresas públicas o privadas). La separación entre gestión y explotación es obligatoria contablemente y voluntaria desde el punto de vista organizativo de la empresa. La pretensión de la separación contable es conseguir una administración más transparente y eficaz que posibilite identificar mejor los ingresos y costes, con el objetivo de poder fijar los cánones por su uso.



El principal problema es la aplicación de esta normativa, al haber ido integrándose en la legislación de los países comunitarios de forma desigual, utilizando distintos ritmos, modelos y grados de aplicación y diferentes fechas de transposición de las directivas. Todos estos factores no han posibilitado la creación de un espacio común que habilite un eficaz y competitivo sistema ferroviario en toda Europa. Los Estados están obligados a facilitar el libre tránsito de empresas ferroviarias, incluidas sus agrupaciones internacionales, y a mantener saneada la estructura financiera, asumiendo incluso las deudas históricas. Por lo tanto se refleja de un lado una vinculación estrecha entre la Administración y el Ferrocarril, y de otro un impulso a la autonomía de gestión de las empresas ferroviarias al contar con un Estatuto independiente.

En la normativa comunitaria se establece que las empresas operadoras pagarán un canon a los Estados por la utilización de las infraestructuras ferroviarias. Resulta positiva la creación de un cuerpo regulador en cada país, independiente de todo administrador de infraestructuras, aunque vinculado a la autoridad correspondiente (en el caso de España el Ministerio de Fomento), que supervise el desarrollo del Sector y arbitre los conflictos, sobre todo el uso o el cobro de la red. De esta forma se garantizan los derechos de acceso a la red transeuropea del transporte internacional de mercancías, siempre y cuando cumplan con los requisitos de seguridad nacionales. Las tarifas deben ser transparentes y no discriminatorias con el objetivo de conseguir la competitividad del Sector.

La consecución de un espacio ferroviario europeo único viene establecida por una compatibilidad entre las características de las infraestructuras y el material rodante, es decir conseguir la interoperabilidad²⁹ de la red ferroviaria en aspectos como la señalización, ancho de vía, corriente eléctrica... El Libro Blanco "la política europea del transporte hacia 2010: tiempo para decidir", no establece los resultados esperados por lo que se está revisando continuamente desde su creación, los objetivos estaban encaminados a intentar revitalizar la integración del sector y otorgaba prioridad al ferrocarril en el desarrollo de las redes transeuropeas, al ob-

jeto de reequilibrar el reparto intermodal del transporte, eliminar los cuellos de botella de la red y conferir a las empresas una estructura financiera saneada.

La aprobación parcial de la Directiva, llamada "Euroviñeta", dejó un malestar general a los defensores de un cambio modal en el transporte de mercancías, al repercutir en los cánones sólo parcialmente los costes externos generados por el transporte por carretera (medioambientales y de mantenimiento de infraestructura, dejando de lado los costes de accidentes, seguridad, salud, etc...) y ser de aplicación voluntaria por los Estados miembros. Así, quedaron abandonados los primeros proyectos, basados en los objetivos del "Libro Blanco", para reinvertir parte de los ingresos por cánones de la "Euroviñeta" en infraestructuras que potencien los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y con menores costes externos, como es el caso del ferrocarril.

Con el objetivo de ganar eficacia en el transporte ferroviario, nacional e internacional, se estableció al igual que en el sector aéreo, indemnizaciones por los daños derivados del retraso, pérdida de enlace, cancelación de servicios, etc. Otros elementos recogidos en la legislación es que las empresas ferroviarias están obligadas a informar a los viajeros sobre sus derechos y obligaciones, así como garantizar el acceso no discriminatorio de viajeros con discapacidad y movilidad reducida, y tendrán que permitir a los viajeros llevar bicicletas, siempre que sean fáciles de manejar y el material rodante lo permita y no resulte afectado.

La Agenda Estratégica Europea de Investigación Ferroviaria 2020 supuso un gran avance al definir conjuntamente las líneas de desarrollo del sector, identificando las necesidades de Investigación. La inversión en I+D+i se configura como elemento clave para lograr un cambio en el modelo de producción que genere los beneficios exponenciales pretendidos en una buena gestión del ferrocarril. El objetivo de la Agenda es afrontar un cambio radical en el funcionamiento interno y en el mantenimiento de su competitividad externa.

No obstante, el modelo de transporte que se ha diseñado desde las instituciones de la Unión Europea y de sus Estados miembros, está basado única y exclusi-

²⁹ Las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) están integradas en la Directiva 2001/16, que completa la Directiva 96/48, con la finalidad de permitir la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios. Estas disposiciones son de aplicación a las líneas de la Red Transeuropea de Transporte y al material rodante que circula por estas líneas. Estas Directivas se incorporaron al ordenamiento Español a través de la Ley 39/2003 del sector ferroviario, el 17 de noviembre de 2003. La Directiva 2004/50 modifica las anteriores y define la interoperabilidad como la capacidad de circular por cualquier sección de la red, obligando a los Estados a publicar un registro de infraestructuras y otro de material rodante. Esta Directiva se incorpora en España a través de los Reales Decretos 354 y 355 del año 2006. La Directiva 2004/51 establece que los servicios de mercancías transeuropeos quedarán liberalizados antes del 1 de enero de 2006 y los de viajeros para 2010.



vamente en la liberalización, la competencia extrema, como única medida para potenciar el transporte ferroviario, tanto a nivel interno como con el resto de modos.

Se trata, por tanto, de una postura puramente ideológica, sin ninguna base práctica contrastada. A mayor abundamiento, se ha podido comprobar que son las políticas de inversión, principalmente en infraestructura, las que potencian el transporte ferroviario, tanto en viajeros como en mercancías.

A este respecto, podemos comprobar que en seis países europeos en los que más se ha avanzado en la liberalización, los resultados son totalmente distintos, de hecho son totalmente opuestos, en función del grado de inversión. Así, mientras que en Alemania, Holanda y Suecia, tres países con alto grado de liberalización y de inversión, es evidente el incremento del ferrocarril, en Rumanía, Polonia y Estonia, países con un alto grado de liberalización pero con inversiones mínimas o nulas, el ferrocarril se halla en una situación casi catastrófica.

Por tanto, es fácil dilucidar que, si el elemento común es la liberalización, se halla en el elemento diferenciador, la inversión, el principal potencial de desarrollo del ferrocarril.

3.2.3- La actividad productiva del ferrocarril en España.

El transporte ferroviario en España, tanto de mercancías como de viajeros, ha perdido relevancia durante las últimas décadas a favor del transporte por carretera. Los esfuerzos de inversión y de cambio de modelo destinados recientemente al sector ferroviario tienen que comenzar a dar resultados económicos, sociales y ambientales, de lo contrario se podría contrastar que las medidas políticas y de estrategia de cara al futuro no se están aplicando bien.

En España el ferrocarril puede convertirse en una pieza clave para el futuro de la movilidad y el desarrollo económico que lleva aparejado. En este sector los esfuerzos en forma de adaptación a las Directivas europeas y los recursos financieros que se están invirtiendo, tienen que llevar sin lugar a dudas a un cambio de escenario en cuanto al modelo de producción y organización de las nuevas redes.

El éxito va a estar relacionado con el uso, es decir el aumento del porcentaje de utilización de los nuevos servicios ofertados, tanto en transporte de viajeros como el de mercancías. En las previsiones del Ministerio de Fomento se contabilizan cifras del número de usuarios, que se verán beneficiados de las nuevas líneas de

alta velocidad, un ejemplo es el AVE Madrid-Valencia donde se prevé, para el año 2011, que lo utilicen 3,6 millones de viajeros, con un volumen de negocio de casi 1.500 millones de euros y la generación de más de 21.800 puestos de trabajo. Por motivo de negocio se desplazarán el 81% de los viajeros y destinarán 86 de cada 100 euros a hospedaje y restauración, mientras quienes viajen por ocio, el 19% restante, invertirán 30 de cada 100 euros en cultura y ocio. Por lo tanto se está incidiendo no sólo en el transporte de viajeros sino en otras actividades productivas que se benefician, reactivando la economía de ciertas regiones por el simple hecho de invertir adecuadamente en infraestructuras.

Los cambios de elección en el modo de transporte, cuya principal ventaja es el ahorro de tiempo en desplazamientos van a tener importantes efectos económicos (mayor productividad y mayor empleo), sociales (ahorro de millones de horas anuales) y medioambientales (menor emisión de CO₂).

El impulso de estas medidas, necesarias si España se pretende acercar a Europa en porcentaje de uso del ferrocarril, tiene consecuencias directas en los otros modos de transporte, como son el avión y la carretera, compitiendo por el mismo mercado y los mismos clientes, hecho que provoca tener que ser más competitivos y eficaces en los servicios de transporte ofertados.

En el ámbito de la innovación científica y tecnológica, los Ministerios de Educación y Ciencia, y el de Fomento crearon en el año 2006, la Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española (PTFE) agrupación de entidades públicas y privadas con proyectos enmarcados en la Agenda Estratégica de Investigación del Sector, y con el horizonte puesto en el año 2020. Las nuevas tecnologías rentabilizan la rapidez y la seguridad, aplicaciones como *Galileo* permitirán, cuando finalmente estén disponibles, conocer el posicionamiento por satélite de cada tren con precisión. Esta aplicación también se desarrolla en los demás modos de transporte, sobre todo en aviación. El nivel de desarrollo tecnológico es elevado, aunque habría que homogeneizar los sistemas y aplicaciones que utilizan las diferentes empresas, tanto de transporte ferroviario, como prestatarias de servicios y/o material a aquellas, con el objetivo de optimizar el esfuerzo realizado de cara a potenciar el Sector. Existe una atomización de la investigación y escasa colaboración a nivel nacional entre las distintas empresas tecnológicas y los distintos núcleos de investigación. Habría que crear redes de expertos con el objetivo de complementar las ventajas de la flexibilidad de las empresas pequeñas con las ventajas de las economías de escala de las grandes.



Al igual que en otros sectores se produce el hándicap de la falta de colaboración entre empresas del sector, universidades y centros de investigación. En el caso concreto del ferrocarril ha sido determinante que se haya producido durante mucho tiempo una transferencia tecnológica y de conocimiento desde otros países, sobre todo en la alta velocidad. Actualmente este panorama está cambiando al fabricar los trenes en España, y se está produciendo un cierto liderazgo de las empresas españolas de construcción y consultoría, de fabricantes y proveedores. Las empresas de material móvil han desarrollado soluciones innovadoras para compatibilizar las distintas tecnologías que conviven en España (convencional, alta velocidad, ancho ibérico e internacional), también se han desarrollado sistemas de cambio de ancho automático para trenes autopropulsados que permiten realizar la maniobra sin detenerse. Es un factor clave para el cambio de modelo en el sistema productivo del ferrocarril que se establezca una estrecha colaboración entre equipos especializados de distintas universidades españolas, las empresas y la propia Administración.

Relativo a la inversión, el Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo (Plan E), mantiene el *Plan de impulso y dinamización del transporte de mercancías por ferrocarril*. El objetivo es avanzar en la gestión de los tráficos ferroviarios, para garantizar una mayor fiabilidad a los cargadores, una mejor gestión de los terminales de ferrocarril y un nuevo modelo de funcionamiento del área de mercancías y logística. Estas actuaciones son decisivas en caso de cumplimiento en el cambio de modelo, con la creación de una red básica de transporte construyendo líneas de alta velocidad tanto para viajeros como para mercancías, en los trayectos que sea posible compatibilizarlos.

El Ministerio de Fomento elaboró el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) 2005-2020, donde se destinan las mayores obras y partidas presupuestarias al sector ferroviario, 250.000 millones de euros (según el Ministro de Fomento) entre ellas la construcción de 7.000 kilómetros de alta velocidad de tráfico mixto, de los 10.000 que constituyen esta red. Además el PEIT amplía la red convencional, y refuerza un elemento clave para la potenciación de otros modos de transporte como es la conexión entre la red ferroviaria y los principales puertos de interés general del Estado. El objetivo de estas inversiones es impulsar el ferrocarril, descongestionar las carreteras, disminuir la accidentalidad y sobre todo, bajar los costes del transporte del sector productivo español. Este impulso, en teoría, sería positivo para las empresas alcanzando mayor competitividad, sobre todo en los sectores expor-

tadores como el del automóvil, al disponer de mayor margen para defender los precios en el mercado internacional.

Existen otras consecuencias positivas, en relación a la carretera y al avión sobre el medioambiente, por ser el ferrocarril un modo de transporte menos contaminante que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero y mantiene una mayor eficiencia energética, al utilizar la electricidad como tipo de energía con menor dependencia del petróleo. No obstante esta ventaja competitiva hay que preservarla y para ello se precisa seguir invirtiendo en la mejora de la gestión energética, máxime cuando están apareciendo energías más limpias como el hidrógeno. Los expertos indican que la reducción del peso de los trenes y los sistemas de tracción más eficientes posibilita un mayor ahorro energético, potenciando aún más el tren sobre otros sectores.

Se puede aseverar que en este sector se están cimentando las bases para un cambio positivo del modelo productivo, donde se crezca según previsiones oficiales en un 40% en el número de pasajeros-kilómetro y un 70% en toneladas-kilómetro transportadas. El tiempo de transporte se reduce en un 50%, la interoperabilidad será efectiva, la monitorización será en tiempo real, y la productividad de la infraestructura será del doble. Es decir, teóricamente, se dan todos los ingredientes para tener éxito en este modo de transporte. Ahora bien, la realidad y el tiempo serán los que determinen el éxito o el fracaso en el logro de estos retos.

El nuevo patrón de crecimiento también necesita del concurso de los agentes sociales, cuidando el diálogo social entre los agentes implicados y la Administración, con el objetivo de conseguir una transición pactada y sin conflictos, respetando los derechos de los trabajadores en el nuevo escenario de un modelo expansivo del ferrocarril. Uno de los principios esenciales del plan estratégico es que la empresa sea socialmente responsable, por lo tanto es indispensable, además de integrar la Responsabilidad Social Corporativa en la base de la política de Recursos Humanos, potenciar los canales del diálogo social. La PTFE ha investigado sobre el modelo de formación sectorial, a través del Curriculum Ferroviario Europeo y detecta carencias formativas en la falta de personal técnico altamente cualificado y de formación específica ferroviaria en las Universidades. Las enseñanzas son más teóricas que prácticas. También se constata una necesidad de formación continua de los trabajadores.

En relación a los maquinistas y personal asociado a la conducción, precisan de un sistema de certificación único a dos niveles (Licencia Europea), el primero consiste en una licencia expedida por los Estados miembros basada en criterios profesionales, médicos y lingüísticos,



mientras que el segundo es un certificado armonizado para las infraestructuras y el material móvil específico. El maquinista que solicite este certificado deberá superar un examen de conocimientos generales y competencias profesionales sobre las infraestructuras.

El nuevo modelo de gestión, que se pretende implantar, está basado en la red de altas prestaciones (en ancho de vía internacional que permite el paso de un mismo tren por distintas vías y velocidades de hasta 350 Km/h), con una modernización integral del sistema ferroviario y con una amplia aceptación social que puede modificar el reparto modal. El resultado es positivo sobre la producción y el empleo³⁰ durante la fase de construcción de estas redes, y más adelante en la fase de explotación.

Estos factores determinan una mayor competitividad y cuota de mercado, reduciendo los efectos negativos del transporte en el medio ambiente. La rentabilidad viene establecida por estos corredores de altas prestaciones, debido al ahorro de tiempo que supone. Ahora bien en España existe una debilidad porque la red ferroviaria de alta velocidad no permite cualquier tipo de tráfico mixto, obligando a utilizar la red convencional para mercancías, dado que el hecho de trasvasar tráficos de viajeros de las líneas convencionales a las de alta velocidad y dejar aquellas con bajos niveles de tráfico, puede suponer, a su vez, una oportunidad para potenciar el tráfico de mercancías por dichas líneas, al no verse afectado por la prioridad dada hasta entonces a los tráficos de viajeros.

No obstante, cabe la posibilidad de que sea siendo más complicado un eficaz uso, porque al disponer de dos redes se aumentan los costes de administración de la infraestructura y es probable que haya una infrautilización de ambas redes. Otro elemento para alcanzar mayor competitividad es conseguir que las nuevas estaciones, sean céntricas o cercanas a las áreas urbanas, haciendo más atractivo su uso frente a otros modos de transporte. Además tiene un efecto colateral en las zonas donde se ubican, revalorizándolas y facilitando la incorporación en los alrededores de otras actividades productivas o áreas de negocio. Actualmente el tráfico más rentable es el transporte de cercanías, por su puntualidad, confort y accesibilidad para los usuarios. Sirve de conexión con los centros de trabajo, universidades, y centros comerciales ubicados en los extrarradios de las ciudades. Estos tipos de servicios son una alternativa real al vehículo privado, mejorando la calidad de vida

de las personas y la movilidad laboral, abaratando los costes de desplazamiento.

La nueva organización ferroviaria se fundamenta en la separación de actividades de gestión de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte, basado en la Ley del Sector Ferroviario de 2004, donde se establece la liberalización total del transporte de viajeros en 2010. La liberalización del sector permitió la entrada de operadores privados de transporte de mercancías, un negocio vinculado tradicionalmente a la Administración Pública, si bien la aparición de la crisis forzó el abandono de los tráficos que prestaban. La industria ferroviaria en España abarca una amplia variedad de actividades, desde la construcción de infraestructuras y construcción mecánica, hasta equipos, componentes, señalización y mantenimiento. En cuanto a la demanda han existido variaciones, pero los periodos de debilidad ha caracterizado el sector, por lo que ofertar un servicio eficaz conectando y colaborando con otros modos de transporte, y viable económicamente, son las prioridades de actuación.

Al entrar la iniciativa privada se produce una autonomía de gestión de las empresas ferroviarias y una mayor competencia. Los principales agentes del nuevo modelo ferroviario son la empresa pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la empresa pública RENFE-Operadora, sin perjuicio de otras empresas que entren a operar en el mercado. Una de las desventajas que presenta el nuevo entorno es que la información estadística no es homogénea ni integrada por lo que resulta más complicado realizar estudios y prospecciones sobre las nuevas necesidades del Sector del Ferrocarril.

Las inversiones en infraestructuras ferroviarias las llevan a cabo el Ministerio de Fomento y ADIF, este último en cuanto a mantenimiento, explotación, gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad de las líneas, tanto de altas prestaciones como convencionales. La financiación continúa estando principalmente en manos de una empresa pública, con aportaciones del Estado y apoyo de Fondos Europeos. El personal laboral de las nuevas organizaciones ferroviarias estatales (ADIF y RENFE-Operadora) es el mismo que integraba la antigua RENFE. La actividad productiva en la industria ferroviaria se mueve en un mercado que en la práctica no está totalmente abierto a la competencia porque los grandes compradores son empresas públicas y algunas de gran tamaño, lo que proporciona mayor

³⁰ Según datos del Ministerio de Fomento se prevé un incremento adicional de la producción española en torno a un 2% y del empleo en un 1,4% (200.000 puestos de trabajo).



capacidad de negociación pudiendo intervenir desde la elección del producto hasta quién lo fabrica. La tendencia en el último periodo de los grandes constructores (mecánicos, eléctricos, de equipos, de comunicaciones, de señalización) de material ferroviario se ha dirigido a la concentración de actividad en un número reducido de empresas.

