

Los trabajadores y las trabajadoras necesitan que se actúe contra el cambio climático: Aspectos básicos de las NDC

La transformación del transporte es esencial para afrontar el cambio climático. Todos los países deben dar prioridad a una transición justa y ambiciosa en el transporte dentro de sus planes de lucha contra el cambio climático. Esto implica planificar una transformación radical del modo en que nos desplazamos y transportamos mercancías en las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) de los países.

Aspectos básicos de las NDC

En las NDC se describe cómo contribuirá cada uno de los 190 países firmantes del Acuerdo de París al objetivo común de evitar la catástrofe del cambio climático. Las NDC normalmente contienen objetivos de reducción de emisiones y planes para lograrlos.

El nivel de compromiso adoptado queda al arbitrio de cada país, en reconocimiento de las diversas circunstancias, capacidades y responsabilidad histórica ante las emisiones. Al depender de cada país, sin embargo, las NDC no necesariamente se traducen en un plan de acción conforme con los objetivos del Acuerdo de París. De hecho, las NDC existentes recortarán las emisiones tan solo una cuarta parte de lo necesario según las Naciones Unidas.

Las NDC deben revisarse cada cinco años, por lo que los sindicatos tienen constantes oportunidades de exigir a los Gobiernos medidas más contundentes contra el cambio climático y a favor de una transición justa. La NDC actual de cada Gobierno puede consultarse a través del registro de NDC de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). La asociación SLOCAT tiene un instrumento de seguimiento centrado en el transporte. Por su parte, la Confederación Sindical Internacional (CSI) cuenta con una matriz de control de NDC que puntúa la NDC de cada país.

¿Qué dicen las NDC actuales sobre el transporte?

Aunque ahora la mayoría de las NDC menciona de alguna forma el transporte, muy pocas contienen objetivos específicos al respecto. Aunque esto supone una mejora en relación con la primera ronda de NDC, en la que menos de una quinta parte mencionaba el transporte, aún dista de ser suficiente.

Las NDC actuales también están desaprovechando la oportunidad de vincular el transporte con las estrategias nacionales. La descarbonización del transporte exigirá más electricidad limpia, la producción de combustibles alternativos con cero emisiones de carbono y nueva infraestructura (desde puntos de carga para camiones y autobuses eléctricos hasta estaciones portuarias de suministro de ecombustible para buques portacontenedores). alternative fuels, and new infrastructure - from charging stations for electric trucks and buses to port fuelling stations for zero-carbon container vessels.

¿Qué deberían decir las NDC sobre el transporte?

Las NDC deben contener objetivos de emisiones específicos para el transporte. Esto implica, como mínimo, lograr el cero neto de emisiones para 2050 y una reducción de emisiones de al menos el 45 % en comparación con el año 2010 de aquí a 2030. Las NDC también deberían especificar objetivos para el transporte que no estén directamente relacionados con la cantidad de emisiones —por ejemplo, la rapidez con la que descenderán las emisiones generadas por el transporte y la forma de hacerlo—. Las NDC deben ajustarse a los planes de lucha contra el cambio climático y a los marcos de política en materia de transporte sostenible que ya existan a nivel nacional.

¿Qué deberían decir las NDC sobre la transición justa?

Todas las NDC deben incluir medidas de transición justa. La reducción de las emisiones debe ir acompañada de una mejora de las condiciones de trabajo, esto es, una mayor remuneración, una seguridad social más sólida, mejores protecciones de salud y seguridad, la igualdad de género, una mayor estabilidad laboral y la formalización del trabajo informal.

Y no puede permitirse que la reducción de las emisiones conduzca a una reducción del empleo. Deben ofrecerse oportunidades de reconversión laboral a los trabajadores y las trabajadoras afectados sin coste alguno para ellos. Si es necesaria una reorganización del personal del transporte, debe haber una estrategia que proteja a los trabajadores y les ofrezca nuevos empleos de calidad similar.

Los jóvenes trabajadores y trabajadoras son la garantía de un futuro sostenible. Deben recibir apoyo en los procesos decisorios y tener las aptitudes, la formación y la capacitación necesarias para satisfacer las exigencias de los nuevos empleos creados en un modelo de transporte sostenible. La descarbonización también debe abordar la segregación por motivo de género y la violencia en el trabajo: la ratificación y la aplicación del Convenio 190 de la OIT sobre la violencia y el acoso deberían formar parte de la transición. Los sindicatos deberán ser los mayores defensores de una transición justa. Las directrices de la OIT para una transición justa pueden servir de marco de apoyo a los Gobiernos y todas las partes interesadas.

¿Qué sectores del transporte deberían estar incluidos en las NDC?

Todas las modalidades de transporte que operen en un país deben incluirse en sus NDC. Actualmente, las NDC se centran principalmente en el transporte de pasajeros por carretera. Por el contrario, apenas se mencionan el transporte ferroviario de alta velocidad, el transporte aéreo y el transporte de mercancías. Deben incluirse estas modalidades, al igual que la expansión del transporte público, dada su importancia para hacer frente a las emisiones en toda la industria del transporte.

¿Qué ocurre con el transporte marítimo y la aviación, excluidos del Acuerdo de París

Las emisiones generadas por el transporte marítimo internacional y la aviación internacional quedaron excluidas originalmente del Acuerdo de París por la dificultad de atribuir las a países individuales. Sin embargo, las metas de emisiones establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) son mucho más modestas que los objetivos fijados en el Acuerdo de París.

Por lo tanto, todos los países deberían armonizar sus objetivos de emisiones para el transporte marítimo internacional y la aviación internacional con el Acuerdo de París, ya sea mediante la adaptación de las metas de la OMI y la OACI (de modo que coincidan plenamente con el Acuerdo de París) o por medio de sus NDC.

¿Qué más exige la descarbonización del transporte?

Todos los países deberían adoptar un enfoque económico integral —el transporte debe descarbonizarse en paralelo con otros sectores de la economía y las fuentes de energía de las que depende—, y las NDC deberían reflejarlo.

Los países deben perseguir una política industrial verde que cree activamente las condiciones adecuadas para que el transporte y otros sectores se descarbonicen conjuntamente con rapidez. Esto debería incluir aspectos como la investigación y el desarrollo, la inversión masiva en infraestructura pública o la producción de combustibles alternativos. Un programa de inversiones, políticas industriales y políticas fiscales que aborde el cambio climático es aún más necesario en el contexto de la recuperación de la crisis del COVID-19.

Además, debe reconocerse que algunos sectores del transporte tendrán que crecer o reducirse. En aquellos ámbitos en los que se precise realizar un cambio modal, debería existir un marco en las NDC o en el plan nacional de lucha contra el cambio climático que promueva la cooperación —en lugar de la competencia— entre las diferentes modalidades de transporte. El transporte es un bien público y debe satisfacer las necesidades humanas de todos los grupos de la sociedad, proporcionar movilidad a todas las personas en las zonas rurales y urbanas, y velar por que todas las personas reciban los bienes que necesitan.

¿Cómo se financia?

Hasta ahora, son muy pocas las NDC que detallan el apoyo del Gobierno para financiar la transición necesaria o establecen planes de inversión. Las NDC deben incluir cifras y mecanismos fiscales o monetarios concretos para alcanzar sus objetivos. Los países ricos deben comprometerse en sus NDC a contribuir a la financiación de la lucha contra el cambio climático de los países en desarrollo. Del mismo modo, los países en desarrollo deberían especificar en sus NDC sus necesidades de apoyo a la inversión (con cantidades concretas).