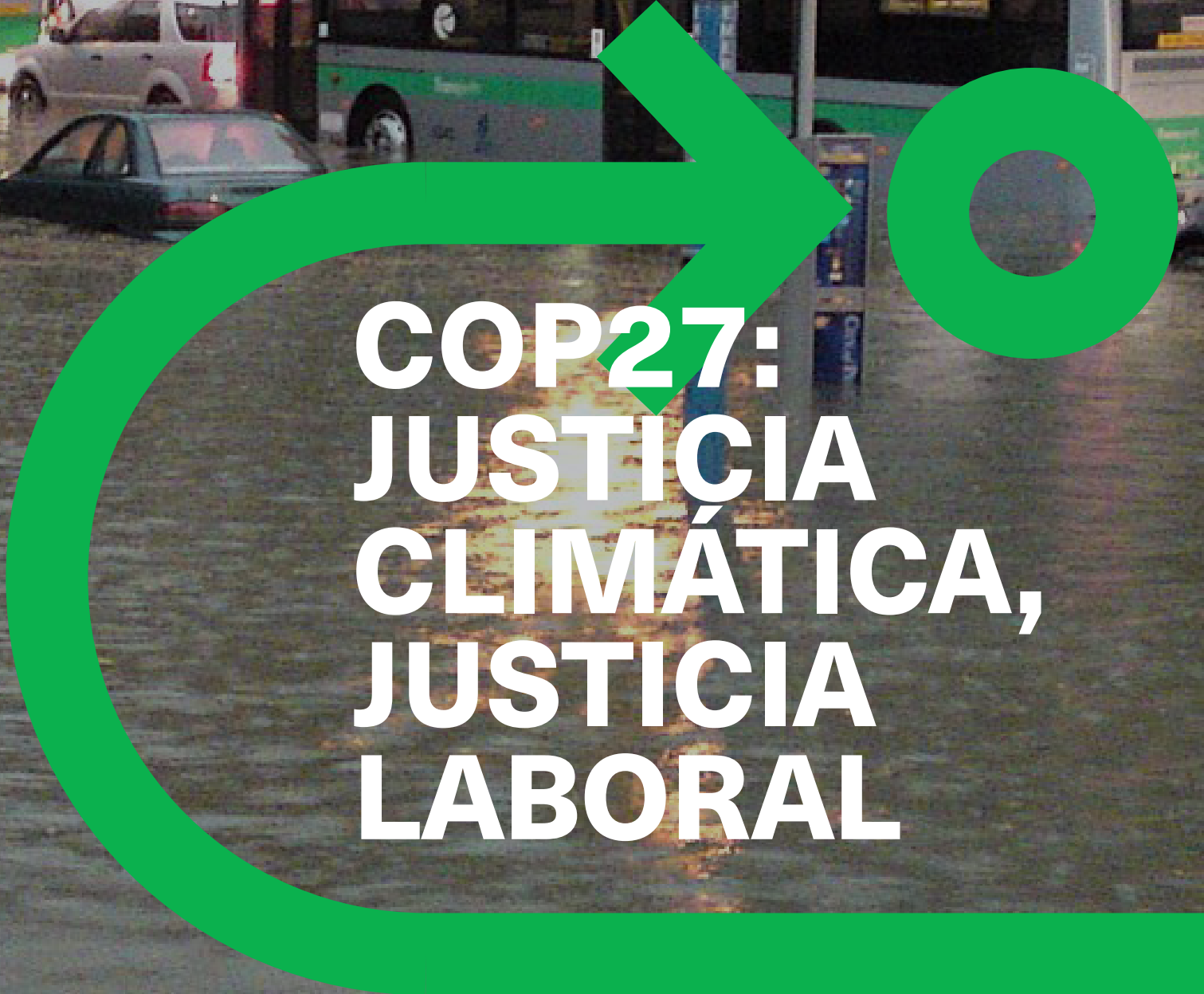


ITF

Hacemos
avanzar
el mundo



**COP27:
JUSTICIA
CLIMÁTICA,
JUSTICIA
LABORAL**



ITF

**Hacemos
avanzar
el mundo**

LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF) ES UNA FEDERACIÓN MUNDIAL DEMOCRÁTICA ENCABEZADA POR LAS AFILIADAS QUE REPRESENTA A MÁS DE 18 MILLONES DE TRABAJADORES Y TRABAJADORAS DE 670 SINDICATOS DE 147 PAÍSES EN TODOS LOS SECTORES DEL TRANSPORTE. LA ITF LUCHA FERVIENTEMENTE PARA DEFENDER LOS DERECHOS DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS, LA IGUALDAD Y LA JUSTICIA.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

ÍNDICE

PRÓLOGO	4
REIVINDICACIONES DE LA ITF EN LA COP27	7
MOVILIZACIÓN DE LOS SINDICATOS POR LA JUSTICIA CLIMÁTICA Y LA JUSTICIA LABORAL	9
PRINCIPALES REIVINDICACIONES DEL PERSONAL DEL TRANSPORTE EN LA COP27	10
01. INVERSIONES SOSTENIBLES	10
02. TRANSICIÓN JUSTA	12
03. RESILIENCIA CLIMÁTICA	14
LOS SINDICATOS DEL TRANSPORTE Y EL CAMBIO CLIMÁTICO	16
COP27: LA COP AFRICANA	19
QUÉ SON LAS NDC	22
EL PERSONAL DEL TRANSPORTE EN ACCIÓN POR UNA TRANSICIÓN JUSTA	26
LA ITF EN LA COP27	29

PRÓLOGO

¿QUÉ ESTÁ EN JUEGO PARA EL PERSONAL DEL TRANSPORTE EN LA COP27?

Atravesamos una emergencia climática que está afectando a poblaciones vulnerables de todo el mundo mucho antes y con más virulencia de lo previsto. Los científicos advierten que no podemos permitirnos seguir demorándonos en actuar.

Los trabajadores y las trabajadoras del transporte han faenado contra viento y marea: en Pakistán, siguieron trabajando en medio de unas inundaciones que anegaron un tercio del país; en Europa, continuaron de servicio durante el verano más caluroso registrado en los últimos 500 años; en Filipinas y los Estados Unidos, resistieron el caos provocado por tormentas y huracanes. A lo largo de todas estas crisis climáticas, el personal del transporte ha mantenido los países en movimiento, ha hecho llegar a sus destinos ayudas que han salvado la vida de muchas personas y ha garantizado el funcionamiento de nuestras economías, transportando mercancías y llevando a la gente a sus lugares de trabajo.