3.2.4- España como nudo logístico mundial.

El Ministerio de Fomento ha aprobado un plan en el año 2010 que pretende duplicar, alcanzar el 8 o 10%, el transporte de mercancías por tren en 10 años. En España supone el 4% del movimiento de bienes frente al 22% de Alemania. Prevé que el sector privado aporte el 31% de la inversión. La inversión hasta el año 2020 oscila en torno a los 7.500 millones de euros. Este tipo de planes son positivos para el Sector en su conjunto siempre y cuando se actúe en la misma línea de esfuerzo en relación con los aspectos sociales (derechos de los trabajadores), de creación de empleo y medioambientales. En cuanto a los usuarios, el Gobierno prevé que se reduzca el coste del servicio hasta un 50%.

La mayor parte de la inversión se dedica a las infraestructuras que han atravesado por mayores dificultades en relación a las europeas, se pretende con estos recursos: mejorar técnicamente las vías posibilitando la circulación por las fronteras tanto en ancho de vía como en longitud de trenes, crear una red de terminales y conectar puertos (factor fundamental de empuje al sector ferrocarril y marítimo) aprovechando el enclave estratégico de España como puerta de entrada y salida de otras regiones continentales.

La competitividad y la eficiencia del servicio están vinculadas al modelo de gestión, donde tiene que existir una mayor coordinación entre operadores y administraciones, donde se utilicen adecuadamente las plataformas logísticas, porque los costes logísticos son determinantes en el precio final. En sectores como el automóvil o productos químicos se establecerán planes específicos de utilización de este modo de transporte. También se han diseñado, en algunos casos, las líneas de alta velocidad para que transporten mercancías. Se trata de corredores como el Eje Atlántico con Portugal o la frontera con Francia. Es decir, establecer una red básica para mercancías y sus correspondientes nodos logísticos. *La falta de integración del ferrocarril en la cadena logística supone una importante pérdida de*

competitividad e influyen en decisiones como la localización de empresas, según el Ministro de Fomento.

A este respecto, se debería profundizar en el debate sobre si confiar el desarrollo del transporte a una competencia sin más entre modos por los mismos tráficos y los mismos viajeros, teniendo en cuenta, tanto la influencia que tiene en la dependencia energética de los países el consumo de energía en el transporte, como los llamados costes externos del transporte (medio ambiente, infraestructuras, seguridad, gasto médico y hospitalario, etc.)

Por el contrario, una planificación del transporte basada en la cooperación intermodal, fruto de un pormenorizado estudio sobre la eficiencia de cada modo y de sus diversas combinaciones, en función del tipo de tráfico, longitud de trayectos, personas y/o bienes transportados unitariamente, necesidades de transporte y movilidad de cada territorio y entre territorios, etc... , tal vez sería más eficiente energéticamente, más razonable en costes externos y medioambientales y más positiva para la sociedad.

Ejemplos de dicha planificación intermodal y de su repercusión en eficiencia y menores costes ambientales y externos, pueden ser las autopistas ferroviarias o las autopistas del mar.

3.3.- El sector del Mar.

Del Sector del Mar se va a desarrollar un recorrido descriptivo, y cuantificable en términos de producción y de empleo, de la situación actual, haciendo especial hincapié en las políticas vinculadas al transporte, al igual que un análisis económico, social y medioambiental que permita visualizar cuáles son los problemas y desafíos en los que se encuentra el mar, con el objetivo de apuntalar medidas y soluciones que nos lleven al escenario buscado de un cambio de modelo productivo.

La importancia de los océanos y mares no sólo se encuentra en el porcentaje que cubren de superficie terrestre, un 70%, sino en la dependencia de más de 3.500 millones de personas en el mundo que viven a menos de 60 kilómetros de la costa, un 50% de la población mundial, y la utilización de los recursos alimenticios y energéticos que proporciona. Tres de cada cuatro grandes ciudades en el mundo están ubicadas junto al mar, y se prevé³¹ que el porcentaje de población que

³¹ La organización de defensa del mar "Oceana", dedicada a proteger y recuperar los océanos del mundo cuenta con 300.000 colaboradores en 150 países, ha realizado previsiones que indican que el 80% de la población mundial vivirá en el año 2010 a menos de 100 kilómetros de la costa.



vivirá cerca del mar irá incrementándose a un ritmo vertiginoso.

El transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional. Se prevé que para el 2018 haya 100.000 buques en todo el mundo. Es el Sector que soporta mayor movimiento de mercancías. Por ejemplo el 90% del petróleo y un volumen creciente de gas natural se transportan por mar, por lo que el transporte marítimo se configura como elemento esencial en la seguridad energética. La aportación del Sector del Mar a la economía mundial, viene determinado no sólo por el porcentaje del transporte utilizado, ocupando un 80% de los bienes que se intercambian los países, sino también por actividades productivas asociadas al Sector.

La protección del medioambiente es un factor clave en el cambio del modelo productivo. Más del 90% de la biomasa se encuentra en los océanos. La contaminación y la alteración de los hábitats costeros repercuten negativamente en los ecosistemas marinos, como por ejemplo los arrecifes de coral, donde más del 90% de las especies dependen directa o indirectamente de ellos, y existen más de 4.000 especies de peces (1/4 parte del total) que viven en ellos. Un 60% de los arrecifes corren grave riesgo de perderse en los próximos decenios.

Las principales causas del deterioro son el desarrollo no controlado de las zonas costeras, la contaminación, el turismo, el efecto invernadero y las prácticas de pesca destructivas. El 90% de los pescadores del mundo opera a nivel local y pequeña escala, representando más de la mitad de la captura mundial de peces. Sin embargo el transporte marítimo en comparación con los otros modos de transporte es el que menor nivel de contaminación de CO₂ produce por unidad de transporte.

3.3.1- La importancia del Mar para la economía en la Unión Europea.

El sector del Mar constituye una fuente de empleo y crecimiento económico en la Unión Europea. De los recursos naturales del mar se obtienen productos alimenticios como el pescado y recursos energéticos a través de los yacimientos de petróleo y gas. El turismo en las zonas costeras constituye otra de las principales

fuentes de ingresos e impulsor de la economía en algunos países.

La UE constituye la superficie marítima más grande del mundo. De los 27 estados miembros, 22 son limítrofes con el mar. La UE contiene 70 mil kilómetros de costa y más de 1.200 puertos, teniendo la mayor flota mercante. El 40% de la población europea vive en regiones marítimas. En cuanto a las relaciones comerciales, el 90% del comercio exterior y el 40% del comercio interno en la UE se realizan por vías marítimas. El sector del Mar en su totalidad emplea a 5 millones de personas, factor importante de desarrollo económico, mientras que el transporte marítimo en concreto da empleo a 2,5 millones de trabajadores y revela la importancia de los transportes marítimos como actividad impulsora de crecimiento. La consecución de que estos empleos sean de calidad, utilizando la cualificación de profesionales a través de la formación es uno de los principios que orientan el cambio de modelo productivo.

Las actividades marítimas constituyen uno de los ámbitos esenciales de la Estrategia de Lisboa, por la importancia que tiene en la economía. Los sectores relacionados con la explotación de los mares representa alrededor del 5% del PIB de la UE, y ocupa el primer lugar mundial en las siguientes industrias: transporte marítimo de mercancías y pasajeros, turismo costero, producción de energía en el mar, técnicas de construcción naval. Además la UE es líder en varios ámbitos como la construcción de buques de crucero, las energías renovables, logística, investigación, puertos y acuicultura³². Resulta primordial preservar la competitividad de estos sectores por su importancia socioeconómica.

Existen más datos que corroboran la importancia del Sector en la Economía de la UE, por ejemplo la mitad del comercio marítimo mundial está gestionado por empresas europeas. Los puertos europeos acogen cada año a 400 millones de pasajeros. En un contexto globalizado hay que desarrollar un mar único europeo y crear autopistas del mar, con el objetivo de ser más competitivos y crear normativas que potencien a los puertos europeos.

Si se lograra conseguir una perspectiva común en el ámbito marítimo se estaría avanzando en mayor medida que en otras áreas económicas de la UE que adolecen de falta de armonización política. Este aspecto es crucial para conseguir una industria con mayor po-

³² La acuicultura es el conjunto de actividades, técnicas y conocimientos de cultivo de especies acuáticas vegetales y animales. Es una importante actividad económica de producción de alimentos, materias primas de uso industrial y farmacéutico y organismos vivos para repoblación u ornamentación. Los sistemas de cultivo son muy diversos, de agua dulce o agua de mar, y desde el cultivo directamente en el medio hasta instalaciones bajo condiciones totalmente controladas. Los cultivos más habituales corresponden a organismos planctónicos, macroalgas, moluscos, crustáceos o peces.



tencialidad económica y social. En esta misma línea hay que fomentar la creación de una regulación internacional justa que desincentiva la competencia desleal de las banderas de conveniencia que no siempre respetan los estándares sociales y medioambientales que se exigen desde Europa.

Uno de los objetivos de la UE es desarrollar el transporte marítimo de corta distancia, entre puertos de la Unión, también conocido como Short Sea Shipping, por su aportación económica, por su relación con otros modos de transporte (intermodalidad), y ser un transporte seguro y sostenible; todos estos valores están relacionados directamente con el cambio de modelo productivo.

También contribuyen al cambio de modelo el fomento de un transporte marítimo basado en la innovación tecnológica, armonizando la formación profesional permanente con el objetivo de conseguir la empleabilidad a futuro y suministrar mano de obra cualificada carente en el sector como eje fundamental de la competitividad europea.

La inversión en mejora de los puertos traerá mejoras económicas y de empleo, siempre y cuando se transformen en nudos logísticos generadores de alto valor añadido, y no simplemente lugares de paso de mercancías. El respeto de la normativa comunitaria es básico para respetar el impacto ambiental en la creación de nuevas infraestructuras en esta materia. A este respecto las Patronales solicitan que, guardando el respeto al medioambiente, no se demoren los trámites administrativos y se aceleren las obras.

En los puertos de la UE la actividad económica no sólo proviene del transporte marítimo sino también de la industria pesquera, la tercera del mundo, y junto con la industria de transformación da empleo a más de 400.000 personas. Se ha creado un Fondo Europeo de Pesca para el periodo 2007-2013 donde se marcan prioridades de ayuda, desde la pesca marítima, a empresas acuícolas, industria de transformación, sector de distribución y productores. Es importante para el mantenimiento de los ecosistemas marinos el equilibrio entre la competitividad y la explotación sostenible de la pesca.

Con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las restricciones de la pesca, la UE creó en 2005 la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca, inspeccionado por varios Estados miembros, porque la pesca ilegal representa volúmenes mayores a los del conjunto de la pesca legal. Los acuerdos internacionales van dirigidos en la misma dirección de evitar la sobreexplotación, no sólo en Europa sino en el resto del mundo. Estos acuerdos también facilitan el acceso de los pescadores de la UE

a otros caladeros. En los acuerdos con países en desarrollo la UE abona una contraprestación por los derechos de acceso y estos países tienen la obligación de invertir en el desarrollo de sus sectores pesqueros y la conservación de sus poblaciones de peces. Garantizar la sostenibilidad de la Pesca está en el eje de actuación del cambio de modelo productivo, en este caso el cambio tiene que producirse de lo contrario el escenario será catastrófico.

Una alternativa está en el desarrollo de la acuicultura, que sirve para ampliar la oferta de productos del mar paliando en cierta medida la disminución de las reservas de pesca. A día de hoy el 20% del pescado de la UE procede de piscifactorías. Aún así falta mucho por hacer, en la UE comparativamente la acuicultura es un sector que ha crecido más lentamente que en el resto del mundo. La Comisión Europea quiere impulsar esta industria que se encuentra con altos estándares de calidad y desarrollo sostenible, pero estos logros le dificultan la competencia con los productores de otras regiones, concretamente en Asia y Sudamérica.

Existe un grado de vinculación permanente entre políticas pesqueras y de medio ambiente, habida cuenta que el mar tiene una importante función reguladora del clima, y es por ello que la UE está incorporando todo tipo de medidas relacionadas con el calentamiento global y el medio marino. El objetivo es conseguir unas políticas comunes integradas donde se eleven las cuotas de investigación e innovación tecnológica acorde a la Agenda de Lisboa comprometida con el crecimiento y el empleo, garantizando el equilibrio entre desarrollo económico y sostenibilidad medioambiental. El compromiso de la Comisión Europea con el sector viene reflejado en la celebración todos los años del Día Europeo del Mar. Aunque esta medida puede servir de concienciación, el desafío se encuentra en conseguir la armonización política y económica actuando en un frente común con la creación de un mercado europeo más potente y el aprovechamiento de las economías de escala.

La pretensión de la UE es crear un marco de gobernanza coordinado con las políticas sectoriales y realizando consultas a la sociedad civil, por lo tanto se requiere la participación de todas las partes interesadas, elemento en el que pivota el cambio de modelo productivo, y donde se pretende equilibrar el desarrollo sostenible de océanos y mares con el crecimiento económico.

Los retos de la UE en materia económica, ligada a los transportes marítimos, se encuentran en la ordenación del territorio, la administración integrada de las zonas costeras, la red logística portuaria, los recursos



marinos y la biotecnología marítima aplicada a la salud con un enorme potencial de desarrollo, constituyendo fuentes de empleos directos e indirectos. La Comisión Europea se compromete a crear un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras administrativas o aduaneras, así como una estrategia global para el período 2008-2018 con el fin de mejorar la eficacia y la competitividad de los transportes marítimos.

El libro Blanco presentado por la Comisión define la política europea de transportes de cara al 2010 con objetivos en transporte marítimo y fluvial dirigidos a desarrollar infraestructuras, simplificar el marco reglamentario mediante la creación de ventanillas únicas e integrar la legislación social. Se está produciendo una pérdida de puestos de trabajo de hasta un 40% de los marinos en comparación con los que existían en los años 80. Sin embargo, el transporte marítimo sigue incrementándose y representa un 70% del total de los intercambios entre la UE y el resto del mundo. Este tipo de transporte es competitivo, fiable, económico y poco contaminante. Sin embargo su capacidad se podría utilizar mejor, en concreto en el caso del transporte fluvial, debido a que existen obstáculos como cuellos de botella, gálibos inadecuados, altura de los puentes, funcionamiento de las esclusas, falta de equipamiento de transbordo, etc.

La intermodalidad, reequilibrando el reparto de los distintos medios de transporte, podría ser la respuesta paliativa a este tipo de inconvenientes. También existen inconvenientes en este reparto al faltar el vínculo entre transporte marítimo y ferrocarril. El programa "Marco Polo 2" para el período 2007-2013 impulsado por la Dirección General de Energía y Transportes tiene como objetivo reducir la congestión en las carreteras y mejorar el impacto medioambiental de todo el sistema de transporte mediante el traslado del transporte de mercancías de la carretera al transporte marítimo de cabotaje, el ferrocarril y las vías navegables interiores. Las acciones están encaminadas a mejorar las sinergias en los sectores ferroviario, de las vías navegables interiores y del transporte marítimo de corta distancia; acciones de autopistas del mar y de transferencia entre modos de transporte. La financiación de estas medidas a través

del presupuesto comunitario no es incompatible con ayudas públicas similares a nivel nacional, regional o local.

La UE pretende luchar contra los efectos del cambio climático en las zonas costeras elaborando directrices en el derecho ambiental y estimular la creación de agrupaciones multisectoriales. El transporte marítimo es el modo que menos contamina en CO₂ por unidad de transporte.

Otro gran objetivo ecológico es la creación de una base de conocimientos e innovación para la política marítima, que le permita analizar las repercusiones de las actividades humanas en los ecosistemas marinos y ofrecer soluciones para paliar el deterioro del medio ambiente. Para conseguirlo es imprescindible el diálogo entre la comunidad científica, la industria, los responsables políticos y los agentes sociales.

La ordenación del espacio marítimo utilizando herramientas intersectoriales como la información y vigilancia pueden aportar inversiones económicas y mejorar la gestión de los espacios marítimos europeos. La Directiva marco de estrategia marítima, junto con el fomento de la dimensión internacional, limita el impacto del desarrollo de las actividades garantizando la sostenibilidad.

El Consejo Económico y Social Europeo (CESE) invoca en un dictamen a una necesidad urgente de acción que dé respuesta a los desafíos críticos a los que se enfrenta el transporte marítimo europeo, de lo contrario puede perder su posición de líder mundial.

La crisis económica mundial junto con las emisiones a la atmósfera de los buques, la piratería y la creciente escasez de personal, agravan sus dificultades. Este último problema pasa por la necesidad de atraer y retener a la juventud hacia las profesiones marítimas y para conseguirlo es imprescindible hacer más atractivos los oficios y la calidad de las condiciones laborales en todos los sectores relacionados con el mar. La formación y la cualificación de personas expertas en la materia es una pieza clave para el desarrollo del sector. Según el Clúster³³ Marítimo Español ha constatado que hay más de 200 cursos formativos en todos los niveles. La racionalización de estos cursos y la interacción entre formación

³³ Los clústeres son agrupaciones de empresas, grupos de empresas e instituciones interrelacionadas, que trabajan sectorial y geográficamente en actividades tales como el transporte marítimo; la construcción y reparación naval; la ingeniería e industria auxiliar marítima; la pesca extractiva y la acuicultura marina; la industria náutica de recreo, marinas y puertos deportivos; las energías de origen marino; la Armada; los puertos y servicios portuarios; los servicios marítimos, así como los clústeres regionales; la investigación marina; los agentes del sistema de I+D+i; los organismos de formación; los sindicatos y las asociaciones profesionales; la cultura, el patrimonio y el bienestar social. El propósito de un clúster, en resumen, es fusionar los intereses, los conocimientos, el saber hacer, la cultura empresarial y los estilos de todos sus integrantes para que todos y cada uno ganen productividad, competitividad, y el grupo presencia sectorial en la economía globalizada.



y empresas es un elemento determinante para el presente y futuro del sector.

En la actualidad el Sector del Mar sufre las consecuencias de la situación económica afectando negativamente al volumen de negocio, un ejemplo claro se ubica en la baja demanda de construcción en los Astilleros que afecta a la industria auxiliar, al igual que el descenso en la actividad portuaria. El crecimiento, competitivo, debe ir ligado a la Investigación y Desarrollo junto con una innovación continua donde se desarrollen nuevos productos, diseños y procesos organizativos (elementos del cambio de modelo productivo), con el objetivo de que las empresas se refuercen de cara al mercado y los profesionales puedan obtener una mayor empleabilidad.

