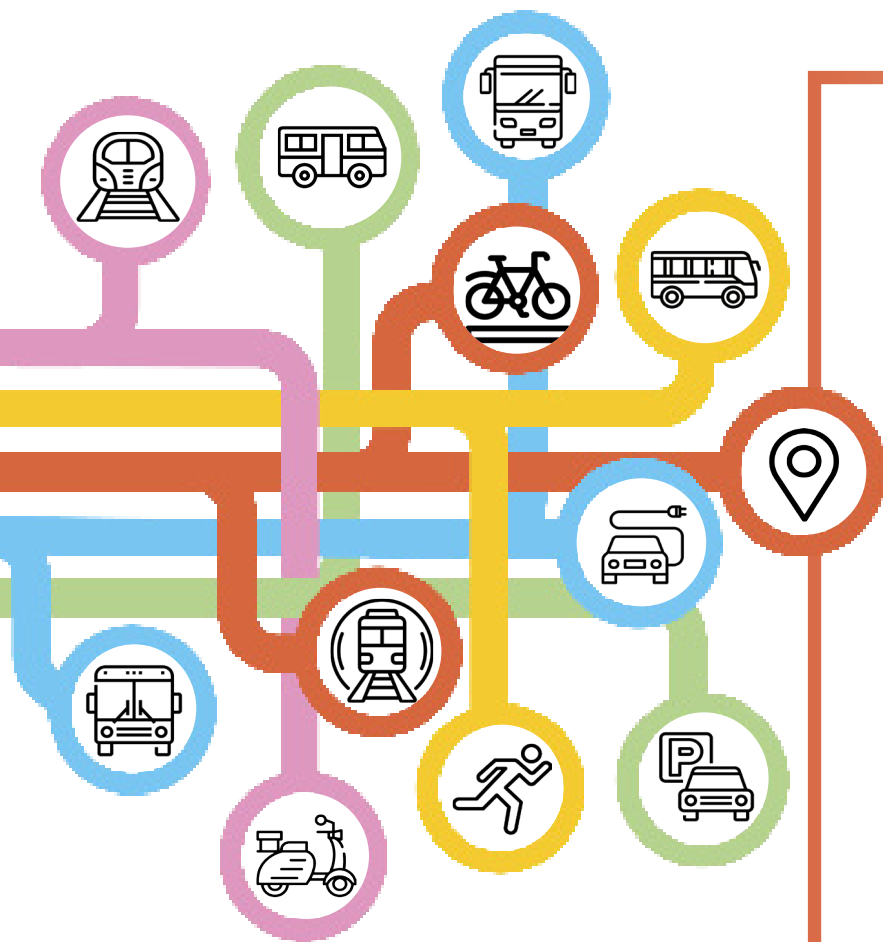


MEDIO AMBIENTE Y FUTURO DEL TRABAJO

# LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERURBANO



## ANÁLISIS Y PROPUESTAS

■ ■ El 17 de marzo se celebró el foro-debate **“La descarbonización del transporte interurbano. Análisis y propuestas”**, que corresponde a la segunda sesión del ciclo **“La transición ecológica hacia una economía sostenible. Reflexiones desde la perspectiva sindical”**, organizado por la Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

Su objetivo es promover el conocimiento y el debate de las materias, modelos y estrategias que van a tener una transcendencia fundamental en el proceso de transición energética y ecológica.

## Las consecuencias medioambientales y sociales de la forma en que nos movemos

Dentro de la transición energética hacia una economía climáticamente neutra, **el transporte es un sector clave en todas las estrategias de descarbonización**, pues es uno de los mayores emisores de gases de efecto invernadero –en España representó un 27% del total de las emisiones, en 2018-. Esto se debe fundamentalmente a que este sector es también el mayor consumidor de energía, con un 40% del total de energía final en 2018, energía que procede en su casi totalidad de combustibles fósiles, derivados del petróleo. Además, el transporte genera otras externalidades como son la congestión, accidentes, ruido, ocupación de espacio, ineficiencia energética o agotamiento de minerales y recursos naturales.