El transporte es responsable del 15 % de todos los gases de efecto invernadero

La cumbre mundial sobre el clima de 2022, la COP27, es un momento crítico en el que los

Gobiernos y las instancias encargadas de la formulación de políticas deben asumir sus responsabilidades y pasar de las palabras a la acción. Si bien los sectores del transporte que hoy dependen de los combustibles fósiles constituyen un problema grave, en el futuro, cuando logren cero emisiones de carbono, pueden convertirse en parte de la solución. La COP27 debe servir para que los Gobiernos pasen a la acción e implementen las políticas climáticas que nos lleven a conseguirlo, para lo cual es preciso acelerar la transición energética mediante el uso de combustibles sostenibles y alternativos y la electrificación.

Los Gobiernos deben elevar sus objetivos de acción climática

El cambio climático no se detiene porque estemos respondiendo a una pandemia, a la inflación o a los trastornos en las cadenas de suministro. Los compromisos de los Gobiernos o los inversores están muy lejos de ser suficientes para impulsar la transición industrial necesaria para limitar el aumento de las temperaturas a 1,5 °C. Todos los Gobiernos deben asumir la responsabilidad de avanzar. Necesitamos urgentemente que se fijen objetivos climáticos más ambiciosos y se obligue a las empresas a rendir cuentas a través de planes industriales que incluyan medidas de transición justa. La acción climática implica empleos decentes, de calidad, con protección social y basados en el diálogo social con los sindicatos. Las personas deben ser el centro de la transición, con planes de empleo y de transición justa en todos los sectores del transporte.



Las inversiones están muy por debajo de la financiación necesaria para la transición

El incumplimiento del objetivo de proporcionar financiación por valor de 100 000 millones de dólares al año para combatir el cambio climático para 2020, fijado en 2009, o de abordar el grave problema de las pérdidas y los daños, ha provocado desconfianza en —y entre— los países. La acción contra el cambio climático debe incorporar el mayor compromiso de inversión en infraestructuras de transporte a nivel mundial en más de 200 años. Estas inversiones, unidas a una política industrial que garantice el empleo, las aptitudes y la protección social necesarios para crear resiliencia, son imprescindibles para superar el reto de las cero emisiones de carbono de aquí a 2050.

A pesar de estas oportunidades, los Gobiernos siguen demorándose y haciendo recaer la carga del cambio climático sobre los hombros de los países más pobres. Abordar la financiación climática es más importante si cabe teniendo en cuenta que la COP27 será “la COP africana” y África es un continente que está sufriendo con especial dureza por la falta de medidas apropiadas. La COP27, que tendrá lugar en Egipto, es un momento importante para que las afiliadas de la ITF de África, el Mundo Árabe y las demás regiones se unan para luchar por la justicia climática para el Sur Global. Si se invierte ahora, podemos recuperar la confianza en los Gobiernos y construir infraestructuras de transporte adecuadas para el futuro.

Los sindicatos reclaman una transición justa encabezada por los trabajadores y las trabajadoras en la COP27

Los trabajadores y las trabajadoras están a la vanguardia de la lucha por elevar las ambiciones climáticas en la COP27. La ITF está colaborando con todos los sectores de la industria, desde el transporte marítimo hasta el transporte público, para lograr planes que garanticen la creación de empleos decentes, la transición justa y la estabilización del clima del planeta que nuestro futuro necesita. Ya sabemos que los objetivos de emisiones mundiales no se cumplirán si no se adoptan medidas que palíen las emisiones de nuestra industria, en concreto del transporte marítimo y el transporte público. Pero, si no se invierte en infraestructuras y servicios, no alcanzaremos ni los objetivos de emisiones del 45 % para 2030 ni de carbono cero para 2050, imprescindibles para frenar la crisis climática.

El Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa es un ejemplo de cómo deberían abordar la transición justa todos los sectores del transporte, ya que lleva a la mesa la voz de la propia gente de mar. Paralelamente, la ITF, en colaboración con el grupo de ciudades C40, reclama inversiones en el transporte público a través de la campaña “El futuro es el transporte público”, que sitúa a los trabajadores y las trabajadoras en el núcleo de la transición de la industria.

“[L]os más pobres y vulnerables, que son quienes menos han contribuido a esta crisis, están soportando sus repercusiones más brutales. Entretanto, la industria de los combustibles fósiles está disfrutando de cientos de miles de millones de dólares en subvenciones y beneficios extraordinarios, mientras menguan los presupuestos de los hogares y nuestro planeta se quema”.

António Guterres, secretario general de la ONU

Necesitamos enfoques integrales como estos en todos y cada uno de los sectores del transporte. Hemos puesto sobre aviso a los sectores aéreo, ferroviario y del transporte por carretera acerca de la necesidad de empezar ya a desarrollar planes sectoriales con los sindicatos.

Los trabajadores y las trabajadoras deben tener un lugar en la mesa donde se determina su futuro, ya que su colaboración resulta imprescindible para superar los desafíos y transformar nuestra economía. En otras palabras, los trabajadores y las trabajadoras deben estar representados en todos los niveles, desde el lugar de trabajo hasta las reuniones internacionales como la COP. Sabemos que la juventud y las mujeres trabajadoras del transporte son quienes más van a sufrir el impacto de la crisis climática, por lo que su presencia en la mesa de negociaciones, como líderes del mañana, debe estar garantizada.

Si se hace bien, la transición a unas industrias con cero emisiones de carbono puede representar una gran oportunidad para que la fuerza laboral obtenga empleos de mejor calidad, con un salario decente y lugares de trabajo más seguros. Ello supondrá también un planeta seguro en el que vivir y la creación de industrias que, además de ser ecológicas, ofrecerán empleos estables y decentes a las futuras generaciones.

No hay tiempo para más demora. Necesitamos justicia climática y laboral ya.