La salida de la actual crisis debería ser el punto de entrada en un nuevo modelo productivo más inteligente basado en el conocimiento, donde el desarrollo económico, social y medioambiental se base en la innovación y en una mejor utilización de los recursos. La Estrategia UE 2020 se fundamenta en estos principios generales. En el descenso al detalle, en el Sector del Mar, tendrían que dirigirse estas medidas hacia cómo materializar las autopistas del mar o cómo adaptar la regulación de ayudas estatales a situaciones específicas, u otras formas de incentivar la transferencia modal, por ejemplo en España e Italia se ha experimentado los Ecobonus, donde la ayuda pública al lanzamiento de una nueva línea marítima no se otorga al operador sino al cargador que acepta transferir la mercancía de la carretera al mar.

3.3.2- El Sector del Mar Español.

España es el país de la Unión Europea que cuenta con mayor longitud de costa (8.000 Km.) y es un enclave geográfico de importantes rutas marítimas internacionales, tanto en el océano Atlántico como en el Mar Mediterráneo. El impacto total del sector del mar en la economía española representa el 9,1% del PIB y da empleo a 1.147.000 personas entre empleos directos e inducidos, lo que supone un 5,8% del total, según datos recogidos por el Clúster Marítimo Español en el año 2010.

Consecuencia de la crisis económica, existen dos problemas financieros que repercuten al sector, por un lado se han reducido los créditos al comercio internacional, afectando de forma directa al transporte marítimo, y de otro lado la falta de liquidez en las navieras españolas.

Al tratarse de un sector muy globalizado y exportador puede ayudar a una salida más acelerada de la crisis,

en comparación a otras actividades económicas. Es un sector, de gran dinamismo y de arrastre de tecnologías e inversiones, comprometido con el nuevo modelo productivo sostenible y absorbe cada vez más mano de obra cualificada lo que facilita el cambio del patrón productivo.

España tiene subsectores del mar como la pesca, puertos, armada y náutica de recreo, con mayor rentabilidad económica que la media europea. Por el contrario los subsectores de transporte marítimo, industria auxiliar, y equipos navales y astilleros, tienen un peso específico por debajo comparándoles al conjunto de Europa.

El transporte marítimo supone el 1,1% del PIB nacional, y genera empleo directo a más de 35.000 personas y 110.000 de forma indirecta. Alrededor de 9 millones de personas utilizan anualmente el transporte marítimo nacional para sus desplazamientos. El tráfico de mercancías y el tráfico de viajeros llevan una tendencia creciente en la última década. Las ventajas del tráfico marítimo sobre otras formas de transporte son diversas: desde un punto de vista económico resulta más barato y la tasa de crecimiento de sus costes son bajas; en seguridad las estadísticas demuestran que la mortalidad por accidente del transporte por carretera es 70 veces superior, e incluso el ferrocarril también es superior, unas 30 veces mayor.

El transporte marítimo es un elemento clave en el comercio español, al trasladarse por mar alrededor del 80% de nuestras importaciones, incluyendo los combustibles y de la mitad de nuestras exportaciones (datos 2009, Confederación Española de Organizaciones Empresariales, CEOE).

Se debe reconocer el impacto del Sector del Mar en la economía nacional, para ello se debe calificar como sector estratégico. Según el Clúster Marítimo Español por cada euro invertido en la producción del Sector del Mar se generan tres euros y cada empleo generado repercute en 2,5 puestos en la economía nacional. España ocupa el tercer lugar en cuanto a comercio marítimo en Europa, según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), por detrás de Italia y Gran Bretaña, sin embargo en la proporción del PIB del sector ocupa el quinto lugar.

Otros datos que revelan la importancia del Sector del Mar en la economía española, son los siguientes: El comercio exterior español es transportado por mar en cuotas de un 85% perteneciente a importaciones y un 60% a exportaciones (según datos del Ministerio de Fomento). El tráfico por pasajeros se situaba en 24 millones, de los cuales 4 millones corresponden a pasajeros de cruceros. Las empresas navieras españolas controlan un total de 281 buques mercantes de transporte que emplean a más de 10.000 tripulantes. Por



otro lado, la industria de construcción y reparación naval mercante emplea a unas 10.000 personas, y la industria auxiliar de la construcción naval está compuesta por 1.200 empresas que generan un empleo directo de unos 45.000 puestos de trabajo. La flota pesquera española comprende 14.300 buques dando empleo a unos 56.000 tripulantes. España cuenta con más de 320 puertos deportivos y unos 110.000 amarres. La flota deportiva española alcanza las 250.000 unidades. Una de las características de la tipología de los puertos deportivos españoles es que son de pequeño tamaño, tan sólo un 13% del total de puertos son grandes y se encuentran sobre todo en Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana.

Una mayor participación por parte de los Sindicatos en estas plataformas tecnológicas sería altamente positiva, debido a que se plantean cuestiones estratégicas, sobre muchas materias vinculadas al sector y donde los agentes sociales pueden aportar información y valoración sobre el escenario social y las implicaciones en materia de empleo.

En el documento Visión 2020 aprobado por la asamblea de la Plataforma Marítima se exploran diferentes aspectos que afectan a un posible cambio en el modelo productivo en el sector de transporte marítimo e infraestructuras, donde realizan procesos de fabricación y diseño innovadores, con una disminución del consumo global de energía a bordo, y nuevos ámbitos de operación marítima. Se busca una mayor seguridad con el objetivo de accidentalidad nula de buques, basada en la evaluación del riesgo. Existen nuevas herramientas para el mantenimiento, desguace y reciclaje en seguridad y limpieza del mar, aplicando controles de derrames, lugares de refugio y lucha contra la contaminación. También mejora la competitividad la evaluación de los tráficos, la optimización de las cadenas logísticas, y sobre todo la mejora de la operación portuaria poniendo énfasis en la transferencia modal del pasaje y de la carga. Por último en caso de aplicar estas mejoras en la producción, es imprescindible la innovación en equipos de comunicación y sistemas de navegación, mejorando la gestión de las infraestructuras.

Los puertos, elemento fundamental en la cadena de producción, actúan de reclamo para el comercio, la industria, y el transporte y por lo tanto se convierten en generadores de empleo. Suponen el principal punto de entrada y salida de las mercancías que importa y exporta

España. La industria portuaria se caracteriza por la gran diversidad de actividades, como provisión de infraestructura, atraque, manipulación de mercancías, administrativas, auxiliares y atención al pasajero, dando empleo a más de 30.000 personas. El sector público con un carácter regulador, y el privado desarrollando empresas, conviven en esta industria de la que cada vez depende más la competitividad de Europa (Libro Verde sobre Puertos y las Infraestructuras Marítimas).

En cuanto a la inversión, el Estado acomete las infraestructuras generales, mientras las destinadas a fines comerciales, servicios al buque, a la carga y al pasaje, corren a cargo de la iniciativa privada, sobre la base de concesiones o autorizaciones de uso del dominio. Por lo tanto para que se alcance la competitividad y eficiencia económica hay que regular los servicios portuarios dotándole de un marco jurídico estable. Elemento que no se está produciendo en los últimos años debido a todas las modificaciones legislativas.

El actual sistema de puertos presenta restricciones que limitan la competencia y generan costes elevados en los servicios portuarios, según la nueva Ley de Puertos 2010 hay que mejorar este marco para reducir el coste de los bienes que importa España e impulsar las exportaciones, por lo que se pretende un nuevo sistema de tasas más transparente que refleje mejor las diferencias de costes de los distintos puertos y mejorar la competitividad de los servicios dentro de los puertos. Se permite en la nueva Ley que cada Autoridad portuaria cuantifique sus tasas conforme a sus costes individualizados, los cuales se establecerán en las leyes de presupuestos con carácter anual. Este sistema de fijación de la cuantía de las tasas portuarias supone una importante racionalización ya que se imputarán a cada Autoridad portuaria los costes reales en los que haya incurrido, pudiendo actuar según su propia realidad económica. De esta forma se favorece la contención de los gastos de explotación y la racionalización de las inversiones las cuales se tendrán que ajustar a la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión. Una Autoridad portuaria que racionalice su inversión y reduzca sus gastos de explotación podrá disponer de unas cuantías de tasas más bajas, reduciendo el coste de paso de las mercancías por ese puerto, propiciando una competencia interportuaria ordenada.

El sistema portuario español de titularidad estatal está integrado por 44 puertos de interés general³⁴, ges-

³⁴ El Artículo 149 de la Constitución Española vertebra, a través de las Autoridades Portuarias (Estado), los Puertos de Interés General es decir aquellos cuyo tráfico afecten a más de una Comunidad Autónoma. El resto de puertos comerciales, pesqueros, deportivos... dependen de las Comunidades Autónomas.



tionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos de Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento.

La relevancia de los puertos como una parte del entramado de las cadenas logísticas y de transporte se refleja en que cubre el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países (datos del Ministerio de Fomento).

En cuanto a importancia geográfica, los puertos del arco mediterráneo constituyen el 44% del comercio marítimo español, seguido por la zona sur 24%, zona norte 23% e Islas Canarias 9%. Los cinco mayores puertos (Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao y Tarragona) movieron el 54,7% de la carga total.

La actividad ligada al sistema portuario supone alrededor del 20% del PIB del sector de transporte, lo que representa el 1,1% del PIB Español (datos del Ministerio de Fomento). Se atribuye a las Autoridades Portuarias el papel de impulsoras de la oferta portuaria integral, compuesta no sólo por la explotación de las infraestructuras sino también por la de los servicios portuarios prestados por empresas privadas.

El transporte marítimo es uno de los modos con mayor posibilidad de interactuar con otros modos de transporte, aunque está infrautilizado debido al déficit intermodal en los puertos que dificulta el transbordo y un tránsito fluido de mercancías. Una parte significativa del coste total del transporte marítimo se produce durante la estancia del buque en puerto, debido a la cadena de manipulación de la carga, por lo que se necesitan infraestructuras y procedimientos más efectivos de manipulación de cargas para reducir los costes. Según ANAVE Existe una discriminación negativa del transporte marítimo frente al aéreo en la aplicación de las subvenciones de pasajeros en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Para conseguir la intermodalidad en el transporte es preciso mejorar los accesos terrestres a los puertos. En la línea que se persigue de intermodalidad está el Ecobono que consiste en un incentivo económico, a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o remolques en servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia, por un importe del 25% de la tarifa marítima.

En la nueva Ley de puertos existe un impulso a la competitividad en el sector de Estiba, garantizando que las empresas estibadoras dispongan de personal en plantilla, en relación laboral común para cubrir al menos el 25% de las jornadas, también se habilita a las comunidades autónomas para incrementar la contratación de personal en relación laboral común por

encima del umbral establecido con carácter general. Se pretende una evolución del modelo de la estiba, donde se compatibilice la mejora de la eficiencia con la reclamación de los trabajadores de conseguir un empleo de calidad. La representación legal de los Trabajadores juega un papel fundamental en este sentido, intentando contrarrestar las consecuencias que puede traer la liberalización de este mercado.

La flota pesquera española que se compone actualmente de más de 15.000 buques hace que España sea una de las primeras potencias mundiales pesqueras y la primera de Europa en capturas, generando cerca de 60.000 empleos directos a flota y por encima de los 100.000 entre flota y personal de servicios en tierra. La industria de procesado y derivados de la pesca representa una potencialidad aún mayor, tanto en empleo como en volumen de negocio.

A pesar de estas cifras, el Sector Pesquero puede parecer modesto en relación con otras ramas de la economía y en el peso relativo que representa en términos de empleo global. No obstante este sector, que sufre graves dificultades estructurales y coyunturales, desempeña un papel fundamental en la economía de las regiones costeras, donde se concentran los empleos directos e indirectos creados por el sector, más particularmente en la rama de la captura y en ambas actividades de procesamiento y comercialización de los productos pesqueros.

El sector de la pesca viene soportando una crisis interna desde hace varias décadas con pérdidas progresivas de empleo, siendo un factor preocupante en ciertas áreas geográficas del país, por su alta especialización en esta actividad productiva y que por motivos culturales constituye una forma de vida. La crisis del sector está vinculada al agotamiento de los recursos pesqueros, por lo tanto se exige introducir innovaciones tecnológicas que impulse la sostenibilidad de la pesca, complementarias al fomento de relaciones pesqueras internacionales que lleven el mismo objetivo. Por otro lado la demanda de los consumidores interesados en la salud y seguridad alimentaria también ayuda a que la producción sea cada vez menos intensiva y esté basada en métodos naturales.

Un subsector importante en España, dentro de la industria pesquera, es el de conservas de pescado, con una actividad empresarial que le permite competir y exportar al resto del mundo hasta el 50% de la producción. La apertura de estos productos a los mercados internacionales es la única salida que le queda a esta industria, porque la expansión en el mercado interno español está con elevados índices de consumo de conserva por habitante al año (6 kilos) muy superior al de



otros países. Esta actividad industrial tiene un reconocimiento, de calidad, sobre todo en Europa donde se destina el 80% del total de exportaciones.

A pesar de la importancia que tiene el Mar en España, no se ha alcanzado un nivel de desarrollo tecnológico acorde a esta industria nacional. Se ha dispuesto de mayores incentivos que en el resto de los países de la OCDE pero no se ha desplegado por parte de las empresas esfuerzos en I+D en parte provocado por la inestabilidad del mercado y por no observar un negocio seguro. Por lo tanto ha existido una transferencia de tecnología de otros países hacia España, lo que provoca que no se despegue en el mercado y se produzcan mayores riesgos aún de deslocalización.

La flota mercante española, se ha renovado tecnológicamente incorporando buques de construcción reciente y ha crecido el número de ferries y porta-contenedores, sobre todo en transporte de gases licuados. La estructura empresarial también ha evolucionado, produciendo procesos de concentración, quedando sólo 6 grupos empresariales de mayor tamaño. La competencia ha sido el detonante para esta agrupación y la renovación de flotas y servicios.

La actividad naviera se caracteriza por ser intensiva en capital, más que en mano de obra, y la productividad también desencadena que se utilicen menor número de buques y por lo tanto menor necesidad de tripulación. Por otro lado el personal de tierra también desciende, debido principalmente a que las empresas externalizan actividades. En el año 2009 había 11.300 personas trabajando, (datos de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE).

Los Centros Tecnológicos pueden ayudar a la innovación y transferir el conocimiento desde los centros públicos y privados. Una estrategia positiva es la participación en proyectos de investigación, nacionales e internacionales, desde el Instituto Español de Oceanografía (IEO), el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y el ente público Puertos del Estado. No obstante, aún queda mucho por hacer para una mejor gestión y conocimiento del medio marino. Es en este sentido donde las políticas de I+D+i cobran especial significado para una mayor eficacia en el modelo productivo del sector.

La crisis en el sector naval, principalmente en Astille-

ros³⁵, viene provocada en gran medida por la competencia de países como China y Corea del Sur por establecer una oferta generalizada de buques a bajos precios, lo que inclina el mercado a su favor. En España la crisis se ha acentuado aún más, porque la falta de contratación de buques no permite recuperar las inversiones producidas y sobre todo en lo relativo al empleo, ha habido una mayor pérdida de puestos de trabajo y no se ha adaptado a las circunstancias igual que lo han hecho otros países europeos del entorno como Francia, Alemania e Italia. Estas pérdidas de empleo no sólo afectan al trabajo directo de los astilleros sino a toda la industria auxiliar que lleva aparejada.

Las medidas que se deben implantar tienen que ir dirigidas a incrementar la productividad y recuperar la actividad económica que se está perdiendo producto del mercado tan competitivo. Entre las medidas a adoptar se encuentra la integración del transporte marítimo en la cadena de transporte multimodal con la eficacia que se demanda actualmente, sobre todo en los servicios asociados que se requieren. Evolución de las empresas de construcción naval hacia procesos innovadores que lleven a posiciones de liderazgo a escala europea como centros de excelencia y de especialización científico-tecnológica que le permitan ser más competitivos y garanticen el futuro en el sector. La realidad demuestra que es la especialización tecnológica de las construcciones navales españolas uno de los factores primordiales para que los armadores depositen su confianza en los astilleros españoles.

Es fundamental la implementación de proyectos conjuntos entre astilleros, industria auxiliar, escuelas técnicas, universidades y centros de investigación públicos y privados. Por lo tanto, hay que desarrollar nuevos diseños de buques tecnológicamente diferenciados promoviendo una mayor demanda, así como innovaciones en el transporte de carga y pasajeros a alta velocidad. La reorganización productiva debe ir dirigida a la automatización de procesos, nuevos diseños tecnológicos y menores costes de mantenimiento y explotación.

El proceso de modernización de la flota mediante las ayudas públicas ha ido dirigido a nuevos equipamientos para los buques, no en el ajuste de su capacidad a las posibilidades de pesca en los caladeros. Estas medidas han frenado una necesaria reducción del número de

³⁵ Los grandes astilleros integrados en IZAR (Construcción Naval Civil, 100% SEPI), con un total de nueve factorías, cinco de construcción y 4 de reparación, dos fábricas de motores y una de turbinas emplea a cerca de 11.000 personas. El conjunto de los pequeños y medianos astilleros da empleo directo a otras 3.000 personas aproximadamente. La industria auxiliar constituida por 1.200 empresas, que dedican a la exportación del orden de un 25 por 100 de su producción, proporcionando un empleo directo de 131.350 trabajadores. El sistema portuario español genera en los propios puertos y en sus servicios algo más de 30.000 empleos.



embarcaciones como consecuencia del recorte en el número de barcos que tienen acceso a caladeros de terceros países. Las tecnologías implantadas en los barcos han sido radares, navegación por satélite, detección de pesca... este proceso ha provocado cambios en la organización del trabajo.

A medida que crece el grado de industrialización de la flota, la estructura organizativa de los buques se caracteriza por aumento del trabajo asalariado y división del trabajo, el armador deja de ejercer funciones de patrón y gestiona la unidad económico-productiva desde tierra. También se disminuyen los puestos de trabajo a bordo debido a la tecnología y al menor número de capturas. Además la entrada de nueva tecnología no ha producido una mayor cualificación de los puestos de trabajo sino que por el contrario se produce una descualificación del oficio de pescador y un aumento de la jornada efectiva de trabajo por una mayor permanencia en el mar.

El mercado de trabajo continúa con un peso decreciente de personal en el contexto de la economía del país. El 75% del empleo se concentra en la pesca de bajura, donde predomina el personal veterano, con predominio de hombres. Mientras que los trabajadores menores de 30 años se enrolan en la pesca de altura. Es necesario acreditar la posesión de títulos profesionales para poder realizar determinadas funciones a bordo de los barcos pesqueros, aunque existe diversidad formativa en titulaciones y centros educativos debido a la singularidad del propio sector marítimo. Se han creado por el Ministerio de Educación y Ciencia nuevos ciclos formativos reduciendo el número de titulaciones e incluyendo la idea de formación polivalente que posibilite trabajar en otros sectores, siendo la base donde se asienta la especialización en el sector pesquero.