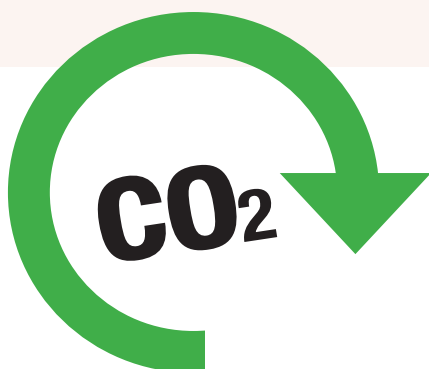
En este sentido, las políticas y actuaciones que se desarrollen para afrontar la descarbonización del sector no deben basarse simplemente en el impulso del vehículo eléctrico, sino que deben contemplar otras medidas, a priori, como son la reducción de las necesidades de movilidad y la eficiencia energética.



Si analizamos los tipos de movilidad, diferentes informes, entre ellos el último publicado por *Economics for energy*<sup>1</sup>, ponen de manifiesto que el transporte urbano representa un 35% del consumo energético y emisiones, mientras que el resto (65%) pertenece al transporte interurbano. Por ello, es necesario prestar especial atención a las políticas de gestión de desplazamiento de largas distancias.

Cabe destacar que este sector tiene un peso significativo en la actividad económica en España (hoy en día representa un 2,9% del PIB nacional y genera un volumen de empleo alrededor de 900 mil trabajadoras y trabajadores).

La transformación del modelo de transporte interurbano en clave de una mayor sostenibilidad medioambiental va a tener, por tanto, un indudable impacto sobre el empleo y



1. Estrategias para la descarbonización del transporte terrestre en España. Un análisis de escenarios. Economics for energy. 2021.

las condiciones de trabajo, que será necesario abordar en el marco de una estrategia de transición justa del sector.

En este contexto, el objetivo de este foro –el primero sobre movilidad– fue abordar los cambios que deben darse para realizar la transición en el sector, centrando el debate tanto en las externalidades del transporte como en las transformaciones que han de producirse, en las propuestas y sus impactos en el mundo laboral. Todo ello en línea con facilitar conocimiento para el debate interno sobre las políticas prioritarias del sindicato en esta materia.

**Ciclo foros de DEBATE** **CCOO**

## MEDIO AMBIENTE Y FUTURO DEL TRABAJO

• LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA HACIA UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE. REFLEXIONES DESDE LA PERSPECTIVA SINDICAL.

**17 MARZO 16:30 h**

### LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE INTERURBANO

**ANÁLISIS Y PROPUESTAS**

- Ponente: **MARIANO SANZ LUBEIRO**, Secretario Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.
- Ponente: **FRANCISCO JAVIER CAJAL**, Secretario Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.
- Ponente: **ALBERTO GARCÍA**, Secretario Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

Propuestas: **ALBERTO GARCÍA**, Secretario Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

Debates: **AZAHARA MELERO**, Secretaria Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

Puedes seguirlos a través del canal YouTube de CCOO

## 2 Ciclo foros de DEBATE

### • PRESENTACIÓN

La sesión de este segundo foro de debate, organizado por CCOO, se estructuró en dos bloques.

En la **PRESENTACIÓN**, el secretario confederal de Medio Ambiente y Movilidad, **Mariano Sanz Lubeiro**, situó este primer foro sobre movilidad en el contexto del proceso de transformación ecológica que marca el Pacto Verde Europeo y el importante impulso que deben de suponer para ello el Fondo de Recuperación Europeo post-covid. “Pero también es necesario avanzar en otros modos de movilidad en línea con nuestros compromisos como país, vinculados con el Acuerdo de París, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con la agenda de descarbonización que marca la Estrategia Española de Energía y Clima”.

En ese sentido, resaltó la presentación de la Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y la regulación normativa que traerá la Ley de Movilidad Sostenible y Financia-

“ La transformación del modelo de transporte interurbano en clave de una mayor sostenibilidad medioambiental va a tener un indudable impacto sobre el empleo y las condiciones de trabajo”



ción del Transporte Público que en este momento es Anteproyecto de Ley.