**Stephen Cotton,
secretario general de la ITF**

REIVINDICACIONES DE LA ITF EN LA COP27

01. OBJETIVOS CLIMÁTICOS MÁS AMBICIOSOS

Los Gobiernos, las empresas y los sindicatos del transporte debemos trabajar juntos para descarbonizar el transporte y mantener vivo el objetivo de 1,5 °C, además de para desempeñar el papel que nos corresponde en la consecución de una reducción de las emisiones del 45 % para 2030 y la meta de cero emisiones de carbono para 2050.

Para lograrlo debemos acelerar la transición energética mediante el uso de combustibles de aviación sostenibles, hidrógeno y combustibles alternativos, así como a través de la electrificación.

02. CUMPLIMIENTO DE LA PROMESA DE FINANCIACIÓN CLIMÁTICA Y ELIMINACIÓN DE LA BRECHA DE RESILIENCIA

Hace falta cumplir el compromiso de inversión anual de 100 000 millones de dólares, dar un impulso a las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte sostenible y procurar fondos para gestionar las pérdidas y daños en las infraestructuras de transporte, así como mejorar las condiciones laborales.

Los Gobiernos deben intensificar y financiar planes de adaptación que permitan construir unos sistemas de transporte resilientes al clima y unas condiciones laborales adaptadas a las futuras realidades climáticas.

03. ADOPCIÓN DE PLANES DE TRANSICIÓN JUSTA EN TODOS LOS SECTORES DEL TRANSPORTE

Es preciso tratar el transporte como un bien público, aplicando medidas gubernamentales que garanticen el control democrático, empleos sindicalizados de calidad y una transición justa. Los nuevos acuerdos sobre financiación de la lucha contra el cambio climático deben incluir normas relativas a la transición justa.

La propiedad pública de las principales infraestructuras de transporte —urbano, ferroviario, aéreo— debe ocupar un lugar central en los planes de transporte.

Foto: Marcus Kauffman



MOVILIZACIÓN DE LOS SINDICATOS POR LA JUSTICIA CLIMÁTICA Y LA JUSTICIA LABORAL

Estas son algunas de las acciones a favor de la transición justa y el transporte sostenible que pueden organizar los sindicatos durante la COP27:

Monitorear a los Gobiernos

Averigüen qué compromisos ha asumido su Gobierno con respecto a los objetivos climáticos, la transición justa y el diálogo social dentro de sus nuevos planes nacionales de acción climática o contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC). Reclamen la modificación de los planes nacionales y las NDC cuando existan deficiencias.

Organizar y reivindicar comités de transición justa

Animen a los delegados y delegadas sindicales a hablar con sus miembros sobre la acción climática y la transición justa.

Organicen con su empleador planes de transición justa a nivel de empresa o del centro de trabajo y suscriban convenios colectivos de transición justa a nivel de empresa, sectorial y nacional.

Presionar a los Gobiernos

Contacten con su Gobierno antes de la COP27 y compartan las reivindicaciones de nuestros trabajadores y trabajadoras del transporte. Estén pendientes de las intervenciones de su Gobierno durante la COP27.

Participar en la jornada de acción mundial por la justicia climática

El sábado 12 de noviembre, los sindicatos y la sociedad civil se movilizarán para mostrar cómo podría ser un mundo con políticas climáticas que prioricen a los trabajadores y trabajadoras y a las comunidades. Hay movilizaciones masivas convocadas en todo el mundo, que pretenden aunar a distintos movimientos para reforzar la capacidad de lograr cambios sistémicos: desde las luchas indígenas hasta los sindicatos, pasando por los grupos defensores de la justicia racial y los jóvenes huelguistas.

Averigüen qué manifestaciones van a tener lugar y no olviden llevar las pancartas de su sindicato.

Alzar la voz

Muestren a los líderes gubernamentales y empresariales que los sindicatos del transporte se toman en serio la acción contra el cambio climático. Compartan fotos que ilustren cómo afecta el cambio climático a su trabajo y exijan a su Gobierno que actúe en favor de la justicia climática y laboral.

Utilicen las siguientes etiquetas en las redes sociales: #unions4climate #COP27 #SomosITF

PRINCIPALES REIVINDICACIONES DEL PERSONAL DEL TRANSPORTE EN LA COP27

01. INVERSIONES SOSTENIBLES

Invertir en transporte sostenible crea puestos de trabajo

Podrían crearse millones de puestos de trabajo de calidad en el transporte público de ciudades de todo el mundo.

Con la inversión adecuada, el transporte sostenible puede erigirse en un potente motor de creación de empleo, al tiempo que nos mantiene en la senda de limitar el aumento de la temperatura mundial a 1,5 °C.

Los modelos elaborados por la ITF y el C40 en cinco ciudades —Londres, Yakarta, Milán, Johannesburgo y Houston— revelan que podrían crearse millones de empleos de calidad en todo el mundo si se invierte en transporte público sostenible. Estos modelos muestran que unas inversiones en transporte público acordes con el objetivo de 1,5 °C crearían decenas de miles de puestos de trabajo en cada ciudad entre 2021 y 2030.



LA INVERSIÓN EN TRANSPORTE PÚBLICO EN SOLO ESTAS CINCO CIUDADES CREARÍA EN ELLAS MÁS DE 650 000 EMPLEOS Y OTROS 650 000 PUESTOS DE TRABAJO ADICIONALES CON CARÁCTER GENERAL.

Asimismo, se impulsaría la creación de empleo en los sectores manufacturero y de servicios a nivel nacional en cada uno de los cinco países. Estos puestos de trabajo supondrían un estímulo renovado para las economías urbanas, gracias al mayor acceso al empleo, los servicios y las actividades de ocio.