Existe escasez de profesionales cualificados, especialmente entre oficiales españoles. El motivo es que la flota mercante mundial ha aumentado considerablemente y existe falta de personal, para incentivarlos hay bonificaciones del 50% en el IRPF sobre los salarios percibidos por los tripulantes, pero es insuficiente porque los buques extranjeros tienen una exención fiscal completa.

3.3.3- Hacia una Pesca Sostenible. Análisis de la Sección de Pesca de CCOO.

El Sector del Mar de la Federación de Servicios a la ciudadanía (FSC) de CCOO, organización representativa del personal asalariado del sector de la captura, demanda una estrategia coherente y a largo plazo para

asegurar al sector su sostenibilidad. Invertir en pesca sostenible requiere renovar la Política Pesquera y supone adoptar imperativamente una verdadera vertiente social, económica y medioambiental. Ante la dificultad de realizar los objetivos de sostenibilidad, al Sector del Mar les parece fundamental iniciar una nueva reflexión sobre el futuro de la actividad Pesquera que esté a la altura de los retos que debe afrontar el sector, como son la conservación de los recursos pesqueros, la salvaguarda de un empleo de calidad y de una remuneración correcta, y una mejor rentabilidad económica.

Lo que se pretende desde la Sección de Pesca de CCOO es intentar responder a las preguntas, sobre el mantenimiento de la pesca sostenible, de la sociedad y someter consideraciones de índole más general con el objetivo de concretar las grandes acciones estratégicas.

La Comisión Europea considera que facilitar las condiciones para el desguace de embarcaciones es una de las mejores medidas para ajustar un sector pesquero "sobredimensionado" y ayudarle a paliar los efectos de la crisis por la que atraviesa debido, entre otros factores a los altos precios del carburante. Para CCOO el fondo de desguace debería permitir que se financien medidas sociales, en concreto ayudas a la formación y la reconversión en actividades marítimas como la acuicultura, la industria transformadora, las actividades de conservación o el transporte marítimo.

Además, convendría que las asignaciones financieras a los armadores deban controlarse e ir acompañadas de la prueba de que no se han utilizado para adaptar los buques existentes o, aún peor, para construir nuevos buques que podrían tener el efecto de aumentar la capacidad de la flota. Por otra parte, es imperativo que puedan beneficiarse del fondo no sólo las Empresas armadoras sino también el personal asalariado cuyo empleo estuviera amenazado.

Por lo tanto, resulta sumamente importante proveer medios financieros para prevenir, limitar y compensar los impactos negativos sobre el empleo del desarme y, posiblemente, desguace de buques. Ante estos argumentos, la Sección de Pesca de CCOO concuerda con la idea de poder asegurar a largo plazo la viabilidad económica y salirse de una situación de dependencia con respecto a las ayudas públicas que han de ser más puntuales y asignadas para una finalidad precisa, como es la de remediar problemas estructurales.

CCOO es reticente a la apropiación de instrumentos de mercado, como derechos individuales transferibles, para solucionar el problema de la sobrecapacidad de la flota pesquera. No se debe poner en peligro la gestión de la capacidad de la flota mediante un sistema



de Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas. A pesar de que se trata de un sistema imperfecto, no es de fácil sustitución. Las alternativas que optan por sistemas de gestión basados en la reducción del esfuerzo pesquero o la introducción de Cuotas Individuales Transferibles (CITs) no se pueden introducir sin que previamente se haya hecho un estudio riguroso de impacto socioeconómico, sin que previamente se establezcan la legitimidad de tal modificación y su inocuidad para el empleo y las condiciones laborales.

Por otro lado, si la reducción de la capacidad de las flotas pesqueras se concretase con una limitación del número de días dedicados a las actividades pesqueras, la Sección de Pesca denuncia que este sistema conlleva desventajas inaceptables como horarios laborales puntualmente excesivos que aumentan el cansancio de los trabajadores y, por consiguiente, los riesgos de accidentes. Las Administraciones Públicas deberían decidir el sistema de gestión más idóneo.

La Sección de Pesca de CCOO reconoce que el exceso de capacidad de las flotas pesqueras en España sigue siendo uno de los problemas fundamentales. Si bien es verdad que las medidas adoptadas en el pasado, no han logrado modificar sustancialmente esta tendencia, cabe matizar el balance muy negativo de la Administración. En algunas Comunidades Autónomas, se ha progresado y alcanzado los objetivos de reducción de la capacidad. Convendría redefinir el concepto de capacidad para evitar que se limite al tonelaje total de la flota y la potencia del motor, para tomar en consideración la distinción que conviene hacer entre la capacidad activa, generadora del esfuerzo pesquero, y la capacidad pasiva, que no incide en este aspecto, y el tipo de arte utilizado. Aumentar el tonelaje de un buque no significa necesariamente aumentar su capacidad de pesca. No se debe penalizar un aumento de tonelaje cuando no acarrea un aumento de su capacidad de pesca, pero sí sirve para mejorar las condiciones de trabajo y de seguridad. Tal cambio podría inducir una mejora de las condiciones de vida y la seguridad a bordo.

Sin embargo, una política pesquera renovada no puede prescindir de la aplicación de nuevos programas más eficaces cuya finalidad sea la adecuación de la flota a los recursos disponibles. Para alcanzarla, la vía legal parece la más adecuada siempre y cuando las medidas de gestión y de control sean vinculantes. Existe

necesidad de actualizar los datos sobre el estado actual de las flotas de las Comunidades Autónomas, de la situación social y del empleo en el sector, habida cuenta de las grandes discrepancias entre las zonas geográficas y las diferentes técnicas, artes pesqueras. La creación de un fondo puntual para el desguace, debido a que el desguace tiene un coste social que se debe tomar en consideración debido a que con demasiada frecuencia el precio social es el despido, sin la menor compensación o alternativa propuesta al personal asalariado.

En la hipótesis de tener que gestionar la capacidad recurriendo a derechos de pesca transferibles para una pesquería³⁶ determinada, CCOO insta a la Administración a prever todas las medidas eficaces de salvaguarda necesarias y protectoras, con el objetivo de evitar que se concentren dichos derechos o cuotas en manos de un pequeño número de grandes empresas o pocos inversores, en detrimento de las pequeñas comunidades de pesca costera. Podrían estas comunidades de pescadores quedar fuera del mercado lo que incidiría muy negativamente en el empleo y la ordenación del territorio.

Con el fin de evitar comportamientos especulativos y oportunistas por parte de operadores económicos poderosos y poco escrupulosos, los derechos de pesca deberían tener un plazo de vencimiento estricto y no poder ser objeto de comercialización especulativa.

La asignación y la gestión de estos derechos deberían ser supervisadas por las Autoridades públicas, y no dejarse en manos del mercado; en caso de cese de las actividades de una empresa pesquera, los derechos no explotados deberían devolverse a la Autoridad pública que tiene la competencia exclusiva de su reasignación a un nuevo operador.

El operador que recibiera derechos de pesca de otra empresa podría intentar absorber este traslado sin aumentar su plantilla a bordo. CCOO no puede aceptar esta situación y se opone a derechos transferibles que dejen a los trabajadores y trabajadoras fuera del círculo productivo; las empresas pesqueras han de tener un compromiso de sostenibilidad social y medioambiental de sus actividades que garantice la estabilidad del empleo en las zonas de pesca; para tal fin, CCOO demanda que los traslados de derechos no se gestionen sin la práctica de un diálogo social entre empleadores y sindicatos.

³⁶ La pesquería es el conjunto de actividades relacionadas con el arte u oficio de la pesca o captura de recursos animales marinos. Existen muchas actividades relacionadas con la pesquería, desde los equipos y embarcaciones utilizadas en la captura específica, hasta el almacenaje durante la travesía, con el manejo hacia muelles y contenedores, el almacenamiento en tierra, el procesamiento de los productos embalaje y la distribución.



Se deben precisar los objetivos estratégicos, para ello CCOO recomienda un enfoque más equilibrado fundamentado en tres pilares que logren tener igual importancia a más largo plazo: el pilar económico, social y medioambiental. La pesca no tiene la misma lógica económica de productividad que los demás sectores y no resulta siempre fácil optimizar la explotación de los recursos aplicando el método de la reducción máxima de los costes de explotación cuando la captura sigue siendo aleatoria. No se debe olvidar que la importancia de la pesca en las regiones interesadas es mucho mayor que la contribución del sector al PIB. La pesca se debe analizar más bien como una actividad suministradora de empleos directos e indirectos, que debería estar en condiciones de asegurar ingresos y condiciones laborales decentes a quienes la trabajan y de estructurar el tejido económico de las comunidades costeras en regiones donde las posibilidades de empleo son a veces limitadas. El aspecto social es de doble vertiente: por una parte, la protección del empleo y, por otra parte, las condiciones de trabajo y de seguridad.

En referencia a la gestión de los stocks de peces, sería oportuno que la recuperación de las poblaciones de peces tuviera como objetivo el ser compatible con el rendimiento máximo sostenible decidido en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002. No obstante, la Sección de Pesca no considera oportuno que se incremente la confusión en la opinión pública entre el concepto de “explotación máxima” y el de “explotación más allá de los límites biológicos de seguridad”. Si se pudiera tolerar puntualmente un margen de flexibilidad del rendimiento máximo sostenible, es imperativo prohibir que se explote más allá de los límites biológicos de seguridad. Además, la mejora constante de los recursos y su estabilización a niveles que permitan una explotación duradera deben ir acompañadas por estudios de impacto socioeconómico con el objetivo de prevenir las posibles consecuencias sociales de las medidas de reestructuración.

Se debe resaltar la necesidad de implicar activamente a los interlocutores sociales en la realización de estos estudios, más particularmente de sus pliegos de condiciones, en la fase de consulta de las partes interesadas y en la elaboración de las conclusiones. La finalidad es conseguir una visión global de las problemáticas económicas, sociales y medioambientales, y llegado el caso, promover el apoyo financiero que sería necesario para salvaguardar el empleo, las empresas y la formación profesional. Las convicciones de CCOO son que la salvaguarda del empleo no puede prescindir de un respaldo financiero temporal para garantizar ingresos decentes a los pescadores, más particularmente durante

el período de recuperación de los stocks de peces. La definición de los indicadores y objetivos de aplicación de la política deben contar con la pericia científica, según CCOO, y necesita ser puesta al día regularmente en estrecha cooperación con las partes interesadas del sector, entre las cuales consta el personal asalariado.

En la adopción de decisiones se deben aprovechar los dictámenes elaborados por instancias consultivas como el Comité Consultivo para la Pesca y la Acuicultura (CCPA) y los Consejos Consultivos Regionales. Es fundamental la participación de la Representación Legal de los Trabajadores en estas instancias, además de constituir y potenciar un Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca Marítima donde participen patronal, cooperativas y sindicatos.

Cualquier cuota o derecho de pesca debería ser gestionado por una Autoridad Pública en especial en los casos de cese de actividad, y las pesquerías o grupos económicos privados no deberían apropiarse de los recursos. Los sistemas de gestión deberían basarse en una evaluación científica fiable, actualizada y planificada periódicamente. El Sector debería asumir mayor responsabilidad en la gestión de los recursos mediante la presencia de inspecciones a bordo, utilización de tecnología apropiada y el uso de diarios de a bordo, con el objetivo de recoger datos que puedan utilizar los científicos. Se precisa ayuda financiera a las iniciativas medioambientales donde participen las plantillas a bordo con el objeto de responsabilizarse ante los desafíos ecológicos.

Se debe fomentar una gestión descentralizada que recoja directamente la problemática local, como la organización de las actividades pesqueras o la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento de los planes de captura. Para conseguirlo el Sector debe tener más responsabilidad y se debería reforzar la posición de los productores en el mercado concentrando la oferta, lo que permitiría realzar el valor de los productos pesqueros y por consiguiente beneficiaría el sector de la captura.

Es injusto que el sector deba pagar por el uso de los recursos naturales, abonando los derechos de pesca un sector primario que atraviesa una situación crítica cuyos costes de explotación son muy elevados y las coyunturas son desfavorables con las fluctuaciones en los precios de los carburantes. Este contexto provoca que las inversiones en el sector se paralicen, aparte de las dificultades para conseguir préstamos en los mercados financieros.

Hay que desarrollar, por ejemplo en el sector de la captura, una cultura donde se observe con datos el cumplimiento de las normas, con mecanismos de con-



trol en manos de las Comunidades Autónomas y del Estado, pero con la mayor participación posible de las partes interesadas. Se aboga por un sistema que vincule el cumplimiento en los controles al acceso a los fondos comunitarios.

Desde la Sección de Pesca de CCOO se apuesta por mejorar la gestión de la Pesca en España, porque las flotas costeras artesanales generan muchos empleos y contribuyen a la estructuración y la dinamización del tejido socioeconómico del litoral que forma parte del patrimonio cultural europeo. Por lo tanto debería existir un régimen pesquero diferenciado con el objetivo de proteger las flotas artesanales y definir este tipo de pesca (dimensiones de los buques, tiempo de permanencia en el mar, distancias de las costas para faenar, importancia de la plantilla a bordo, tipo de pesca, etc.) por existir importantes variaciones en el seno del Estado. Sería aconsejable que esta definición se elabore a nivel nacional, o incluso local, pero se opone a una definición uniforme impuesta por la UE, teniendo como finalidad tomar la amplia diversidad de situaciones en las Comunidades Autónomas. Además habría que realizar un estudio económico de las flotas costeras para determinar las cuotas necesarias para el mantenimiento de la actividad y del empleo sin olvidar la capacidad de recursos de pesca disponible.

Con el objetivo de sacar el máximo provecho de los recursos, como sugiere la Comisión de Pesca, desde CCOO se recomienda que antes de 2015 la gestión de los recursos sea compatible con el objetivo del rendimiento máximo sostenible. No se percibe ninguna razón para poner en tela de juicio la regla de las doce millas náuticas para definir derechos exclusivos de pesca costera, y las posibles modificaciones del sistema dentro de las 12 millas deberían ser negociadas entre las diferentes Comunidades Autónomas y Estado con los interlocutores sociales.

El libro Verde pone de manifiesto que pesca y acuicultura sólo perciben una parte pequeña del precio pagado por quienes la consumen, por lo tanto la actual organización del mercado no es satisfactoria porque la rentabilidad para el sector es muy baja, además tiene mayor fragilidad debido a los precios de los carburantes. La Sección de Pesca considera urgente que se cambie la organización del mercado, con la finalidad de estimular la cooperación y la agrupación de las organizaciones de productores. Existe una falta de voluntad política para imponer la transparencia indicando el origen y la fecha de la captura del producto. Se observa que el control de los productos pesqueros desembarcados en los puertos es satisfactorio, no así los productos congelados y los productos importados y transportados

por tierra. Por lo tanto hay que reforzar los controles.

Es fundamental integrar la Política Pesquera en el contexto general de la política marítima, habida cuenta del impacto de las numerosas actividades humanas en la pesca. Hasta el momento no se ha conseguido y se espera que se introduzca en la tramitación parlamentaria de la Ley de Pesca Sostenible. Existen prácticas que deterioran el hábitat marino, como por ejemplo la construcción de puentes, la creación de parques eólicos y las plantas industriales ribereñas que terminan contaminando el ecosistema.

La futura política pesquera ha de prever mecanismos que compensen lo que pierden las empresas del sector y su personal asalariado, así como el sector tiene que tener derecho a ser consultado cuando se planifica el espacio marino, y no sólo se menciona el medioambiente sino también la dimensión social salvaguardando los puestos de trabajo e impulsando proactivamente la formación profesional con programas de conocimiento holístico del medio marino, con el objetivo de alentar la creación de puestos de trabajo sostenibles y la reconversión profesional en los clústeres marítimos.

La inversión financiera en investigación es fundamental para aportar conocimientos sólidos (muestreos) del ecosistema del que dependen los pescadores, sobre todo en áreas que se necesitan como el porcentaje de los stocks y el estudio de la biología marina. No existe suficiente apoyo financiero público para cumplir los fines estratégicos y por lo tanto no se cumplen los objetivos de la Política Pesquera. Se debe mantener el objetivo de sostenibilidad económica pero revisando las modalidades de funcionamiento del mercado. El mayor esfuerzo debe provenir de la disminución de la capacidad de las flotas, cambiar los métodos de pesca y desarrollar una pesca que consuma poca energía.

La Sección de Pesca de CCOO condiciona la asignación de financiación pública al cumplimiento de las normas sociales y a la existencia verificada de Convenios Colectivos que otorgan testimonio de la práctica del diálogo social entre las organizaciones de trabajadores y de empleadores. Las ayudas del Estado deben servir para tratar las consecuencias socioeconómicas de los procesos de reestructuración. Se debe integrar la acuicultura en la futura Política Pesquera, donde se revise periódicamente para que sea viable y suministre empleos de calidad y cumpla con las reglas de protección del ecosistema marino. Por otra parte la producción debe estar sometida a criterios de calidad y reglas que vigilen el mercado. Lo que está en juego es prevenir los riesgos de excesos de producción que pongan en peligro el equilibrio del mercado de los productos capturados en el mar.



3.4.- El sector Aéreo.

El aeronáutico es uno de los sectores del transporte y de la industria con mayor actividad y dinamismo. En la última década este hecho se corrobora, en el transporte, por el incremento del número de pasajeros (anualmente 2.000 millones de personas lo utilizan, a la vez que el 40% del valor total de las mercancías internacionales) y, en la industria, donde la actividad es impulsada por la demanda de aeronaves sobre todo en los países emergentes. El impacto global de la industria del transporte aéreo se estima en el 8% del PIB mundial, en Europa se sitúa en el 6% del PIB y en España alcanza el 7,8%. En cuanto al empleo, la actividad económica que se desarrolla en el ámbito del transporte aéreo se estima en 31,8 millones de trabajadores en todo el mundo (según datos del Ministerio de Fomento).

Las grandes empresas que se dedican a la fabricación de aeronaves están cambiando las estrategias de organización industrial con el objetivo de externalizar parte de la producción. La estructura productiva de la industria aeronáutica está liderada por un reducido número de grandes empresas (AIRBUS, BOEING, EMBRADER, BOMBARDIER, etc.) apoyados por una extensa red de pequeñas y medianas empresas subcontratadas, que en Europa incluso alcanzan entre el 50 y el 70% de la industria aeroespacial. La importancia de las PYMES debe estimular su participación en las políticas económicas y sociales, como uno de los ejes fundamentales para el éxito de la industria, si se pretende configurar un cambio de modelo productivo.

Si la industria se caracteriza por el liderazgo de unos pocos, no ocurre lo mismo en el transporte aéreo cuyo número de empresas está cercano a las 4.000 en todo el mundo, dejando como premisa general la fuerte competencia y la escasa rentabilidad del sector ligada a los ciclos económicos y al precio del combustible. Por otro lado, un hecho a tener en cuenta es que alrededor del 70% del tráfico mundial se produce principalmente entre América del Norte, Europa y Japón, aunque con la globalización y la aparición de países como China, India, Brasil, se está produciendo un reequilibrio geográfico en la aeronáutica, tanto en la industria como en el transporte. Para el transporte aéreo, las distancias de largo recorrido, principalmente tran-

soceánicas, son las más rentables para las compañías, generando hasta el 80% de sus beneficios.