“En este foro vamos a profundizar en las consecuencias medioambientales y sociales de la forma de movernos tanto de las personas y como las mercancías, que tenemos en la actualidad. Sabiendo que la movilidad va a tener que afrontar en los próximos lustros un proceso que, con seguridad, conllevará cambios profundos y comple-

jos que tendrán importantes repercusiones en la economía, en el trabajo y hasta en nuestra propia vida cotidiana”.

**Mariano Sanz Lubeiro** subrayó que es importante tener esto en cuenta, “ya que de las decisiones políticas que se tomen ahora, de cómo se planifique, de la financiación que se comprometa para esta transición va a depender la respuesta y medidas que se tomen ante los efectos laborales y sociales que va a provocar esta transición. Efectos que con seguridad irán más allá de lo que es el sector del transporte y que van a necesitar de toda la atención sindical para garantizar que la transición sea justa y equitativa. Aspectos en el que profundizaremos en los siguientes foros”.

## • PONENTES

4

Tras la intervención del secretario confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO se dio paso a los **PONENTES**.

**Pilar Vega Pindado**, consultora de *Gea21* y profesora asociada al Departamento de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid, habló de las externalidades del sector. Para ello, se basó en el estudio “[Las Cuentas Ecológicas del Transporte en España](#)”, que realiza un balance de cómo estaba la situación del transporte en 2012. El estudio barre todas las dimensiones de modos y medios de las esferas del valor y de las fases del ciclo global del transporte. Además, considera la dimensión temporal y para ello se tomó tres escenarios: 1992, 2007 y 2012. Si bien las cifras están ya desfasadas, pueden tenerse en cuenta para predecir escenarios futuros.

Apuntó algunos datos claves del informe: cada vez se hacen más kilómetros y en medios más insostenibles (aviación, transporte por carretera); el transporte de mercancías cada vez se hace a distancias más largas; crecimiento desmesurado de la red de carreteras de gran capacidad; ocupación de espacio y fragmentación del territorio; impactos sobre la salud; aumento de la accidentalidad; aumento de las compras de vehículos.



“ Se da mucha importancia al vehículo privado y se deja de lado a otros medios de transporte que son más sostenibles”

“En relación al empleo este se concentra en el transporte de personas y mercancías, en los servicios y en el comercio vinculado con los medios de transporte y no tanto en la construcción de infraestructuras (debido, en gran parte, a la automatización del sector)”, subrayó.

Por su parte, **Nuria Blázquez Sánchez**, coordinadora de transporte de Ecologistas en Acción, planteó propuestas para hacer frente a los elevados porcentajes de emisiones de gases que tiene este sector. En este sentido, hizo hincapié en destacar que optar únicamente por el coche eléctrico no es una solución viable para alcanzar los objetivos.



“ Para CCOO un elemento fundamental es que la transición energética debe ser justa e integradora”

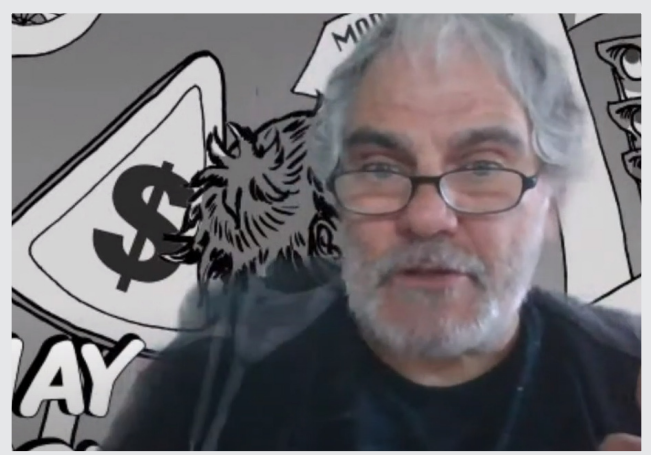
Para ello, expuso algunas desventajas que presentan los coches eléctricos: mantiene la ocupación del espacio, el impacto que tiene la extracción de minerales para la fabricación de baterías; espacio ocupado por las grandes plantas renovables, etc.