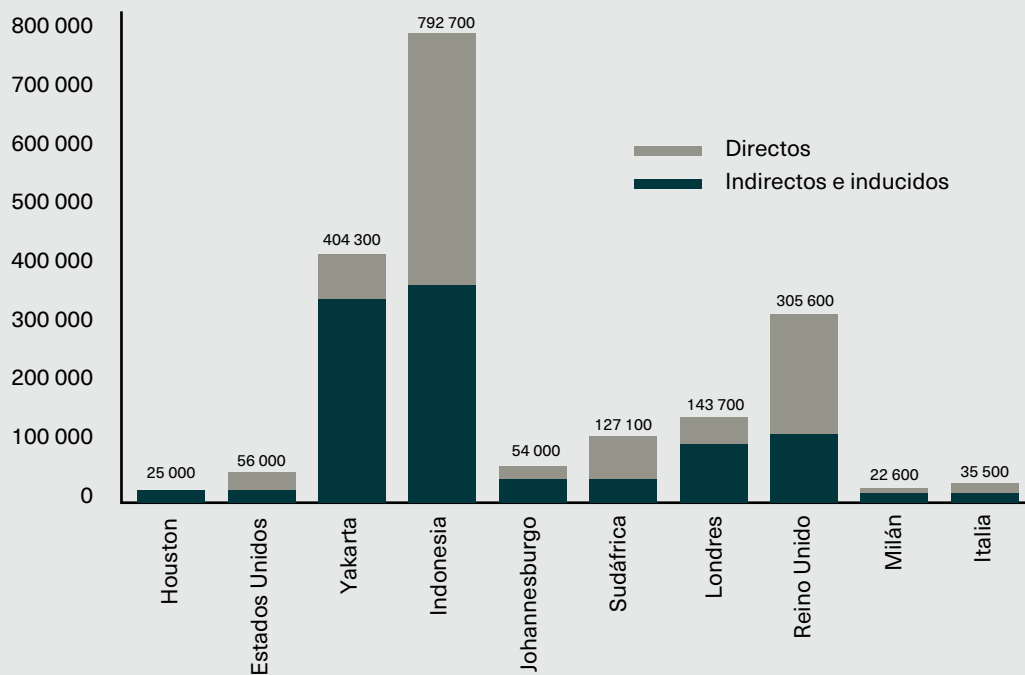


POR EJEMPLO, SI LONDRES INVIRTIERA UNA CANTIDAD ALINEADA CON EL OBJETIVO DE 1,5 °C, GANARÍA 143 700 PUESTOS DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO, ADEMÁS DE 161 900 EMPLEOS ADICIONALES EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMÍA DE LA CIUDAD, LO QUE ELEVARÍA EL TOTAL A MÁS DE 300 000 NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO PARA 2030.



EN JOHANNESBURGO SE CREARÍAN 54 000 PUESTOS DE TRABAJO, Y EN EL CONJUNTO DE SUDÁFRICA OTROS 73 100.

Las inversiones generan también beneficios más amplios para el conjunto de la sociedad y repercuten positivamente en la igualdad social, la seguridad, la salud pública, el bienestar social, la calidad de vida, el acceso al trabajo y la educación, y el desarrollo económico.



Fuente: ITF/C40 (2021). Empleos creados por una inversión en transporte público alineada con los objetivos del Acuerdo de París en cinco ciudades de muestra. Nota: Los empleos creados en un país incluyen los de la ciudad en cuestión.

Puede consultarse el informe completo en <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/c40itf-report-making-cop26-count>.

“Nuestra visión para el transporte ferroviario apuesta por la creación de millones de empleos verdes de calidad, que ofrecerán a las generaciones futuras un mundo mejor, respetuoso tanto con los derechos de los trabajadores y trabajadoras como con nuestro planeta”.

David Gobé, presidente de la Sección de Transporte Ferroviario de la ITF Federación de Trabajadores Ferroviarios de la CGT, Francia



02. TRANSICIÓN JUSTA

“Transición justa” es un término acuñado por los sindicatos, que desde siempre han defendido que la justicia laboral es fundamental en cualquier proceso de cambio estructural. Hoy, la transición justa es el concepto que mayor importancia reviste para los derechos de los trabajadores y las trabajadoras en las políticas sobre el cambio climático. Los sindicatos están presionando con éxito a favor del reconocimiento de la transición justa en el derecho internacional.

El Acuerdo de París, el tratado internacional sobre el cambio climático adoptado en 2015, compromete a todas las partes a *“ten[er] en cuenta los imperativos de una reconversión justa de la fuerza laboral y de la creación de trabajo decente y de empleos de calidad”*. Las directrices de la OIT para una transición justa amplían este principio e incluyen una referencia explícita a la negociación colectiva, la diversidad de género y la salud y la seguridad.

La transición justa se basa en el poder de la fuerza laboral. Los trabajadores y las trabajadoras deben tener voz y voto en todos los asuntos y decisiones relacionados con las repercusiones del cambio climático. La transición justa trata, por un lado, de proteger las normas laborales y, por otro, de garantizar que se escuche la importante voz de los trabajadores y las trabajadoras. La transformación hacia una industria del transporte sostenible solo será

posible si se obtiene el compromiso activo de los millones de trabajadores del transporte de todo el mundo, incluidas las mujeres y la juventud.