La crisis económica mundial, con peores consecuencias para Europa y EEUU, está afectando gravemente al sector de la aviación, al disminuir tanto el tráfico de ocio y de negocio como el de mercancías, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)³⁷ quien a su vez solicita una consolidación transatlántica, es decir internacionalización, para crear una industria más cohesionada y global. Esta solicitud está en consonancia, por un lado con las fusiones entre compañías y por el otro por la aprobación del acuerdo de cielos abiertos a partir del año 2013, con el que se verán beneficiados los vuelos intercontinentales.

Es en estos periodos de grave dificultad económica cuando se debe aprovechar para liderar los cambios en el patrón de crecimiento; de lo contrario no habrá salida a las consecuencias de la crisis donde desaparecen muchos puestos de trabajo y otros están en peligro de hacerlo. Las aerolíneas están reduciendo sus plantillas, recortando el número de vuelos, suprimiendo rutas y buscando la solución en las fusiones para intentar salir de la situación actual agravada por la caída de la demanda de viajeros y los precios del petróleo, "factor Brent", cuyos costes se llevan casi un tercio de la factura total de las aerolíneas.

Es de mencionar que la importancia del combustible es tal que las estrategias de seguro de precios de los mismos es hoy uno de los secretos mejor guardados.

Uno de los problemas de organización de las aerolíneas es la fluctuación de la demanda que les exige una readecuación constante entre el tamaño de sus flotas y la ocupación prevista. Por lo tanto nuevos métodos de organización en las empresas, alentados por la innovación que puede aportar la participación de los propios trabajadores y trabajadoras, son pieza clave en el cambio de modelo y en el apoyo a la gestión.

Por último, dentro de esta escala global, el impacto ambiental que genera el transporte aéreo incide en la generación del efecto invernadero y en el empobrecimiento de la capa de ozono. A escala regional, producen acidificación³⁸ y a nivel local, contaminación acústica y atmosférica. La variable medioambiental se establece como una de las prioridades en la que los avances científicos deben contribuir a un nuevo modelo de desarrollo sostenible.

³⁷ IATA representa a 260 aerolíneas que se traducen en el 94% de los horarios internacionales de tráfico aéreo. IATA busca ayudar las líneas simplificando los procesos e incrementando la conveniencia de los pasajeros mientras reduce costes y aumenta la eficiencia. IATA ofrece beneficios a todas las partes involucradas en el comercio aéreo: simplifica los procesos de viaje, sirve de intermediario entre el pasajero y las aerolíneas.



3.4.1- El sector de la Aviación en Europa.

De todos los sectores del transporte, la aviación es el que más ha crecido en las últimas décadas. Más de 25.000 aeronaves sobrevuelan Europa a diario, y tanto tráfico aéreo lo que provoca es la saturación de las infraestructuras. Por lo tanto, hay que modernizar y adaptar las infraestructuras al flujo de pasajeros, con el objetivo de conseguir un sistema de transporte aéreo más eficaz que impulse el desarrollo de esta industria y de la economía europea. Las inversiones en este capítulo facilitarán la viabilidad del sector a futuro, en consonancia con alguno de los objetivos de la Comisión como es fortalecer la competitividad. La cooperación en investigación aeronáutica ha contribuido a hacer de Europa el único competidor que tiene ahora mismo EEUU en esta materia. Si esta cooperación se produjese en otras materias el potencial productivo europeo se incrementaría exponencialmente, acorde al número de países. Es decir, si toda Europa trabajara en bloque hacia un cambio de modelo, los resultados económicos y sociales y la salida de la crisis se verían rápidamente. Un ejemplo práctico de trabajo conjunto se halla en la pretensión de la UE de unificar el cielo europeo³⁹, con el objetivo de racionalizar la gestión del tráfico, produciendo mayor rentabilidad económica, seguridad y atención al medioambiente.

Con estos objetivos, desde la Dirección General de Transporte Aéreo, se está impulsando un trabajo en tres frentes. El primero de ellos es la modificación de la Directiva de Asistencia en tierra ("Handling"), con el fin de mejorar la atención en los aeropuertos, en calidad, rapidez y medioambientalmente. El segundo, la revisión de los "slots" (franja horaria asignada en los aeropuertos a las compañías aéreas para sus despegues y aterrizajes) para maximizar las operaciones hoy excesivamente saturados. Y el tercer frente, la racionalización de las rutas aéreas europeas, haciéndolas más rectas y acortando de esa forma los tiempos de vuelo con la unificación del espacio aéreo europeo.

En estos temas es importante destacar el trabajo realizado por el Sector Aéreo y Servicios Turísticos en

múltiples reuniones del Diálogo Social en Bruselas para defender la subrogación de los trabajadores/as del Handling en todos los casos de traspaso de actividad como un elemento de cohesión social, de seguridad, de calidad y eficiencia, así como un elemento de estabilidad para las propias empresas.

También se han celebrado varias reuniones con el equipo de la Dirección General de Transporte Aéreo de la Comisión para defender esta visión. Todo ello realizado junto con ETF (Federación Europea de Trabajadores del Transporte).

La industria del sector aéreo está compuesta por aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios para la navegación aérea y fabricantes. La industria aeronáutica europea es un sector estratégico, en facturación y en niveles de inversión de Investigación y Desarrollo, que da empleo a 442.100 personas, según datos de la patronal aeroespacial europea ASD en el año 2007

Es una industria que se enfrenta a grandes desafíos en el futuro, acuciada por el contexto económico cada vez más competitivo. Por estos motivos el Comité Económico y Social Europeo (CESE) ha analizado la situación y las perspectivas del sector en Europa, en el año 2009, y ha expuesto los factores que suponen una amenaza.

Las principales amenazas están ubicadas en la falta de un marco político y regulador estable por parte de las Administraciones Europeas que garantizaría, en mayor medida, las inversiones en mejora de la industria. Actualmente, empresas pequeñas, fabricantes de equipos y subcontratistas deben asumir riesgos financieros, debido a que los grandes constructores no pueden afrontar en solitario los costes de desarrollo de los nuevos aviones, situación que eleva su deuda y ralentiza la rentabilidad de las inversiones.

Otra amenaza se encuentra en la caída del dólar, que repercute en una menor competitividad para la industria europea, produciendo deslocalizaciones hacia la zona Estadounidense y también un traslado de fábricas hacia China, Brasil o India, aunque estos mercados también son los demandantes de aviones para el futuro.

³⁸ La acidificación es la pérdida de la capacidad neutralizante del suelo y del agua, como consecuencia del retorno a la superficie de la tierra, en forma de ácidos, de los óxidos de azufre (SO_2) y nitrógeno (NO_x), descargados a la atmósfera. La acidificación del medio ambiente es un claro ejemplo de cómo se interrelacionan los distintos factores ambientales: la atmósfera, el suelo, el agua y los seres vivos. En Europa, más del 70% de las emisiones atmosféricas de SO_2 proceden de la combustión de carbón en las centrales eléctricas, siendo los vehículos de motor los generadores del 50% de las emisiones atmosféricas de NO_x .

³⁹ El cielo único europeo es un conjunto de medidas dirigidas a responder a las necesidades futuras en términos de capacidad y de seguridad aérea. Se trata de poner fin a una organización de la gestión del tráfico aéreo que no ha evolucionado desde los años sesenta y que es en gran parte responsable de la congestión actual del tráfico aéreo.



Por otro lado, la jubilación de los trabajadores/as en esta industria, riesgo asociado al empleo. Existe la previsión de que la mitad de las personas empleadas se jubilen en esta década, con la consiguiente pérdida de empleo altamente cualificado. Las previsiones en la tasa de reposición provocan que tengan que comenzar a establecerse las fases de sustitución paulatina, con el objetivo de no generar un problema, a medio plazo, de falta de cualificación profesional en el sector. No existe mejor política de actuación que la prevención de los problemas antes de que se produzcan. Los agentes sociales y económicos tienen que tener capacidad de respuesta, también, a este tipo de situaciones futuras.

Como última amenaza está la estrecha vinculación de la industria del sector aéreo con el precio del petróleo. Si se eleva el precio del carburante también lo hacen los costes del servicio y por lo tanto el precio del pasaje, retrayendo la demanda. La investigación tiene en este campo material para trabajar, no sólo en productos menos contaminantes como el bioqueroseno, o en motores más avanzados y aeronaves que consuman menos, sino también en motores que puedan utilizar otro tipo de energía. En otros sectores del transporte se está trabajando en esta línea novedosa, poniendo como ejemplo las baterías de hidrógeno y los motores eléctricos, que están comenzando a dar resultados. El éxito dependerá de la extensión de estas innovaciones y para ello es preciso que los costes de producción permitan la amortización de esta inversión y la rentabilidad de estos productos. Lo que hoy es ciencia ficción en la aeronáutica en unos años puede ser la solución al problema del petróleo.

El CESE solicita a países como España (quinta industria a nivel mundial) que amplíen sus competencias centrándose en la alta tecnología, impulsen una red europea de subcontratistas que den soporte a las grandes empresas, y que se asocien con el mundo de la investigación.

El factor medioambiental, clave en el cambio de modelo productivo, afecta sobremanera al sector aéreo y las medidas de actuación para luchar contra el cambio climático tienen que ser impulsadas desde la propia UE en consonancia con la industria aeronáutica. El transporte aéreo que se produce en Europa es, según la propia Comisión, responsable de la mitad de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte aéreo internacional de los países desarrollados. La piedra angular de la política europea en esta materia es el sistema de comercio de derechos de emisiones de CO₂ (ETS). Se trata de un sistema obligatorio de compra-venta internacional que opera como un mercado global. Está previsto que en el año 2012 se incluya en este mercado al

sector aéreo. Hasta la fecha, la aviación internacional no está incluida en el protocolo de Kyoto y no está sujeta a ningún objetivo de reducción de emisiones. No obstante, existe un compromiso por parte de Europa de reducir las emisiones totales un 20% para el 2020 (incluyendo la parte proporcional que le corresponda al sector aéreo).

El impacto ecológico del sector aéreo se está incrementando, debido principalmente a las emisiones y a la altitud en la que se producen, por lo que ejercen una gran influencia sobre el calentamiento global. El objetivo global es no aumentar las temperaturas por encima de los 2°C. De lo contrario los daños son, según la mayoría de los científicos, irreversibles. En la búsqueda de este objetivo el sector aéreo tiene previsto reducir sus emisiones a la mitad para el año 2050, según la IATA. Para ello, a partir de 2012 participarán 4.000 compañías aéreas de todo el mundo en el comercio de emisiones.

Además las medidas gubernamentales exigen a las aerolíneas reducir el impacto medioambiental. Para conseguirlo tienen que fabricar aviones tecnológicamente menos pesados que ahorren combustible y sean más limpios, pero prevén que se aumenten los costes de producción y tengan repercusión en los vuelos. La industria aérea calcula un coste anual para el sector de 4.000 millones de euros, y las asociaciones de aerolíneas europeas se oponen argumentando que creará una desventaja competitiva respecto a las empresas de fuera de la UE.

3.4.2- Liberalización y desregulación.

A escala internacional se ha producido en el negocio de las compañías aéreas un proceso creciente de desregulación, que ha intensificado la competencia apareciendo nuevas compañías de bajo coste, y por lo tanto ha producido una menor rentabilidad debido a los mayores costes medios de producción por kilómetro que tienen las compañías tradicionales. La liberalización y desregulación apareció en EEUU en 1978, apareciendo las operadoras de bajo coste (la primera fue South West). No obstante, como consecuencia del vínculo entre aviación civil y la industria de defensa todavía existen tendencias nacionalistas y proteccionistas en la industria. El desarrollo de Internet ha intensificado los efectos del proceso de desregulación y el aumento de la competencia.

La liberalización en Europa del sector aéreo, a mediados de los 90, provocó la aparición de nuevas empresas, entre las que se encuentran Easyjet y Ryanair, que ganaron cuotas de mercado reduciendo el precio



de sus billetes. De esta forma se abren oportunidades, para personas que hasta entonces no se podían plantear la utilización de este modo de transporte.

Este modelo de Compañías está basado en varias diferencias que suponen, cada una de ellas, importantes rebajas de costes. La primera diferencia es que son compañías "punto a punto": frente al modelo de red, que entrañan gastos de reubicación de pasajeros en vuelos posteriores por retrasos, noches de hoteles, pero también de mucho más personal para el redireccionamiento de equipajes, una operación muy simple, sin obligaciones de conexión con otros vuelos. Este modelo muy ágil permite suprimir en un momento dado una serie de rutas y volcar los aviones a otros destinos con mucha rapidez. La segunda diferencia consiste en que realizan escalas más cortas: en vez de los 45 minutos o una hora necesarios para vuelos de red con maletas en tránsito, las Compañías de punto a punto pueden realizar escalas de hasta 25 minutos. De esa forma, frente a las 9 o 10 horas diarias que puede volar un avión de una compañía de red, se puede alcanzar una media de hasta 13 horas con la consiguiente rentabilización mayor de los contratos de leasing. La tercera diferencia es que prestan menor atención al pasaje, que se ha mentalizado que por este precio no pueden reclamar mucho.

Junto con estas diferentes medidas operativas, alguna de estas compañías ha venido aprovechando ambigüedades del reglamento de Seguridad Social para cotizar por sus tripulaciones en Irlanda cuando estos trabajan desde países como España, Alemania o Francia y así aprovecharse de las bajas cuotas de aquel país, para practicar un auténtico dumping social.

De la misma manera, se acogen a las normas Irlandesas en todo lo referido a condiciones profesionales, imposibilitando en la medida de lo posible el trabajo de las organizaciones sindicales⁴⁰. De ahí el trabajo desarrollado por el Sector Aéreo y Servicios turísticos ante la Dirección General de Empleo de la Comisión Europea para aclarar que las empresas deben cotizar por sus tripulantes en los países en los cuales tienen su base.

Es importante reseñar que, junto a estas compañías de bajo coste, la realidad ha obligado a las antiguas compañías bandera que han sobrevivido a desarrollar

un nuevo modelo de transporte de bajo coste, dentro del diseño de una compañía de red y, gracias al trabajo sindical, con prácticas sociales muy distantes de los abusos de los Ryanair.

Estos cambios importantes en las estructuras y el funcionamiento de las grandes compañías aéreas se ha enmarcado dentro de procesos de reestructuraciones, fusiones, nueva organización del trabajo, reequilibrio de precios, etc.

Las sinergias producidas por las fusiones van a traer consecuencias positivas al aprovechar las economías de escala, previéndose que produzcan una reducción de costes, sobre todo en tecnologías de la información y gastos de mantenimiento, además hay un aumento previsto de ingresos por la mayor conectividad que posibilita la ampliación de la red conjunta.

El proceso de globalización ha producido cambios en la actividad productiva. En estos momentos se tiene que replantear el uso de la tecnología, la organización de las empresas, la relación de los trabajadores/as con la gestión y con los resultados, eje básico en el cambio de modelo, fruto de la innovación y la calidad que sólo quienes trabajan pueden aportar y que proporciona empleo cualificado.

Las principales desventajas para afrontar los retos lo tienen las Pymes, al no disponer de los recursos que tienen las grandes empresas. Es por este motivo que un mayor dimensionamiento de su negocio les haría ser más competitivas, a través de la agrupación de empresas en redes de clústeres⁴¹, consorcios o asociaciones de cooperación en nuevas tecnologías y financiación. El desarrollo de un clúster puede aumentar la productividad, la innovación, estimular nuevas áreas productivas y crear puestos de trabajo de alta cualificación.

3.4.3- Descripción de la Industria Aeronáutica en España.

La industria aeronáutica española es la quinta de Europa, tanto por volumen de producción como por empleo, y una de las pocas capaces de realizar toda la cadena de valor de un avión completo. Da empleo directo a más de 33.000 personas, cifra que alcanza los 120.000 empleos indirectos.

⁴⁰ Concretamente, tanto en este tema como en el anterior, destaca el caso de Ryanair.

⁴¹ Existen clústeres de industria aeroespacial en Europa, Asia y América. En España, por ejemplo, están ubicados con centro en Barcelona (región de Cataluña), Madrid (Comunidad de Madrid), Bilbao (País Vasco) y hasta en Valencia y Andalucía, con más de 200 firmas que facturaron en 2006 aproximadamente 3.500 millones de euros. Además, facilita la división externa del trabajo y la especialización productiva; genera fluidas informaciones y, facilita acuerdos entre las empresas, los trabajadores y la comunidad. Finalmente, el proceso genera relaciones de confianza y el intercambio de conocimientos estratégicos.



El sector aeronáutico es estratégico para España por su actividad exportadora, el desarrollo de productos de alto valor añadido y la creación de empleo altamente cualificado, hasta un 35%, de ellos la mitad va destinado a actividades de Investigación y Desarrollo. El mercado internacional, en el que se mueve el sector, viene reflejado en el 70% de la actividad dedicado a la exportación.

La estructura del sector es similar a la europea, la industria se caracteriza por contar con muy pocas empresas grandes, con mayor número de empresas medianas y sobre todo un elevado porcentaje son empresas pequeñas. Por lo tanto, el sector aeronáutico se integra de un colectivo de empresas diferentes en orden a su tamaño. Existe externalización de parte de las actividades de producción de las grandes compañías, apareciendo empresas especializadas por la vía de la subcontratación.

Los agentes sociales están trabajando para paliar la inevitable pérdida en las condiciones laborales que viene de forma implícita en cualquier proceso de subcontratación. Las empresas que adquieren estas actividades no tienen el mismo peso económico para ofertar las condiciones de las grandes corporaciones, por lo que se produce una dualidad en el mismo segmento del mercado laboral. Hay que llegar a estas nuevas empresas con convenios que proporcionen trabajos decentes como eje del nuevo modelo productivo.

El papel de los Sindicatos, y muy particularmente de CCOO es fundamental a la hora de ofrecer alternativas que permitan defender los intereses de los trabajadores y trabajadoras dentro de un proyecto empresarial racional.

De esa forma, la firma del Convenio Colectivo de Sector de Handling ha supuesto un factor de tranquilidad para los trabajadores/as del Sector. Desde su firma, en la primavera de 2005 más de 6.000 trabajadores/as han sido subrogados de una empresa a otra en cerca de 100 procesos muy dispares, que eran consecuencia de pases a autohandling, cambio de proveedor, fusiones de compañías, etc.

También hemos jugado un papel determinante en la consecución del primer Convenio Colectivo del sector de helicópteros y trabajos aéreo que ha permitido reducir sustancialmente y de forma ordenada unas jornadas laborales que podían alcanzar anteriormente las ¡2.800 horas de presencia!