“Todos los coches que existan en el futuro deben ser eléctricos, pero no debe existir ese gran número de coches. El problema es que se le da mucha importancia al vehículo privado y se deja de lado otros medios de transportes que son más sostenibles, no sólo ambientalmente sino también socialmente”

Ante esto presentó una serie de propuestas, entre ellas: dar prioridad al transporte público (prioridad en las inversiones, prioridad en el espacio); electrificar el transporte público (autobuses y trenes), moratoria de grandes infraestructuras (autovías y autopistas, puertos y aeropuertos, líneas de AVE); mejorar las inversiones en el tren convencional que vertebró el territorio; quitar prioridad al vehículo privado y fomentar el vehículo compartido.

Además, señaló que es necesario adoptar medidas fiscales tales como impuestos a los vehículos utilitarios deportivos (SUV); revisión del impuesto de matriculación; impuesto de circulación ambiental; equiparación diesel y gasolina; peajes en ciudades...

Para finalizar, destacó el aumento significativo de emisiones procedentes del sector de la aviación que se ha dado en los últimos años. Las propuestas que expuso para cambiar esta tendencia iban dirigidas a: impuestos al queroseno, moratoria a las infraestructuras, introducción de otros impuestos como es el ticket de los billetes de aviones, fomentar las alternativas a la aviación (por ejemplo los trenes nocturnos).



**Francisco Javier Cabezas Rubio**, secretario de Medio Ambiente y Movimientos Sociales de la FSC-CCOO, puso el foco en los efectos laborales de la transición del sector.

Recordó que “en España hay 980.000 personas empleadas en el sector transporte, de ellas 575.000 personas están vinculadas al sector de carretera (tanto del transporte de pasajeros como de mercancías), 35.000 personas en el sector ferroviario, 45.000 personas en el aéreo, 22.000 en el ámbito del mar y 220.000 personas, aproximadamente, en actividades anexas al transporte.

Advirtió que “para el sindicato un elemento fundamental es que la transición debe ser justa e integradora. Todos los elementos que se pongan encima de la mesa deben estar vinculados con los objetivos de desarrollo sostenible”.

En este contexto, recordó que el sector del transporte por carretera en España tiene que afrontar una serie de retos: digitalización del transporte y plataformas digitales; sostenibilidad; el elemento de los mega-camiones para el transporte de mercancías; el transporte metropolitano unido a la última milla; no bajar las ratios de empleo y asegurar que el empleo sea digno y de calidad.

“Es necesaria una financiación adecuada tanto del sector aéreo como del ferroviario y garantizar la sostenibilidad de ambos.



Por último y referente al sector marítimo, incidió en que se hace imprescindible lograr su sostenibilidad. “Así, la eficiencia, eficacia, reconversión e innovación pueden ser elementos fundamentales para hacer frente a estos retos. Y, para ello, es necesario mayor y mejor planificación, así como estrategias para acompañar los cambios que dispongan de financiación. Aquí las alianzas con los agentes sociales, organizaciones ecologistas, empresas son claves, además de establecer un diálogo social abierto”.

Para cerrar el primer bloque de este foro de debate, **Albert Vilallonga Ortiz**, de ISTAS-CCOO, se centró en otra cuestión de máxima preocupación para el sindicato como son los desplazamientos al trabajo. Desplazamientos que cuando tienen carácter interurbano son realizados masivamente en vehículos privados generando impactos negativos sociales, ambientales y económicos en las personas trabajadoras, las empresas y la sociedad en general.

6



Expuso un caso concreto de desplazamiento interurbano a un parque empresarial de una zona metropolitana de Barcelona. El parque se encuentra ubicado en un cruce de cuatro vías de comunicación (4 autopistas) con lo que tiene una inmejorable accesibilidad a la red viaria regional, estatal. Y por ello, el parque se instaló en este enclave configurando una centralidad metropolitana de Barcelona.

Como alternativa, para la movilidad al trabajo cuenta con una buena oferta de transporte público intermodal con la integración de un servicio ferroviario y un autobús lanzadera que recorre el parque empresarial.