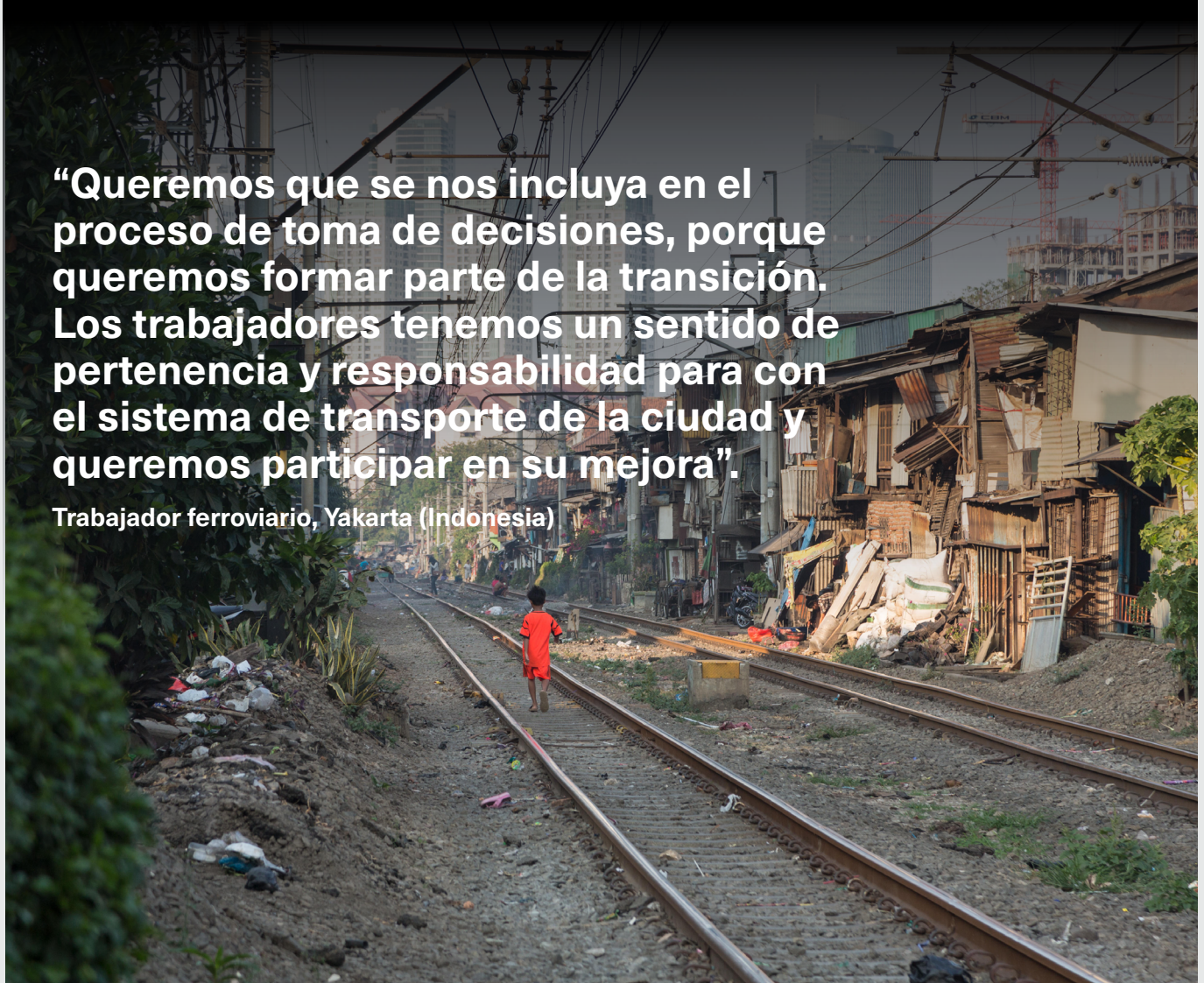
Es importante identificar las cuestiones que abordar en la transición justa mediante un enfoque ascendente. Algunas cuestiones revisten mayor importancia en determinados lugares de trabajo, regiones y sectores del transporte. Por ello, la ITF está elaborando políticas de transición justa específicas para cada sector del transporte.

El cambio climático está generando múltiples riesgos para la salud y la seguridad. El calor extremo está poniendo en peligro al personal del transporte en todas partes, desde el transporte público hasta los puertos y aeropuertos. Los riesgos para la salud y la seguridad que plantean las nuevas tecnologías también deben evaluarse minuciosamente en los procesos de transición justa. Por ejemplo, los combustibles para el transporte marítimo sin emisiones, como el amoníaco y el hidrógeno, son muy tóxicos para la mano de obra y el medioambiente.

Una transición justa también significa que los costes económicos del cambio climático —ya se trate de la capacitación necesaria para manejar las nuevas tecnologías o de la amenaza de eliminación de determinados puestos de trabajo— no deben recaer sobre la mano de obra, cuyos medios de vida deben ser protegidos. Los trabajadores y las trabajadoras del transporte necesitan garantías de empleo, respaldadas por planes de empleo a largo plazo para todos los sectores.

“Queremos que se nos incluya en el proceso de toma de decisiones, porque queremos formar parte de la transición. Los trabajadores tenemos un sentido de pertenencia y responsabilidad para con el sistema de transporte de la ciudad y queremos participar en su mejora”.

Trabajador ferroviario, Yakarta (Indonesia)



Para implicar a todos los trabajadores y trabajadoras en la lucha contra el cambio climático hace falta también una mayor democracia en el trabajo, lo que supone abordar los desequilibrios de poder existentes. Debe haber igualdad de acceso para las mujeres a los puestos de trabajo del transporte y los cargos de responsabilidad dentro de la industria. Millones de jóvenes trabajadores se enfrentan a un futuro incierto debido a la precariedad y la informalidad del empleo, por lo que deben contar con vías de formación sólidas para que puedan transformar la industria a largo plazo. Solo habrá una transición justa si abordamos estas desigualdades ahora.

La transición justa implica una visión integral del transporte sostenible. La construcción de una industria sostenible necesitará importantes cambios estructurales. Una industria del transporte que respete los límites ecológicos tendrá que basarse en el concepto de bien público —y no en el uso de energía barata y contaminante y unas condiciones laborales deficientes—. Esto requerirá un papel mucho más destacado de la propiedad pública y una mayor supervisión democrática de la planificación de los sistemas de transporte.

Los trabajadores y las trabajadoras del transporte deben tener un papel integral en la construcción de esta visión de futuro. Sabemos que la lucha contra el cambio climático y el desarrollo de una industria del transporte sostenible requerirán superar muchos desafíos. El personal del transporte conoce la industria en la que trabaja y está preparado para liderar su transformación. La transición justa propone un cambio fundamental: construir un futuro para la industria sobre la base de la justicia laboral, garantizando que el transporte propicie la igualdad en el conjunto de la sociedad.

El artículo “Defend and Transform: Mobilizing Workers for Climate Justice” (Defender y transformar: movilizar a los trabajadores por la justicia climática) puede leerse en el siguiente enlace: <https://socialistproject.ca/2021/09/defend-and-transform-climate-justice/>.

03. RESILIENCIA CLIMÁTICA

Hacia una industria del transporte resiliente al cambio climático

Nuestro clima se está deteriorando. Los efectos del cambio climático son visibles en todas partes: desde las inundaciones devastadoras hasta los incendios forestales, pasando por las olas de calor sin precedentes y el aumento del nivel del mar. Necesitamos actuar con urgencia para detener el cambio climático y hacer frente a los daños que ya están ocurriendo.

Nuestros sistemas de transporte son especialmente vulnerables a las variaciones del clima y los eventos meteorológicos extremos. La falta de inversiones adecuadas en las infraestructuras, los servicios y las protecciones necesarias para soportar los efectos actuales y previsibles del cambio climático deja al personal del transporte, a nuestras comunidades y a las empresas seriamente expuestos a daños cada vez mayores.