En cuanto a la problemática de los/as tripulantes de compañías aéreas, el Sector Aéreo y Servicios Turísticos de CCOO juega un papel fundamental a través de su actividad internacional en la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

Por ejemplo, el sector aéreo de CCOO defiende la limitación de tiempo de vuelo y descanso de los/as Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) como fórmula para una competencia justa entre las compañías aéreas de la UE. La competencia debe estar basada en la calidad del servicio del que se benefician quienes los utilizan, y mejora la salud y seguridad en su puesto de trabajo acorde a criterios científicos de prevención de riesgos, de conciliación y de mejora de la productividad. Un elevado número de TCPs europeos no están protegidos por convenios colectivos, por lo que las organizaciones sindicales deben ser inflexibles en la adopción de estas medidas.

En lo que se refiere a la faceta industrial, las grandes empresas se caracterizan por realizar un proceso completo de fabricación y montaje de aeronaves, con elevados niveles de inversión y tecnología, generando conocimiento. Entre las empresas especializadas las hay que son líderes internacionales en sus segmentos de negocio y desarrollan un paquete completo. En cambio otras, están especializadas en diferentes fases del proceso de producción, son muy pequeñas pero imprescindibles para la industria, se dedican a (piezas mecánicas, eléctricas, etc.) y también trabajan para otros sectores. El apoyo, inevitable por la situación real de la economía de mercado, y la regulación de estas Pymes lograrían la mejora del mercado de trabajo y evitaría el dumping social.

La crisis conlleva la reducción del tráfico aéreo y una menor demanda de aviones en España, provocando que se elabore por parte del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio un Plan Estratégico del Sector Aeronáutico (PESA) 2010-2014, con medidas de financiación que intentan dar respuesta a la situación actual, mejorar la competitividad de la industria auxiliar y con el objetivo de configurar un sector que atraiga carga de trabajo.

En cuanto a la mejora de la competitividad existe un Programa específico para sectores estratégicos con el objeto de financiar actividades como generación de nuevos productos o mejora de los ya existentes que incrementen su valor añadido, mejoren su sostenibilidad y seguridad, así como reingeniería de procesos productivos, implantación de sistemas avanzados de producción, etc. Todos los planes que se elaboran por parte de las Administraciones Públicas son positivos y marcan un cambio de modelo en la producción, ahora bien si estos planes no van acompañados de recursos y un seguimiento de los mismos para comprobar su veracidad, se convierten en papel mojado y son expectativas que nunca se llegan a cumplir.

También existe un Programa de Reindustrialización,



con financiación destinada a iniciativas industriales que generen empleo de empresas aeronáuticas, a la creación o ampliación de establecimientos industriales y al lanzamiento de nuevas actividades que implique cambios fundamentales en el producto o en la forma de elaborarlos. El apoyo tanto a la competitividad como a la reindustrialización, se produce a través de préstamos de interés cero, y devolución a 15 años.

España tiene que diferenciarse en el mercado, con nuevos productos a través de la fabricación de pequeños reactores (jets ligeros) y servicios vinculados con el turismo de élite, el Ministerio de Industria pretende apostar por estas vías que tienen la potencialidad de generar flujos de ingresos en la próxima década.

Por otro lado, las adquisiciones del Ministerio de Defensa, principalmente a través de demanda de aviones, suaviza la caída de la demanda de pedidos a la industria. Se apoya a los contratistas de primer nivel mediante anticipos reembolsables y préstamos para el periodo 2009-2014. Por último cabe destacar en cuanto al apoyo financiero la actividad de la Empresa Nacional de Innovación (ENISA) centrada en las pequeñas y medianas empresas de la industria auxiliar.

En la última década el sector aeronáutico español ha tenido un rápido crecimiento en cuanto a producción y una destacada contribución a la investigación y desarrollo, claves en el nuevo modelo. La facturación del mercado civil está cercana al 40%, mientras que la facturación militar sobrepasa el 60%. El reparto por sectores es 67% aeronaves y sistemas, 13% equipos, 10% motores y 10% espacio.

Las PYMES españolas son indispensables para el desarrollo de la industria, a pesar de que la contribución total a la facturación y empleo es pequeña. La estructura de la industria en España se asimila a la europea, con muy pocas empresas con plantillas de más de 1.000 personas (Airbus España, EADS-Casa, INDRA, ITP, Aemnova Aerospace). El 94% de empresas del sector son Pyme, y el empleo asociado es de 7.643 personas (Fuente Atecma)⁴².

3.4.4- Análisis del Transporte Aéreo en España.

La economía española está vinculada principalmente al sector servicios (67% del PIB), y dentro de éste, el transporte aéreo es un elemento esencial del desarrollo económico, como generación de empleo y valor añadido. Está vinculado estrechamente al turismo, principal fuente de ingresos de la economía española y factor de equilibrio de la balanza de pagos. En España el turismo supone el 11% del PIB (en el mundo el 4%) y 3 de cada 4 turistas extranjeros que nos visitan, lo hacen utilizando el avión.

En cuanto al tráfico aéreo de pasajeros España ocupa el tercer puesto de la UE, generando más de 150.000 empleos (datos CEOE, 2009), creciendo hasta el año 2007 por encima de la media europea y mundial, según datos de la Asociación Europea de Aerolíneas (AEA) y del yield⁴³ (ingreso medio/PKT). Contribuye al PIB nacional y al empleo del país, a través de la producción de bienes y servicios de transporte aéreo y servicios de aeropuerto.

En cuanto al transporte aéreo de mercancías, del tráfico total el 38% es nacional y el 62% internacional (Fuente INE y AENA, Ministerio de Fomento). El 53% se concentra en el aeropuerto de Madrid-Barajas⁴⁴. El sector del transporte aéreo se encuentra en una fase de madurez, con previsiones para el 2020 de una red de infraestructuras compuesta por aeropuertos públicos y de iniciativa privada.

Es un sector caracterizado por la fragilidad, con grandes volúmenes de venta, bajos márgenes de rentabilidad, con altos costos fijos y una demanda muy variable, vinculada a los ciclos de la economía y a factores externos, el principal el petróleo. Se trata de un mercado muy competitivo, con guerras de precios y competencias por itinerarios. Las empresas que no están basadas en la flexibilidad y la eficiencia están abocadas al fracaso. Tiene una alta dependencia logística, por lo que la tecnología juega un papel fundamental para su desarrollo futuro. La viabilidad de muchas empresas está ligada a su situación económica que es de pérdidas, a pesar de la tendencia creciente en tráfico, exceptuando

⁴² La patronal aeronáutica ATECMA se disolvió en febrero de 2009 pasando a integrarse en la nueva patronal del sector de la defensa y la aeronáutica TEDAE.

⁴³ Yield: "Ingresos de pasaje/PKT". Representa el ingreso obtenido por cada pasajero kilómetro transportado. Es, por tanto, una medida del ingreso unitario. Si se incluye la carga, el cociente "Ingresos de pasaje y carga/TKT", representa el ingreso obtenido por tonelada kilómetro transportado.

⁴⁴ El 65 por ciento del sector aeronáutico español está ubicado en la Comunidad de Madrid, que es "la localización más competitiva dentro del entorno europeo" para las empresas de este sector. La Comunidad de Madrid lidera, gracias a este sector, la innovación en España, con una dedicación superior al 2% del PIB en gastos de I+D y casi el 4% del PIB a actividades innovadoras empresariales.



el periodo de crisis donde decae. En el año 2006 había un personal ocupado directamente de 40.000 personas (Fuente INE y AENA, Ministerio de Fomento), en cambio en el año 2010 el sector emplea 55.000 personas, generando unos 1.500 empleos por cada millón de pasajeros según (IATA).

Teniendo en cuenta estos factores, las compañías aéreas deben ajustarse al mercado, ofreciendo mayor productividad, competitividad y rebaja de costes, de lo contrario se verá afectada su viabilidad y con ella la situación de la industria, arrastrando a la ya precaria situación económica española. Por ello las Administraciones Públicas tienen un rol principal, revisando trayectorias para minimizar el consumo de combustible, negociando las tasas, coordinándose con el espacio aéreo militar, impulsando incentivos fiscales para la renovación de flotas y agilización administrativa de licencias. El sector, en concreto, está solicitando una línea de crédito ICO específico, la creación de un órgano consultivo que gestione la descentralización de la aviación, y lo más importante actualizar la Ley de navegación aérea que data de 1960.

El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) es un elemento clave para igualar la dotación de infraestructuras por habitante en España con la de los países más avanzados de Europa.

Los objetivos del PEIT van dirigidos a mejorar la sostenibilidad ambiental del transporte aéreo con especial atención al ruido, reforzando la seguridad y la mejor operatividad de los aeropuertos y facilitando la inserción en el entorno local. Intenta mejorar la calidad de los servicios de las aeronaves (aparcamientos, fingers, hangares de mantenimiento, etc.) como de los usuarios (mostradores, personas con movilidad reducida, etc.) y de las compañías aéreas (oficinas, zonas de desarrollo, etc.).

El PEIT intenta consolidar un sistema de nodos (hub) que permite evitar los problemas de congestión. En el sector aéreo, se debe buscar la integración con los demás modos de transporte, por lo tanto las medidas deben ir destinadas al aumento de la intermodalidad, la seguridad y el desarrollo sostenible. La intermodalidad en España está resultando difícil de alcanzar, al constituirse dos redes separadas, de un lado las carreteras y del otro las terminales intermodales ferroviarias. Tampoco existen condiciones de infraestructura para una óptima accesibilidad a los puertos, sobre todo para el ferrocarril. Y los aeropuertos necesitan estrategias intermodales competitivas con una mayor vinculación a las economías de su entorno.

La intermodalidad es un aspecto fundamental en todos los modos de transporte, y por supuesto en el aé-

reo, al proporcionar mayores conexiones con los vuelos y ganaría en rentabilidad económica. *La colaboración entre los diferentes modos de transporte aportará mayores beneficios para las industrias del transporte que la competencia discriminada entre ellos.*

Un ejemplo, los sistemas de carga aérea estructurada en nodos logísticos debe posibilitar el desarrollo de servicios competitivos y estar integrados en el sistema de transporte intermodal de mercancías que proporciona racionalización y es clave para la mejora de los costes en la cadena logística influyendo en el precio final de las mercancías en los mercados de destino.

Otro ejemplo, llevar el AVE hasta terminales de aeropuerto con gran tráfico de pasajeros, beneficiaría a ambos modos de transporte, permitiendo mayor afluencia en vuelos de conexión cuyos pasajeros pretendan utilizar el AVE. El mismo efecto positivo tendría sobre los aeropuertos al suministrar pasajes de tren hacia el avión.

Se debe revisar el concepto de aeropuertos de interés general, reforzando la cooperación entre éstos y el resto de aeropuertos del país. Los sistemas de tarificación aeroportuaria van ligados al comportamiento ambiental de las aeronaves. La fiscalidad del combustible de uso aéreo debe coordinarse con otros países de la UE en el ámbito de la OACI.

Los Aeropuertos Españoles y la Navegación Aérea están gestionados por AENA, ente público empresarial compuesto de 10.000 personas empleadas y entre sus funciones están la ordenación, dirección, explotación y conservación de los aeropuertos públicos, controlando las inversiones en las infraestructuras e instalaciones. Estructura el espacio aéreo, el control del tráfico y la seguridad en las instalaciones de los 47 aeropuertos españoles y dos helipuertos. Se está produciendo por un lado la entrada de capital privado, a iniciativa de la Comisión Europea, y por otro la gestión de la actividad por parte de las Comunidades Autónomas. La apertura al capital privado viene establecida, según el Gobierno, por el déficit que acumula, pues tan sólo 9 instalaciones obtienen beneficios. AENA se divide en dos sociedades, una de navegación aérea y otra de gestión aeroportuaria que se denomina AENA Aeropuertos S.A. y es la que incorpora capital privado. Actualmente el Ministerio de Fomento, ante la necesidad de ingresos y reducción del déficit público, ha puesto en marcha la venta del 49% de las acciones de AENA al capital privado, dando la gestión de los aeropuertos de Barcelona El Prat y Madrid Barajas. Se aprueba un Decreto Ley sobre modernización y liberalización de la gestión de todos los aeropuertos que integran la red de AENA.

En lo referido a la privatización de AENA, CCOO con-



sidera que este proceso no reportará al Estado más que migajas, haciéndole perder un bien patrimonial cuyo valor sería mucho mayor que lo que pueda reportar la mencionada venta. Pasada la euforia, la realidad está acercando las visiones a las previsiones de nuestro Sindicato.

Realizar un análisis de la situación actual del sector aéreo precisa hacer una referencia explícita a la principal compañía española, IBERIA, con una plantilla de 22.000 personas alrededor de los 40 países donde la compañía está presente. Tras la fusión de Iberia y British Airways, se creará la nueva International Airlines Group (IAG), donde Caja Madrid con el 12% se convertirá en el mayor accionista del Grupo. En el intercambio accionario British obtendrá el 56% de la nueva compañía, mientras que el 44% estará en manos de los socios españoles. Estos porcentajes eran menores para Iberia en los inicios de la fusión, pero el potencial de la T-4 de Barajas y la caja de la que dispone la empresa española, ha dado un giro en el reparto de acciones.

Iberia ha cerrado la negociación con los Sindicatos de Tierra y de TCP para hacer frente a la crisis aérea y salir de los números rojos, con medidas de contención de gastos que afectan a sus tres colectivos (tierra, pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros, TCP). La firma del Convenio Colectivo de TCP, con la incorporación de dos exigencias que sólo CCOO puso para firmar – la posibilidad de desarrollar la operación de bajo coste con TCP de Iberia y la descongelación de los niveles que habían aceptado los otros sindicatos – abre la posibilidad de un nuevo modelo en Europa que integrase dentro de una misma compañía el bajo coste con la estructura de red. La imposibilidad por parte de los tripulantes técnicos (pilotos) de alcanzar un acuerdo de Convenio viene a replantear la creación de una nueva operadora de bajo coste (los sindicatos se oponen a desplazar actividades a filiales nuevas, porque se crearía una estructura dual de sueldos) cien por cien propiedad de Iberia que actúe en operaciones de corto y medio radio, popularmente llamada Iberia Express.

Iberia y sus Sindicatos, ante la disyuntiva de mantener el bajo coste como un punto de hemorragia incontrolable, debido a la multiplicación de las rutas deficitarias, poniendo en riesgo la viabilidad del Largo, o poner en marcha la mencionada operadora de bajo coste, intentando paliar las rutas deficitarias, y destinar los recursos a las rutas de largo alcance, que son las que aportan los principales beneficios. La alianza con American Airlines pretende mejorar la frecuencia y abrir nuevas rutas hacia América y África.

Iberia es una empresa muy sindicalizada con un 73% de plantilla de tierra afiliada, donde operan 21 sindica-

tos, 6 para el personal de vuelo y 15 en el de tierra. El convenio del sector de Handling afecta al 50% de la plantilla.

En el año 2008 se integraron en el sector aéreo los sectores de agencia de viajes y el de alquiler de vehículos.

Según CCOO el sector debe tener como objetivos ampliar sus competencias y centrarse en la alta tecnología, siendo fundamental el papel del Gobierno para crear condiciones estructurales para que se produzca el cambio con una gestión empresarial eficaz y coordinada con los sectores. El 60% de la actividad industrial aeronáutica española se concentra en Madrid, donde Javier López Secretario General de CCOO apuesta por el cambio de modelo productivo sin tener que eliminar ningún sector de los existentes, sino consolidar lo que ya existe dentro del actual modelo productivo. Se plantea la necesidad de crear un observatorio industrial específico que potencie la formación y cualificación de profesionales, puesto que el desarrollo y éxito del sector depende en gran medida del conocimiento que aportan los trabajadores y trabajadoras.

El cambio de modelo productivo en el sector aéreo viene dado por la reorganización de actividades, como la reducción de los tiempos de espera, la puntualidad. También contribuye la redistribución de la carga, la utilización de bioqueroseno y la reducción del consumo eliminando los kilómetros inútiles tanto de rutas como de rodaje en pista. Estas medidas servirán además para incrementar la competitividad con otros medios de transporte. Por lo tanto la innovación en los procesos es un eje central para el crecimiento económico y el cambio de modelo. Son las personas, incluso por encima de la inversión en infraestructuras, las que realmente propician los cambios en cualquier industria o sector, porque son los que verdaderamente incorporan el talento innovador y transferencia del conocimiento al tejido productivo.

El Gobierno ha aprobado en 2010 la Estrategia Estatal de Innovación, que se enmarca en la Estrategia de Economía Sostenible, que comprende actuaciones abiertas y de cooperación con las Administraciones y los agentes sociales y económicos, con el objetivo de posicionar el crecimiento a los países más innovadores de la UE.

La Investigación y Desarrollo está muy acentuada en la aviación, por lo que se debería aprovechar el conocimiento de las Universidades y lograr que el potencial científico retorne y se transforme en potencial económico, como pieza clave del nuevo patrón de crecimiento. Para ello es imprescindible crear un entorno financiero proclive a la innovación. Otra medida de apoyo por parte de las Administraciones Públicas relacionadas con el sector está en las políticas de compra pública,



que impulse la creación de puestos de trabajo cualificado y que se convierten en oportunidades de negocio para las empresas innovadoras que apuesten por la economía verde y que desempeñan un papel básico en el cambio de modelo de producción. Hay que mencionar que la licitación pública representa en España el 13% del PIB.

Es fundamental en el cambio de modelo en el sector aéreo la sensibilización de los usuarios para elegir rutas bajas en carbono y reducir el nivel de emisiones a la atmósfera (ya se está produciendo en países escandinavos) y donde la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁴⁵ proporciona información a través de su web de un calculador de emisiones vinculada a la reserva de vuelos.

Las compañías aéreas se han visto obligadas a redefinir sus estrategias y a adaptar sus políticas a la reducción de costes, a través de alianzas con otras compañías. Las alianzas aéreas son acuerdos de cooperación entre dos o más aerolíneas. Las tres mayores alianzas son Star Alliance, SkyTeam y Oneworld. Existen también alianzas entre aerolíneas cargueras tales como WOW Alliance, SkyTeam Carga y ANA/UPS Alliance. Las alianzas poseen una red que provee conectividad y facilidades para pasajeros o cargas internacionales. Reducen costes al compartir, oficinas de ventas, instalaciones de mantenimiento y operacionales, personal de tierra en mostradores de facturación y embarque, inversiones y compras al conseguir descuentos por volumen extra. Parte de los beneficios se trasladan al usuario al obtener precios más bajos para una ruta, mayores horarios, más combinación de destinos, mejores conexiones.

El transporte de largo alcance es fundamental, como lo avala el dato del 60% de los pasajeros en los aeropuertos españoles viaja fuera del país, teniendo en cuenta la posición periférica de España. Distancias por encima de los 700 kilómetros son las que buscan las compañías para obtener mayores ingresos.