“ Hay que potenciar los desplazamientos interurbanos a los parques empresariales ganando cuota al vehículo privado”

La suma de los dos servicios hace que el ferrocarril amplié su cobertura territorial abarcando todo el recinto empresarial que tiene una distancia de más de 3 km desde la estación y que de no contar con el bus quedaría en gran parte desatendido. Esto hace que un 35% de los usuarios del tren cojan el bus para llegar a sus centros de trabajo o, dicho de otra manera, si no hubiera bus habría un 35% menos de pasajeros en el tren y probablemente de estos la mayoría irían y volverían a su centro de trabajo en vehículo privado.

Por último, destacó el papel que ha jugado la coordinadora de las trabajadoras y trabajadores de este polígono. “La coordinadora la forman delegadas y delegados sindicales de CCOO de distintas empresas del parque para trabajar en común los temas de movilidad, reivindicando y proponiendo mejoras para acceder y moverse por dentro del parque. Algunas se incorporaron en el plan de movilidad sostenible del parque empresarial que, precisamente, propuso la coordinadora que se hiciera para planificar el momento de los desplazamientos en ecomovilidad”.

“Una de las actuaciones que planteo la coordinadora y recoge el plan era crear una red bien conectada y segura de carriles bici para desplazarse por el interior del parque, para extender más la intermodalidad con el ferrocarril. Pues el objetivo es que las personas trabajadoras que lleguen a la estación ferroviaria tengan ahí las bicicletas aparcadas con un sistema protegido y hagan el último tramo hasta su empresa con este modo activo”.

En consecuencia, potenciar aún más los desplazamientos interurbanos al parque empresarial ganando cuota al vehículo privado.

## • DEBATE

El segundo bloque organizó a través de la formulación de una serie de **PREGUNTAS Y DEBATE**.

**Encarna Chacón**, secretaria general de CCOO-Extremadura, expuso la problemática de la falta de una eficiente comunicación y cohesión territorial en Extremadura. Recordó que desde CCOO, a través del pacto político y social por el ferrocarril en Extremadura, se viene reivindicando un tren digno, que vertebrase las dos provincias así como toda la región.



En este sentido, **Pilar Vega** remarcó la importancia de la conexión ferroviaria a la España vaciada, un elemento esencial para garantizar los servicios públicos en estos territorios.

Por otro lado, en relación al transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, **Mario Martín Moreno**, secretario general del Sector estatal Carretera y Logística de la FSC-CCOO, manifestó su preocupación por el impacto que van a tener los cambios del sector sobre las trabajadoras y trabajadores.



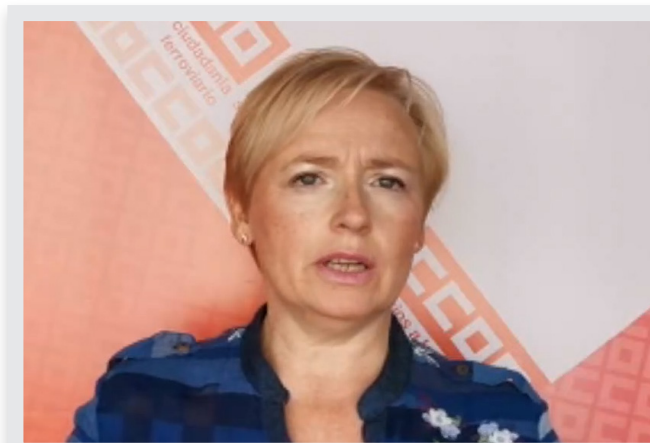
Cabe destacar que el sector del transporte por carretera se caracteriza, tal y como expresó Mario Martín, por tener “gran incidencia de fraude fiscal, precariedad y desregulación laboral.”

En esta línea, planteó cómo debe desarrollarse un modelo intermodal eficaz, sostenible y respetuoso con los derechos de las trabajadoras y trabajadores.