Las lluvias sin precedentes registradas en Sudáfrica este año provocaron inundaciones y corrimientos de tierra que diezmaron partes de su costa oriental. Las carreteras y líneas ferroviarias más importantes sufrieron graves daños, al igual que ocurrió con el material rodante y las instalaciones ferroviarias. El puerto de Durban tuvo que paralizar sus operaciones porque los vientos hicieron caer al agua pilas de contenedores. Los daños y los escombros afectaron desde las redes de transporte interior hasta las terminales portuarias. Alrededor del 60 % de las exportaciones sudafricanas pasa por el puerto de Durban, que es un centro comercial neurálgico para el África subsahariana. Inevitablemente, esto tuvo serias consecuencias para el acceso de la comunidad local a bienes y servicios esenciales y supuso enormes perjuicios para la economía nacional de Sudáfrica, así como para el comercio regional.

No se trata de un ejemplo aislado. El peligroso cambio climático está afectando al transporte en todo el mundo. Las temperaturas extremas han derretido el asfalto y doblado vías ferroviarias, provocando graves interrupciones en los servicios. Las tormentas de arena y polvo han provocado choques de vehículos y la caída de

líneas eléctricas, y las condiciones meteorológicas extremas afectan regularmente a la visibilidad de los vuelos y, en los peores casos, provocan daños en las pantallas y los motores.



ÁFRICA ESTÁ PERDIENDO ENTRE EL 5 % Y EL 15 % DE SU CRECIMIENTO ECONÓMICO PER CÁPITA DEBIDO A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO.

Los trabajadores y las trabajadoras que mantienen nuestros sistemas de transporte en movimiento durante las olas de calor, las tormentas, las sequías y las inundaciones están poniendo en riesgo su salud, su seguridad y sus medios de vida, y con demasiada frecuencia esto se ve agravado por la falta de protecciones sociales adecuadas.

Para hacer frente a estos perjuicios, necesitamos inversiones sustanciosas que financien la adaptación del transporte al cambio climático. Sin embargo, tal y como están las cosas, no solo la financiación para la adaptación está muy por debajo de lo necesario, sino que además el transporte ha quedado en gran medida olvidado. En 2019 y 2020, menos del 1 % de toda la financiación climática relacionada con el transporte se destinó a la adaptación. Es necesaria con urgencia financiación para combatir el cambio climático, sobre todo para los países en desarrollo, que son los más afectados por la crisis climática.

Mientras los países se reúnen en la COP27, la ITF reivindica:

- que los Gobiernos revisen los planes de adaptación de sus NDC. Esto debe hacerse en consulta con los trabajadores y trabajadoras para reflejar la necesidad de construir, mejorar, mantener y operar los sistemas de transporte con el fin de maximizar su resiliencia climática, salvaguardar la salud, la seguridad y los medios de vida del personal del transporte y ofrecer sistemas de protección social integrales y universales.
- Los países desarrollados deben describir cómo van a cumplir sus compromisos climáticos actuales, en concreto la duplicación de los fondos para la adaptación.
- Todos los países deben renovar sus objetivos de financiación climática para tener en cuenta las necesidades de inversión para la adaptación del transporte con criterios cuantitativos y cualitativos.

“[Debido a las inundaciones en Pakistán,] las operaciones ferroviarias casi se han paralizado en las zonas afectadas, ya que las vías están anegadas en muchos lugares y algunos puentes vitales han quedado destruidos o muy dañados. Estamos haciendo todo lo posible para restablecer las operaciones, y el personal ferroviario está desempeñando un papel fundamental en la restauración de las infraestructuras, día y noche al pie del cañón, a pesar de que casi todos ellos son víctimas de las inundaciones y muchos han perdido sus hogares y su ganado”.

Muhammad Naseem Rao, secretario general del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios (RWU), Pakistán, 2022



LOS SINDICATOS DEL TRANSPORTE Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

CRONOLOGÍA DE LA ACCIÓN CLIMÁTICA DE LA ITF



2010

Se adopta el transporte sostenible como tema central del 42.º Congreso de la ITF, celebrado en la Ciudad de México. La Resolución 1 del Congreso reclama una transformación de la industria del transporte a través de un marco para mitigar las emisiones basado en el modelo “reducir, cambiar, mejorar”, el fortalecimiento del control democrático de la economía y una transición justa basada en la creación de empleo, en puestos de trabajo de calidad y en una redistribución radical de la riqueza.

2014

El Congreso de la ITF adopta una resolución para poner en marcha el programa “Nuestro transporte público”, que promueve la mejora y la expansión del transporte público con el fin de reducir las emisiones del transporte.

2015

La ITF firma una declaración conjunta con la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) sobre liderazgo climático en agosto de 2015.

2018

La ITF lanza la “Política popular de transporte público”, que incluye la acción sobre el cambio climático como uno de sus seis ámbitos clave.

2019

El Comité Ejecutivo de la ITF decide que todas las secciones de la ITF deben establecer una política y un plan de acción sobre transporte sostenible.

2020

El Comité Ejecutivo de la ITF adopta un nuevo marco de política sobre transporte sostenible para actualizar la resolución del Congreso de 2010.

2021

La campaña “El futuro es el transporte público”, lanzada conjuntamente por la ITF y el C40, reclama inversiones por valor de 208 000 millones de dólares al año en el transporte público.

La escuela de verano de la Juventud Trabajadora de la ITF forma a 80 jóvenes trabajadores y trabajadoras del transporte en la organización en torno al transporte sostenible y la transición justa y adopta la “Política de transporte sostenible” de la Juventud Trabajadora de la ITF.

Se lanza la campaña de la ITF por unos sistemas ferroviarios seguros y sostenibles, que reclama la propiedad pública, inversiones y garantías de trabajo decente para impulsar un cambio modal hacia el transporte ferroviario.

La ITF lanza su documento de posición sobre el transporte marítimo sostenible, que incluye ocho principios para una transición justa.

COP26: El secretario general de la ITF, Stephen Cotton, interviene en el Día del Transporte y pide que se incluyan un enfoque centrado en los trabajadores y las trabajadoras y una transición justa en todas las políticas de transporte sostenible.

La ITF y el C40 lanzan el informe *Dar sentido a la COP26*, que insta a las ciudades a duplicar su inversión en transporte público para 2030.