Una de las principales premisas para alcanzar un cambio de modelo en España es la internacionalización de los productos y servicios que se generan, en este aspecto el sector aéreo español cubre todas las expectativas, habida cuenta que un 70% va destinado a exportación.

3.5.- Objetivo año 2050: Libro Blanco del Transporte 2011.

No existía mejor broche para la finalización del presente estudio que observar la estrategia política que se pretende dirigir desde las instituciones comunitarias en el ámbito del transporte. La Comisión Europea el día 28/03/2011 ha publicado el nuevo Libro Blanco de los Transportes marcando los objetivos a conseguir para el año 2050, con propuestas muy ambiciosas que CCOO comparte en muchos aspectos, empero el actual texto mantiene dos debilidades; la primera de ellas es que la realidad, día a día, nos dirá si se cumplen las previsiones y la segunda, más preocupante, es que el texto adolece de una mayor profundidad en el ámbito socio-laboral.

Los principios y valores del actual Libro Blanco y el anterior, ya analizado en los anteriores capítulos, siguen siendo prácticamente los mismos, la diferencia entre ambos textos es que en el actual Libro Blanco las previsiones son a muy largo plazo, establecidas a través de una hoja de ruta para la creación de un espacio único europeo de transporte. Dicha hoja de ruta propone 40 iniciativas concretas y los principales objetivos, a alcanzar en el 2050, son; acabar con los automóviles de combustible convencional en las ciudades, lograr que el 40% del combustible de aviación sea bajo en emisiones de carbono y reducir el 40% de las emisiones del transporte marítimo. Otro de los grandes retos es conseguir una transferencia modal del 50% del transporte por carretera al ferroviario y el fluvial en distancias medias interurbanas, tanto en pasajeros como en mercancías apoyándose en la creación de corredores eficientes y ecológicos.

En referencia al Cambio de Modelo Productivo, se apuesta por el surgimiento de nuevos modelos de transporte, capaces de transportar mayor volumen de carga y de viajeros, utilizando los modos (o combinación de modos) más eficientes y sostenibles. Por otro lado, se apuesta por optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales. La interoperabilidad, factor buscado en el anterior libro blanco, evitará la fragmentación tecnológica y permitirá a las empresas obtener plenos beneficios de la totalidad del mercado del transporte europeo. Estas medidas, que pueden servir de plataforma para su extensión a otras regiones fuera de Europa, exigen una firme cooperación internacional debido al alcance mundial del sector de los transportes.

⁴⁵ OACI se fundó en 1944 con el objetivo de facilitar los vuelos entre un país y otro. Establece normas y regulaciones internacionales necesarias para garantizar la seguridad y eficiencia y regularidad del transporte aéreo y sirve de catalizador para la cooperación en todas las esferas de la aviación civil entre sus 185 Estados contratantes.



El cambio, a juicio del Libro Blanco 2011, debe ser planificado de forma que maximice el impacto positivo en el crecimiento económico y se minimice el impacto negativo en el medio ambiente. Es imprescindible un marco eficiente para los usuarios y operadores de transporte, con una implantación rápida de nuevas tecnologías, y una política clara de investigación e innovación que permita un cambio en el modelo de crecimiento económico.

La consecución de una competitividad global de la economía de la UE que ayude al progreso económico, pasa por corregir la alta tasa de dependencia que tenemos del petróleo, que hace que se eleve la inflación y se desequilibre la balanza comercial. Es importante que la competitividad vaya aparejada a los aspectos sociales, sobre la base del diálogo social, con el fin de evitar conflictos en los diferentes sectores del transporte.

La Comisión debe garantizar que sus acciones incrementan la competitividad del transporte al mismo tiempo que se cumple la reducción mínima de 60% de emisiones de gases de efecto invernadero, de aquí al 2050, ocasionada por este sector. Cada medida legislativa que adopte a partir de ahora, deberá ir acompañada de una evaluación de impacto completa.

En cuanto a Infraestructuras se pretenden nuevas orientaciones para una red europea de movilidad que integre la parte oriental (los últimos países incorporados a la UE) y occidental otorgando viabilidad y mayor valor añadido al Espacio Europeo de Transporte, con puntos de conexión intermodal, resolviendo los enlaces transfronterizos pendientes, y eliminando los principales cuellos de botella). Planificar y construir las infraestructuras son procesos dilatados en el tiempo, la estrategia pasa porque sea la propia UE la que defina e implemente estas nuevas infraestructuras.

El objetivo para el año 2020 es crear un verdadero Espacio Único Europeo de Transporte eliminando todas las barreras residuales entre modos de transporte y sistemas nacionales, simplificando el proceso de integración y facilitando el surgimiento de operadores multinacionales y multimodales. La Comisión adquiere, en este proceso, el papel de vigilancia de la ejecución de las normas en materia de competencia en todos los modos de transporte. También adquiere el control de la ejecución de las disposiciones en materia social, de seguridad y medioambiental, con el objetivo de evitar tensiones en estos aspectos.

El cálculo del coste en infraestructuras para crear una red que atienda a la demanda de transporte está estimado en más de 1,5 billones de euros para 2010-2030, sin incluir las inversiones en vehículos, equipos y

tarificación de las infraestructuras que pueden representar un billón adicional, considerando los objetivos de reducción de las emisiones del sector transportes. Es preciso elaborar un marco de financiación de infraestructuras para la realización de la red transeuropea de transportes, que englobe los Fondos de Cohesión, los Estructurales y que se computen los ingresos procedentes de las actividades del transporte.

La calidad del trabajo y la formación, factores claves en el cambio de modelo productivo, deben ser tratadas en profundidad junto con las cualificaciones, titulación y desarrollo de carreras siempre con el objetivo de creación de empleo de calidad y de unas óptimas condiciones laborales. El Sector del transporte que representa un 5% del PIB, en la UE da trabajo directo a casi 10 millones de personas y en España a 800.000, se enfrenta a la escasez de mano de obra y de trabajadores especializados, sobre todo con las jubilaciones que se van a producir en la próxima década.

4.- LA SALUD LABORAL EN LAS TRANSFORMACIONES DEL SISTEMA PRODUCTIVO. (Análisis del área salud laboral).

Las transformaciones en el sistema productivo de la economía capitalista comenzaron en la crisis originada a mediados de los años setenta y aún se continúa inmerso en dichos cambios. Por tanto, cuando se habla de salud laboral en el nuevo modelo productivo no supone un nuevo escenario para la intervención en esta materia y tampoco implica nuevos conceptos sobre la salud. Los conceptos, las políticas y las formas de intervención en salud laboral para el futuro inmediato ya están presentes en todos los años anteriores.

Tal vez la confusión conceptual entre vieja y nueva salud laboral proceda de la perspectiva con qué se observe. Si la salud laboral es concebida como un conjunto de normas y medidas destinadas a evitar o curar enfermedades es posible la pregunta a dónde se dirige la salud laboral en el nuevo modelo productivo. Pero si se sustituye esa perspectiva por otra visión más completa que rompa la división de la persona: salud en el trabajo, salud fuera de él –la salud de la persona trabajadora es única y global-, entonces la salud laboral debería ser una mera continuación de lo que se está haciendo desde los años setenta. ¿Por qué? Para responder esta pregunta hay que exponer qué se entiende por salud de los trabajadores. La definición de la OMS –perfecto estado de bienestar físico, psíquico y social-, es excesivamente pura por tanto inservible aunque puede tener cierta utilidad como punto de referencia



muy lejano. La salud es un proceso dinámico de interacción de los trabajadores con la realidad en la que intervienen. La salud está determinada por la realidad y la actividad de las personas, de la mediación de las personas en esa realidad con todas las complejidades que implica. Es la discusión permanente con esa realidad: acción transformadora, reflexión y análisis, y nueva intervención sobre la situación resultante. Porque la salud no es un mero estado objetivo, fundamentalmente es subjetivo y cultural.

Es diferente el concepto de salud en una sociedad industrial que en una rural. Ni se enferma de la misma manera en un trabajo de características físicas que en otro cuyo objeto de trabajo es el manejo de la información para producción de información (procesos basados en la informática). Sin ese litigio permanente con las condiciones ambientales el trabajador se convierte en objeto pasivo, a mero receptor de órdenes y a una variedad de autómatas, sin voluntad propia ni control de sus actos ni de su estado físico, psíquico y social. Animal adiestrado. Por el contrario, el compromiso transformador de la realidad reconstruye a la persona, consolida su salud y la acrecienta. La salud es, pues, resultado de la renta, de la cultura, de la política, de la economía, de las relaciones sociales, etc. Es función de un modelo de vida y de relaciones sociales.

La realidad con la que tiene que discutir el colectivo trabajador está delimitada por las fuerzas que se imponen en el mundo laboral. ¿Cuáles son las fuerzas dominantes que ejercen una acción despótica sobre los trabajadores?: crecimiento constante de la producción, la organización y la ubicación del trabajo, el tiempo, las actitudes personales. Estos cinco factores condicionan totalmente la salud y sobre ellos se debe intervenir para transformarlos y transformar el trabajo.

En 1905, Angelo Mosso, en "La Fatica" escribía: "Si miramos hacia atrás, y en particular la historia de los últimos siglos, vemos que en todos los pueblos persiste una preocupación: intensificar el trabajo del cerebro y de los brazos. La sociedad moderna se fatiga siempre más vertiginosamente con instrumentos preparados cada vez mejor para multiplicar y hacer que el trabajo de los músculos y de la inteligencia sea siempre más productivo. La ampliación prodigiosa de las industrias, la velocidad siempre mayor de las máquinas nos persiguen y la prisa no llevará a crecer siempre más, hasta el extremo, hasta allí donde la ley del agotamiento pondrá un límite insuperable a la avaricia de la ganancia".

El hilo conductor del modelo productivo de la economía capitalista es precisamente ese: acortar los tiempos de producción extrayendo el máximo rendimiento

del trabajador. Prisas que agotan, que dejan vacía de fuerzas físicas y mentales a la persona. Destrucción de la salud. Un ejemplo conocido por su publicidad cotidiana es el de los deportistas profesionales que se arriesgan tomando sustancias prohibidas para aumentar su rendimiento con el objetivo de ser el mejor. Pero esto sucede cotidianamente en el mundo laboral no con el propósito de ser el más productivo sino de resistir las exigencias del trabajo. Consumo de alcohol, tabaco, medicamentos o incluso otras drogas más perniciosas para sobrellevar la tensión, los esfuerzos y las dolencias derivadas del trabajo.

Pero este sistema tiene otros aspectos que conforman y determinan las circunstancias en las que se degenera la salud. La gran empresa se ha reducido en tamaño y personal especializándose en la producción o servicio que le es específico subcontractando todo aquello que es circunstancial a su producto principal. Así, por ejemplo, una empresa de telefonía se centra en la comercialización de líneas telefónicas pero subcontrata la instalación y mantenimiento de las mismas y de todo lo que lleve aparejado el funcionamiento de la transmisión de voz o datos. Un fabricante de automóviles dispone de una planta de montaje pero subcontrata el montaje de todos los accesorios del vehículo. Además la producción industrial ha cedido la primacía al sector servicios, modificándose profundamente las formas de trabajar y la organización del trabajo. La automatización y robotización de la industria precisa un número mucho menor de mano de obra desplazándose ésta al sector servicios. La reducción del coste del terreno o de la mano de obra ha provocado fenómenos como la deslocalización de las empresas llegando, incluso, a la falta de ubicación física. Su paradigma sería la empresa hueca, sin local de trabajo y sin trabajadores propios. Se han deslocalizado los medios de producción y los productos, alejándose de los núcleos urbanos. En consecuencia, estos cambios han aumentado la subcontratación y la precariedad laboral siendo esta última producto de la primera.

Estas particularidades han originado un aumento de la movilidad social. Pero al mismo tiempo son la base de la actual organización del trabajo. Subcontratación, deslocalización y organización del trabajo son el sustrato sobre el que se desarrolla la salud. Por tanto, si alguien piensa que la acción sindical en salud laboral es intervenir sobre la enfermedad o buscar medidas para evitar el daño que pueda ocasionar el trabajo está cometiendo un error de percepción y de análisis grave, pues sólo está actuando sobre la periferia del problema, sobre las consecuencias del trabajo pero no sobre las



causas que dan origen a esos daños. La perspectiva correcta será intervenir sobre el sistema productivo y en concreto sobre la organización del trabajo. De lo contrario solo será una acción parcial que conducirá al fracaso porque no se mejorará la salud.

La organización del trabajo no es un mero acto científico para mejorar la eficiencia del sistema productivo. Es sobre todo un sistema de control y de dominación de los trabajadores, con el objetivo de que la fuerza de trabajo sea obediente y sumisa porque, piensan, o quieren hacerlo creer, será más productiva. Este control se ejerce de varias maneras ya sea cercenando la participación de los trabajadores o aumentando el tiempo de trabajo -a mayor tiempo dedicado al trabajo no sólo mayor producción sino mayor tiempo bajo control-, o intensificando el trabajo para producir más y agotar más al operario, por tanto, menor vida personal autónoma pues el cansancio no permite otras actividades y debe dedicar más tiempo al descanso. Algunas variables obtenidas de las Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo elaborada por el INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo) indican dónde está instalada la organización del trabajo y hacia dónde se encamina con mayor intensidad.

Puede observarse cómo estas cifras van subiendo años tras año. Reflejan la importancia del tiempo en el trabajo. Por una parte la automatización de los procesos de trabajo que exigen del trabajador movimientos muy repetitivos y de muy corta duración. Se caracterizan porque sólo intervienen unos pocos músculos y alguna articulación por lo que producen sin remisión lesiones de tipo osteomuscular. Estas lesiones irán en aumento. Pues la constante es la automatización con intervención humana en aquellas partes que resulte más económico o imprescindible. Al mantener un ritmo elevado de tra-

bajo con exigencia de atención elevada se está acortando el tiempo de producción de cada unidad de producto. Pero por otra parte se prolonga la jornada de trabajo con objetivo de aumentar la producción total, el número de productos.

4.1.- Prolongación de la jornada laboral

Es asombroso que el 46.5 % de los trabajadores prolonguen su jornada de trabajo, llegando los hombres al 50,2%. Uno de cada dos. ¿Qué significa esto? La primera observación es que el tiempo pertenece a la empresa. Una gran parte del tiempo de la persona es controlada por la empresa. Es poco el tiempo que queda a disposición del trabajador. El descontrol sobre el tiempo implica descontrol sobre la propia vida, no ser dueño de uno mismo. Acentuándose cuando se realizan turnos o el tiempo de trabajo está determinado por las necesidades de la producción o por exigencias de terceros, de los clientes. Es vivir adaptándose a las exigencias de otro, a los criterios de otro, a las necesidades de otro. Adaptarse a las circunstancias, no poder tomar decisiones para responsabilizarse de ellas es la corrosión del propio carácter. Esta corrosión del propio carácter, el quebranto de la propia esencia, es la pérdida absoluta de salud.

Diderot decía respecto del trabajo en una fábrica de papel: "Con la repetición y el ritmo del trabajo, el hombre puede alcanzar la unidad de la mente y el cuerpo". ... "Si se domina el trabajo, se llega a la tranquilidad personal". Actualmente el concepto de trabajo ha cambiado. El capitalista precisa mover su dinero pues cuanto más rápido se mueve más produce. El dueño de la fábrica o tajo no tiene contacto directo con el trabajador.

EXIGENCIAS MENTALES REQUERIDAS DURANTE MÁS DE LA MITAD DE LA JORNADA DE TRABAJO PARA REALIZAR LA TAREA.

Datos en %	1997	1999	2003	2007
Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración	34,6	32,2	29,4	45,7
Mantener un ritmo de trabajo elevado	37,6	35,1	40,1	43,8
Mantener un nivel de atención alto o muy alto.....	61,9	58,2	65,4	67,0

PROLONGACIÓN DE LA JORNADA DE TRABAJO SEGÚN EL SEXO

Datos en %	Hombres	Mujeres	Total
SÍ, con compensación económica o en tiempo libre	32,2	22	27,5
SÍ, sin compensación económica	18	19,2	19
NO	49,6	56,2	53,6



Él sólo controla la fluctuación de las acciones de su empresa y con ello decide si tiene que apretar más a sus trabajadores o a las subcontratas que le hacen las partes más duras y menos productivas y económicas de su fabricación. En este contexto es imposible esa unidad de la mente y el cuerpo produciéndose, en cambio, lesiones músculo-esqueléticas y daños mentales.

El control del tiempo es fundamental para la existencia de cada individuo. Jenofonte ya habla de ello en el Siglo IV antes de nuestra era: “Los oficios llamados artesanales están desacreditados y es muy natural que sean muy despreciados en las ciudades. Arruinan el cuerpo de los obreros que los ejercen y de los que los dirigen obligándoles a llevar una vida casera, sentados a la sombra de su taller e incluso a pasar todo el día junto al fuego. Los cuerpos, de esta manera, se reblandecen, las almas se hacen también más flojas. Sobre todo estos oficios, llamados de artesanos, no les dejan ningún tiempo libre para ocuparse también de sus amigos y de la ciudad, de manera que estas gentes aparecen como individuos mezquinos, ya sea en relación a sus amigos, ya sea en lo que toca a la defensa de sus respectivas patrias. Por eso, en algunas ciudades, sobre todo en las que pasan por ser belicosas, se llega a prohibir a todos los ciudadanos los oficios de artesanos”.

Pero entonces tenía una ventaja: la sociedad comprendía que esa falta de disposición de tiempo para compartir con los amigos era una situación perversa que dañaba el cuerpo y el alma, eso que hoy se conoce como riesgos mentales. La producción va desbocada a la absorción cada vez mayor y con mayor intensidad del tiempo de las personas creando un problema de salud muy grave. ¿Cómo se puede orientar la acción sindical sobre la salud? El camino es claro. Es preciso reivindicar la democracia también dentro de las empresas: capacidad de decisión, de elección de mandos, de organización del trabajo –que ya se reconoce por ley-, de control sobre los tiempos, flexibilidad interna, formación y cualificación profesional, modalidades de contratación o participación de los trabajadores en la gestión de la compañía. No querrán soltar su poder. Pero el paso es necesario por salud, por derecho –pues la empresa no es sólo una propiedad particular sino que es también una institución socializada que debe ejercer una responsabilidad social-, y para mejorar la productividad aunque los dueños no lo crean y se opongan. De lo contrario el coste social será muy elevado.

Algunos datos que ilustran una sociedad futura: según la London School of Economics, el coste por la de-

presión y trastornos por ansiedad en el Reino Unido es de 17.000 millones de libras al año. Y el número de personas de baja por trastornos emocionales es superior al número total de parados. La Fundación Americana de Prevención del Suicidio, en EE.UU. contabiliza por trastornos depresivos 51.000 millones de dólares por pérdidas en productividad más 26.000 millones en tratamientos médicos. En España el coste de los trastornos depresivos y de ansiedad se calcula en 750 millones de euros, sin incluir el impacto sobre la productividad.