**Francisco J. Cabezos** apuntó varios elementos fundamentales: el aspecto social (este sector acoge una gran cantidad de trabajadoras y trabajadores y la mayoría formado por pequeñas y medianas empresas y autónomos); la agenda europea (Pacto Verde Europeo); y la transición justa en este ámbito.

**María José Páez Parada**, secretaria general del Sector Ferroviario de la FSC-CCOO, indicó que el Año Europeo del Ferrocarril junto con la obligatoriedad de que una parte de los Fondos Europeos para la Reconstrucción, Transformación y Resiliencia del país deban destinarse al gasto de la transición ecológica, suponen una gran oportunidad para impulsar el ferrocarril.

Demandó y planteó medidas para aumentar la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, así como la necesidad de recuperar los trenes hoteles en la línea con las directrices de Europa sobre una red de trenes nocturnos.



En esta línea, **Nuria Blázquez** reiteró la oportunidad que supone los Fondos Europeos para recuperar los trenes hoteles, sin embargo, es clave el uso que se haga de ellos. Además, es fundamental mejorar las líneas ferroviarias y conectar la España vaciada.

“Los Fondos Europeos deben apoyar los tres tipos de trenes: nocturno, convencional y de mercan-

cías”. Asimismo, advirtió que “el dinero público debería ir dirigido primero a los servicios públicos”.

Por último, **José Manuel Jurado**, responsable de sostenibilidad de la Secretaría de Políticas Sectoriales y Sostenibilidad de CCOO-Catalunya, orientó su intervención hacia la acción sindical.



Así, indicó la necesidad de dotar a las delegadas y delegados de alternativas y propuestas concretas, actualizadas y operativas que puedan ser utilizadas como herramientas básicas para elaborar planes de movilidad sostenibles en los centros de trabajo.

Aquí, **Albert Vilallonga** destacó la importancia de sensibilizar y concienciar sobre los impactos que tiene el actual modo de desplazarnos.

Es importante el acompañamiento del sindicato a la hora de asesorar así como incidir en elementos que favorezcan la movilidad sostenible.

Para finalizar, subrayó que un elemento crucial son las alianzas con otras entidades sociales para ofrecer soluciones.

(Todas las intervenciones y vídeos de este primer foro de debate se pueden consultar en el **canal YouTube de CCOO**)




“ Las políticas y actuaciones que se desarrollen para afrontar la descarbonización del sector del transporte no deben basarse simplemente en el impulso del vehículo eléctrico, sino que deben contemplar otras medidas, a priori, como son la reducción de las necesidades de movilidad y la eficiencia energética”



## MEDIO AMBIENTE Y FUTURO DEL TRABAJO

LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA HACIA UNA ECONOMÍA SOSTENIBLE  
REFLEXIONES DESDE LA PERSPECTIVA SINDICAL



### REHABILITACIÓN DE VIVIENDAS Y REGENERACIÓN URBANA: UN IMPULSO PARA LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y EL EMPLEO

#### PROGRAMA • 16:30 - 18:30 H

- **Presentación.** **MARIANO SANZ LUBEIRO.** Secretario Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.
- **Programa de ayudas para la rehabilitación energética de edificios.** **PEDRO A. PRIETO.** Director de Ahorro y Eficiencia Energética del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).
- **Gobernanza: Estrategia de Rehabilitación Energética de Edificios de Asturias.** **FERMIN BRAVO LASTRA.** Director General de Rehabilitación de Viviendas del Gobierno de Asturias.
- **Desafíos y oportunidades en la rehabilitación energética.** **BEGOÑA LEYVA GOMEZ.** Directora de Medio Ambiente de la Confederación Nacional de Construcción (CNC).
- **Rehabilitación: Oportunidad para generar empleo sostenible y estable.** **SONIA SILVA SEGOVIA.** Secretaria de Sostenibilidad y Responsabilidad Social Corporativa, Federación de Construcción y Servicios de CCOO.
- **Escenarios de rehabilitación para la recuperación económica y creación de empleo.** **BEGOÑA MARÍA-TOMÉ GIL.** ISTAS-CCOO.
- **Debate.** Modera: **AZAHARA MERINO MARTOS.** Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

A través del canal YouTube de CCOO