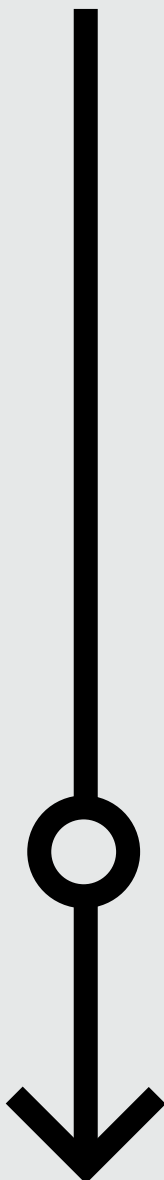
La ITF, la Cámara Naviera Internacional (ICS), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) crean el Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa.

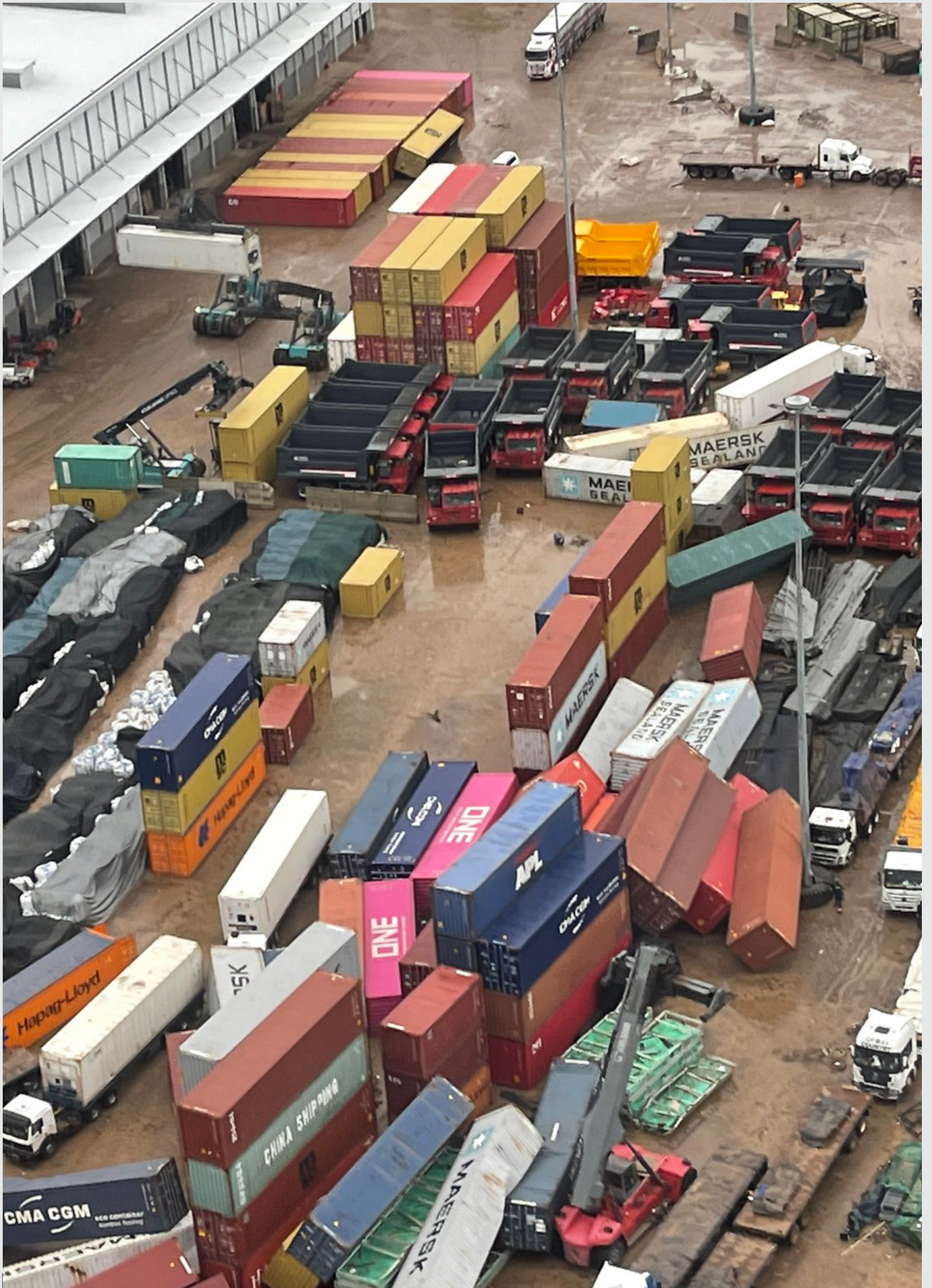
147 sindicatos de la ITF de 46 países reclaman a sus Gobiernos que refuercen sus NDC, aumentando la ambición climática e incluyendo medidas específicas sobre la transición justa y el transporte sostenible.

2022

La ITF completa el proyecto de transición justa en el transporte urbano, que reúne a una coalición de sindicatos afiliados a la ITF y organizaciones de trabajadores informales de siete ciudades para definir la transición justa desde las bases.

La Conferencia de Aviación Civil de la ITF adopta la "Política de aviación sostenible" de la ITF, en la que se reclama una mayor ambición climática, un plan global de empleo y comités nacionales de transición justa en todo el sector de la aviación.





COP27: LA COP AFRICANA

La COP27 tendrá lugar en Egipto, ya que, por turno, corresponde a África acoger el evento. Se trata de un momento crucial para poner de relieve los problemas de justicia climática que padece específicamente el personal del transporte en África, el Mundo Árabe y todos los países del Sur Global.

El cambio climático ya está afectando con dureza a África. El aumento de las temperaturas y las implacables sequías, las tormentas extremas y la subida del nivel del mar, las grandes tormentas de arena y las inundaciones devastadoras están poniendo en jaque la vida, la salud y los medios de subsistencia de personas de todo el continente y socavando su desarrollo socioeconómico. Para hacer frente al deterioro del clima en África, uno de los principales ámbitos en los que urge actuar es el transporte.

El transporte es responsable de casi una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía y, junto con la industria, es el sector cuyas emisiones están creciendo con mayor rapidez. Aplicar medidas de mitigación contundentes en el transporte resulta esencial para frenar el cambio climático y evitar que provoque mayores daños en África.