Según la OMS, la depresión es la principal causas de discapacidad, sobre todo en edad laboral. En España afecta a 1 de cada 10 personas en edad laboral. Esto, en términos económicos, pues es difícil valorar el daño y el sufrimiento humano, supone mayores costes para las economías nacionales y mayor reducción en el rendimiento económico de las empresas. En definitiva, la producción se caracteriza por ocasionar en proporciones muy elevadas enfermedades osteomusculares y mentales derivadas de la intensificación del tiempo de trabajo y de la prolongación de ese tiempo de trabajo. ¡Qué lejos queda el pensamiento de Séneca: “ Todas las cosas nos son ajenas, sólo el tiempo es nuestro”.

Esta situación tan dañina no resistiría la presión colectiva. Por eso los gerentes de las empresas y los gobiernos están potenciando la eliminación de la negociación colectiva e incrementando los acuerdos laborales individualizados. Han utilizado una doble estrategia. Primero rompiendo los grupos de apoyo (cada trabajador tiene su grupo de relaciones personales en el trabajo sobre el que se apoya y confía. Esto se ha roto, se han desarticulado los grupos para evitar ese apoyo mutuo) y, luego, implantando el trabajo por objetivos donde cada trabajador tiene unas condiciones laborales diferentes. La consecuencia directa ha sido la individualización de los problemas laborales.

4.2.- Vulnerabilidad del trabajador

El trabajador está solo ante los conflictos que inevitablemente surgen en el trabajo, por tanto, es mucho más vulnerable. Y aparecen problemas de salud como psicoterrorismo laboral, incremento de la violencia interna y externa, fatiga/cansancio, estrés, baja autoestima, depresión, alienación, pérdida de identidad, desestructuración y finalmente el suicidio. Pero este cambio en la organización del trabajo no sólo tiene estas repercusiones personales tan terribles. La vulnerabilidad que siente la persona implanta en su carácter la necesidad de protección generando actitudes y acciones que estarán siempre dentro de la norma. Se produce



así una sociedad de individuos normalizados. Esto significa que las personas normalizadas han sido troqueladas mentalmente, que funcionan ateniéndose exclusivamente a patrones preestablecidos, según las normas impuestas, sin resistencia alguna.

Una sociedad formada por individuos con pensamiento único, actitudes semejantes, obedientes a los dictados de quienes tienen capacidad de mandar. En definitiva, esa organización del trabajo aniquila la persona y origina una sociedad que da asco y sigue enterrando a la persona en su nada o envuelta en miles de productos, de objetos de consumo.

La tercera variable de la organización tanto del sistema productivo como de la organización del trabajo es la movilidad. Esta movilidad tiene tres acepciones: uso de herramientas móviles, teletrabajo y movilidad residencia-trabajo.

El uso de agendas electrónicas (PDAs) o máquinas semejantes se está imponiendo a ritmo acelerado como herramienta de trabajo. El efecto que está produciendo en todos los trabajadores usuarios es el de adicción al trabajo caracterizado por la conexión permanente a la red laboral. No a la red Internet, que también, sino a la red creada por la empresa con sus trabajadores conectados entre sí por medio de Internet. La PDA es el Terminal paradigmático de conexión. El trabajador está conectado continuamente al trabajo, respondiendo a los impulsos provenientes de otros terminales, miembros de la red laboral, mandos o compañeros. El sistema productivo se está convirtiendo en una maquinaria que demanda la conexión de todos sus terminales, los trabajadores. El trabajador, inconscientemente se va transformado en autómatas conectados a una Máquina de la que no podrá desconectarse porque previamente le han creado una serie de dependencias que lo atan fuertemente a ella. ¿Qué resultado se ha obtenido? Para ellos, los que ejercen el control, un aumento de productividad elevado. Para el trabajador, un nuevo ser híbrido entre máquina y humano totalmente dependiente con pérdida de su autonomía y de libertad. Desaparece la propia identidad transmutándose en ser alienado y alienante. Al principio se mueve entre la admiración al terminal, por las posibilidades y facilidades que le muestra, y la crítica por el tiempo que le roba. Pero lo primero compensa lo segundo y va tomando afición a la conexión. Hasta que descubre que su conexión tan fuerte al trabajo le ha desconectado de la familia y de los amigos, pero ya es tarde para recuperarse así mismo. Es la pérdida de la esperanza, sentimiento de derrota, en consecuencia, depresión. La única salida –sugerida sutilmente por la Máquina– es el consumo. Tener cosas para ser tenido por ellas ante

la incapacidad de ser. Identidad no de ciudadano sino de consumidor que se identifica con los que tienen su mismo nivel de consumo. En definitiva, la muerte mental, fin de la salud.

El teletrabajo es otra apuesta del sistema. Ofrece aspectos positivos pero también negativos. Desde la necesidad de acomodar en la propia vivienda un puesto de trabajo adaptado a la persona hasta la soledad del individuo. El trabajador precisa disponer de una zona, en viviendas siempre escasas de espacio, adaptada a las necesidades de su tarea. Esto supone un coste para el propio trabajador. Al permanecer en su vivienda todo el día rompe la conexión con otros compañeros y con otras personas. Este aislamiento al que es sometido ocasionará problemas de comunicación, de soledad, de debilidad psicológica, de inestabilidad mental, además de lesiones músculo-esqueléticas derivada de un deficiente puesto de trabajo no adaptado a las necesidades ergonómicas.

La movilidad al trabajo es el tercer aspecto que condiciona la vida de los trabajadores. Debido a las modificaciones del sistema productivo las empresas se trasladan hacia lugares más económicos financieramente alejándose de los lugares de residencia. El coste de mover a los trabajadores no es contabilizado por la empresa pues lo aporta el trabajador. Según la VI ENCT (Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo) de 2007, última realizada, el 14% de los trabajadores utilizan diariamente más de cuarenta minutos de desplazamiento al lugar de trabajo. Esta cifra se incrementa hasta el 18,5% si se trabaja en una gran empresa. Por una parte ha aumentado el tiempo de vida que se pierde para dedicarlo al trabajo y por otra se pone en riesgo la vida por la posibilidad de accidentes de tráfico. De hecho el índice mayor de accidentes laborales es el vial.

Estos tres aspectos de la movilidad con sus aspectos positivos y perfiles negativos deben ser controlados para no producir los daños expuestos. Por lo que de nuevo se hace necesario la participación de los trabajadores, es decir la democracia industrial.

Hay una cuarta variable del sistema productivo que incide negativamente en la salud de los trabajadores. Son los períodos de crisis y de prosperidad. Cada uno actúa a su manera. En los períodos de prosperidad se olvida la prevención (tomar medidas para trabajar eficazmente. Es decir, sin ocasionar daños a las personas y obtener los mejores rendimientos) porque se persigue la obtención del beneficio rápido. Y en los períodos de crisis lo mismo pero por miedo a la pérdida del empleo, con una connotación añadida, el presentismo: personas que han sufrido algún accidente por culpa de la mala gestión y organización del trabajo o personas que están



enfermas, acuden a su lugar de trabajo sin la recuperación necesaria. El miedo a la pérdida de trabajo provoca estas reacciones más cuando la legislación permite el despido tan fácilmente. Al no recuperar la salud en su integridad ese organismo quedará debilitado y tendrá problemas futuros cada vez con mayores consecuencias. Pero es el miedo el principal daño que sufre la persona. El miedo destruye a la persona, impide la realización y desarrollo de sus capacidades. Se torna en un ser sumiso, dominado, sin personalidad propia. Es otro factor más de corrosión del carácter.

En conclusión, el modelo actual de producción y de

trabajo ocasionará grandes daños de tipo músculo-esquelético y mentales, hasta el punto de destrucción física de la personas, ya sea por las lesiones o por la posibilidad de suicidio. Genera asimismo un tipo de sociedad formada por individuos uniformados, normalizados, sin personalidad. La salud laboral deberá comprender estos aspectos e intervenir para implantar la democracia industrial, como único camino posible para salvaguardar la integridad de la persona y mejorar la productividad de las empresas. Su objetivo: comprender el trabajo para transformarlo. Trabajar de otra manera.♦



EPÍLOGO

LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE DE LA UE HORIZONTE 2050

Secretario de Política Sectorial CS CCOO:
Javier Jiménez Martín

La Comisión Europea publicó el pasado mes de marzo la comunicación 'Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible'⁴⁶ considerada por la propia Comisión como *"...una estrategia global (Transporte 2050) para un sistema competitivo de transporte que aumente la movilidad, elimine los obstáculos en zonas clave y potencie el crecimiento y el empleo. Al mismo tiempo, las propuestas reducirán drásticamente la dependencia de Europa del petróleo importado y reducirán las emisiones de carbono en el transporte en un 60% de aquí a 2050"*

La comunicación junto al Plan de Eficiencia Energética⁴⁷ y la 'Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050'⁴⁸ son los principales resultados derivados de la iniciativa emblemática denominada 'Una Europa que utilice eficazmente los recursos'⁴⁹ contemplada en la Estrategia Europa 2020.

Según la Comisión Europea las propuestas que contempla reducirán drásticamente la dependencia de Europa del petróleo importado y reducirán las emisiones de carbono en el transporte en un 60 % de aquí a 2050, exigiendo la transformación del actual sistema europeo de transporte.

Sus principales objetivos en el horizonte 2050 serán:

- Acabar con los automóviles de combustible convencional en las ciudades;
- Lograr que el 40 % del combustible de aviación sea sostenible y de bajas emisiones de carbono; lograr una reducción del 40 % de las emisiones del transporte marítimo;
- Lograr una transferencia modal del 50 % del transporte por carretera al ferroviario y por vía fluvial en distancias medias interurbanas, tanto para pasajeros como para mercancías;
- Una reducción del 60 % de las emisiones del transporte para esa fecha.

La estrategia contemplada en la hoja de ruta Transporte 2050 "Hacia un espacio único de transporte" persigue introducir cambios estructurales profundos para transformar el sector de los transportes que se realizarán entre 2011 y 2014, y sus medidas principales son:

Una amplia reforma de la normativa sobre el ferrocarril (paquete ferroviario 2012/2013), que recogerá importantes cambios incluida la apertura del mercado de los servicios nacionales de pasajeros, la introducción de estructuras sencillas de gestión en los corredores de transporte ferroviario de mercancías, la separación estructural entre los gestores de la infraestructura y los proveedores de servicios y mejoras del entorno reglamentario para que el sector ferroviario atraiga más inversiones del sector privado.

Una red básica de infraestructuras para la creación de un verdadero espacio único europeo de transporte. La Comisión presentará nuevas propuestas sobre una red multimodal europea básica en 2011 (publicaciones de directrices de la red transeuropea de transporte RTE-T, mapas y propuestas de financiación).

Un nuevo paquete aeroportuario, para mejorar la eficiencia y capacidad de los aeropuertos (2011); una Comunicación sobre el transporte por vías navegables (2011), para eliminar las barreras y mejorar la eficiencia de las vías navegables, y la iniciativa sobre el programa marítimo electrónico (2011), para un transporte marítimo inteligente, al efecto de crear una verdadera zona de «cinturón azul» de transporte marítimo sin barreras. La Comisión también se esforzará por eliminar los obstáculos al cabotaje por carretera (2012-2013).

Un nuevo planteamiento sobre las tarifas de transporte. Las tarifas de transporte deben reestructurarse hacia una aplicación más amplia de los principios de quien contamina, paga, y de que el usuario paga. Todo ello mediante la publicación de directrices para la apli-

⁴⁶ COM (2011) 144 final.

⁴⁷ COM (2011) 109 final.

⁴⁸ COM (2011) 112 final.

⁴⁹ COM (2011) 21 final.



cación de tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos de turismo (2012), la autorización gradual de sistemas de peaje electrónico europeos, un Plan estratégico sobre tecnología del transporte de la UE (2011), la publicación de una estrategia sobre un sistema de transporte limpio (2012), la introducción de procedimientos y de asistencia financiera para las auditorías de la movilidad urbana y los planes de movilidad urbana con carácter voluntario o el impulso de la programación multimodal de los viajes y billetes integrados (2012), entre las más relevantes.

La Comunicación en su parte final cuenta con un Anexo descriptivo del conjunto de iniciativas que recoge.

Más allá del objetivo genérico del Libro Blanco para lograr un transporte sostenible, que CCOO compartimos, la iniciativa presenta graves déficits en los aspectos sociales, donde solo se destacan por un lado, establecer el vínculo entre una mayor apertura del mercado y la calidad de los empleos y condiciones de trabajo, y reconoce la escasez de mano de obra cualificada. Por otro lado, considera importante ajustar la competitividad a la agenda desarrollando el diálogo social que se perciba como un medio de prevenir los conflictos sociales y, recientemente, las pérdidas económicas.

Por último, define “la promoción de empleos” como una de las iniciativas futuras de la Comisión Europea para sostener la aplicación de su estrategia y, en este perímetro, precisa brevemente las medidas para el transporte por carretera, marítimo y aéreo, y se compromete a hacer una evaluación del enfoque de la UE respecto a los empleos y condiciones de trabajo en los modos de transporte.

Es imprescindible mostrar coherencia en el cumplimiento de las disposiciones del Tratado de Lisboa en cuanto al diálogo social, es necesario que las políticas europeas de transporte integren plenamente la di-

mensión social, cuestión que en el Libro Blanco no da a esta, un papel principal en su visión para las próximas décadas y relegue a cuestiones tales como las condiciones de trabajo a un plan secundario.

La filosofía que parece emerger es de absoluta confianza en las fuerzas del mercado (la liberalización y apertura de los mercados resolvería todos los problemas que afectan al sector). La Comisión ya debería haber aprendido de la experiencia que esperar a que el mercado se auto-regule y que los operadores cooperen a gran escala (con el argumento de la defensa de la libre competencia) es un error con consecuencias dramáticas.

En nuestra opinión la propuesta europea debe ser mucho más ambiciosa en los aspectos sociales, ya que no podemos olvidar que para este sector sea sostenible, si es importante un espacio único europeo de transporte, también lo es que lo sea socialmente y no se permita el dumping social, a la vez que los avances en competitividad no sean exclusivamente en base a las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras de este sector.

Desde el punto de vista de la problemática de cada uno de los sectores incluidos en el Libro Blanco, la Federación Europea de Transporte ha realizado un análisis y formulado distintas propuestas, que compartimos en líneas generales, aunque el impacto del Libro Blanco tiene carácter global en el marco de las políticas europeas y nacionales.

Un ejemplo reciente de ello, es el debate generado ante la revisión que se ha efectuado en el mes de octubre, de las prioridades y criterios para el despliegue y la financiación de la Red Transeuropea de Transporte.

Por ello, es necesario seguir avanzando en el análisis y en la realización de una valoración de conjunto más detallada (como se aborda en este estudio sobre el periodo anterior), tanto a nivel federal como confederal. ♦



BIBLIOGRAFÍA

- CCEIM. Centro Complutense de Estudios e Información Medioambiental. "Cambio Global España 2020: Programa Transportes".
- CEI. Proyecto Campus de Excelencia Internacional "Universidad y Cambio de Modelo Productivo".
- CELEM. Coordinadora Española para el Lobby Europeo de Mujeres. Jornada. "La Igualdad como seña de Europa".
- CEOE. Confederación Española de Organizaciones Empresariales. Memorandum. "El Sector del Transporte en España".
- CESE. Consejo Económico y Social Europeo. José María Zúñiga. Observatorio del Mercado de Trabajo. "La Justicia Social como fundamento de un nuevo paradigma productivo".
- CETM. Confederación Española de Transporte por Mercancías "Ideas para un Futuro Sostenible del Transporte".
- Confederación CCOO. Gaceta Sindical. "Hace falta liderazgo político para el cambio de modelo productivo".
- CCOO y UGT. "Alternativas Sindicales a la Política Económica y Social del Gobierno: Recuperar derechos y defender el Estado Social".
- Ecologistas en Acción. Paco Segura. "Mitos sobre las Infraestructuras de Transporte".
- Federación de Servicios a la Ciudadanía CCOO. Secretaría de Medioambiente. Jornadas. "Un Equilibrio Modal en el Transporte para un Futuro Sostenible".
- Fundación Everis. Declaración Transforma España. "Un momento clave de oportunidad para construir entre todos la España admirada del Futuro".
- Fundación Ideas para el Progreso. André Sapir. "Prioridades económicas de Europa 2010-2015".
- Fundación Ideas para el Progreso. Informe enero 2010. "Ideas para una nueva economía. Hacia una España más sostenible en 2025".
- Fundación Ideas para el Progreso. Informe Global Progress "Agenda Progresista Internacional para el siglo XXI".
- Fundación Ideas para el Progreso. Jeremy Rifkin. "Liderando la tercera revolución industrial".
- Fundación Laboral Internacional para el Desarrollo Sostenible (Sustainlabour). Empleo, Equidad e Igualdad. "Las Trabajadoras y los Empleos Verdes".
- Fundación 1º de Mayo. Informes. "Reflexiones y Propuestas para el cambio de modelo productivo en España".
- Fundación 1º de Mayo. Observatorio Social de la Educación. "La formación y las cualificaciones profesionales en el cambio de modelo productivo".
- Fundación 1º de Mayo. Revista. "Ley de Economía Sostenible y cambio de Modelo Productivo".
- Fundación 1º de Mayo. Cuadernos 04-05-09. "Crisis económica, crisis financiera, empleo y modelo productivo".
- Fundación 1º de Mayo. Curso de Verano del Escorial. "Transición Energética y Transformaciones Productivas en España".
- Fundación 1º de Mayo. Centro de Estudios, Investigación e Historia de las Mujeres "8 de Marzo". "Los efectos de la crisis sobre las mujeres: empleo, segregación ocupacional y modelo productivo".
- FUNDICOT. Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio. Antonio Serrano. "Perspectivas de Cambio en la Movilidad 2020".
- GAIA. Asociación de Industrias de las TIC del País Vasco. Alberto Bernal García "Situación actual del segmento del transporte. 2008. Plan Estratégico 2009-2012".
- Iniciativa per Catalunya Verds. Dones Amb Iniciativa. "La Crisis también tiene rostro de Mujer".
- ISTAS. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud. Jornadas. "La energía en el cambio de modelo productivo".
- ITF. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. 42º Congreso 2010. "Dejando huella: las trabajadoras del transporte en el siglo XXI".
- PNUMA. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Informe de Política 2009. "Nuevo Acuerdo Verde Global".
- PNUMA, OIT, CSI, OIE. Informe 2009. "Empleos Verdes: hacia el trabajo decente en un mundo sostenible y con bajas emisiones de carbono".
- Secretaría Confederal de Empleo CCOO. Intervención en la Comisión de Trabajo e Inmigración del Congreso. "Las prioridades de CCOO son el empleo, el crecimiento y el cambio de modelo productivo".
- Secretaría General de la Confederación de CCOO. Intervención Ignacio Fernández Toxo. "Empleos verdes y economía sostenible".