Justicia climática en África

Es importante reconocer que África fue responsable de apenas el 3 % de las emisiones acumuladas de gases de efecto invernadero entre 1850 y 2019 y que es la región que menos emisiones per cápita emite.

Por ello, la responsabilidad principal de la mitigación en el transporte debe recaer en quienes más han contribuido a las emisiones. El desarrollo de los países ricos ha sido posible gracias a sus ingentes emisiones de carbono, por lo que deben estar a la cabeza tanto de la reducción de las emisiones del transporte como de la financiación climática, para que los países en desarrollo puedan seguir creciendo al tiempo que cumplen los objetivos climáticos.

Como ya hemos visto en la región, los sistemas de transporte están especialmente expuestos a los fenómenos meteorológicos extremos. La adaptación es esencial para garantizar la resiliencia al clima de los sistemas de transporte de África, minimizar los daños para el personal que mantiene estos sistemas en funcionamiento y velar por que sigan funcionando en beneficio de las comunidades y empresas que dependen de ellos.



Teniendo en cuenta las repercusiones del cambio climático que ya está padeciendo África, es preciso tomar medidas urgentes para conseguir sistemas de transporte resilientes al clima, en otras palabras, construir, mejorar, mantener y operar infraestructuras y servicios de transporte adecuados a las realidades climáticas actuales y previstas.

El rápido crecimiento de África no debe socavar los objetivos de reducción de emisiones

Se prevé que África experimente el crecimiento urbano más rápido del mundo: sus ciudades albergarán a 950 millones de personas más en 2050. El reto consiste en desarrollar unos sistemas de transporte que apoyen ese crecimiento sin socavar los objetivos de reducción de emisiones.

El transporte urbano es un elemento fundamental de la acción climática del propio continente africano, la mayoría de cuyos vehículos son de segunda mano, a menudo de mala calidad, con bajos índices de eficiencia y elevadas emisiones. En África occidental, el transporte por carretera representa el 15 % de las emisiones, a pesar de contar con una tasa de motorización relativamente baja. El número

de automóviles privados está aumentando rápidamente, con tasas de crecimiento del 250 % o más en algunos países. En África también predomina el transporte informal. Para llegar a sus destinos, las poblaciones urbanas dependen de minibuses y vehículos de dos y tres ruedas, que son conocidos por sus elevadas emisiones, por la contaminación atmosférica y acústica y por contribuir a la congestión y los accidentes de tráfico.

Ante la rápida urbanización de África, uno de los mayores beneficios de la mitigación provendrá del desarrollo de sistemas de transporte público masivo.

Invertir en un transporte público fiable y asequible es fundamental para limitar el aumento de las emisiones a medida que se expanden las ciudades. Para ello debe tenerse en cuenta el sector del transporte informal —que llena el actual vacío en el transporte urbano— y formalizarlo gradualmente mediante medidas que protejan contra los riesgos para la salud y la seguridad, regularicen y coordinen los servicios y fomenten una rápida transición energética.

“Necesitamos que desaparezca la contraposición entre el empleo y el planeta. Los trabajadores y trabajadoras y los sindicatos pueden luchar por el empleo y por el planeta al mismo tiempo”.

John Mark Mwanika, presidente del Comité de Transporte Urbano de la ITF Sindicato Unificado del Personal General y del Transporte (ATGWU), Uganda

La fuerza laboral debe estar al frente de la transición

Es fundamental involucrar plenamente al personal del transporte, en concreto a quienes trabajan en el transporte informal, a las mujeres y a la juventud. La fuerza laboral que mantiene los sistemas de transporte en funcionamiento es la más indicada para configurar y asesorar sobre el desarrollo de nuevos sistemas de transporte. De ahí la trascendencia no solo de consultar a los trabajadores y las trabajadoras, sino de que participen activamente en la toma de decisiones sobre la descarbonización y el impacto en sus puestos de trabajo y en las condiciones laborales de su sector. Una transición justa dirigida por los trabajadores y las trabajadoras debe ocupar un lugar central de la acción climática en la industria del transporte de África.

La participación de la fuerza laboral es crucial para la planificación y la implementación eficaz de las medidas de adaptación. El empeoramiento de los efectos del cambio climático obliga a prestar especial atención a las condiciones laborales y la protección del personal del transporte de toda África. Una nueva investigación realizada por la ITF con sindicatos del transporte en El Cairo ilustra el tipo de medidas que deben planificarse desde el principio.

La financiación climática, fundamental para lograr la transformación

Es esencial que los países desarrollados proporcionen la financiación climática necesaria para lograr las transformaciones que requieren los sistemas de transporte africanos. La financiación debe dar prioridad a una transición justa encabezada por los trabajadores y las trabajadoras, a fin de conseguir sistemas de transporte sostenibles en África que beneficien a todos.

Mientras los países se reúnen en la COP27, la ITF reivindica:

- que las NDC africanas describan sus necesidades de mitigación y adaptación para el transporte, con los requisitos de financiación correspondientes;
- que los países desarrollados cumplan su compromiso de contribuir con 100 000 millones de dólares anuales a la financiación climática (y que se desembolsen los compromisos incumplidos);
- que los países desarrollados aumenten de buena fe sus nuevos objetivos de financiación climática, teniendo en cuenta las necesidades de África y de los países en desarrollo en general, concretamente en lo que respecta a la mitigación, la adaptación y las pérdidas y daños en la industria del transporte.

QUÉ SON LAS NDC

A continuación explicamos en qué consisten los compromisos climáticos vinculantes —o contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC)— de los Gobiernos y cómo pueden hacer campaña los sindicatos para que estos compromisos beneficien a los trabajadores y las trabajadoras del transporte.

El Acuerdo de París estipuló que cada país firmante debía elaborar un plan de acción climática, reconociendo que puede necesitarse un enfoque diferente según el país. Este plan de acción climática se denomina contribución determinada a nivel nacional (NDC).

Cada NDC debe fijar los objetivos y los planes de ese país para la reducción de sus emisiones y la adaptación a los impactos climáticos, sus estrategias de financiación climática y los procesos de seguimiento para mantener la acción climática en el camino marcado. Los países deben actualizar sus NDC cada cinco años, pero, dado que los planes vigentes no lograron los recortes de emisiones necesarios para limitar el calentamiento global a 1,5 °C, se ha pedido a los países que presenten en 2022 NDC revisadas, que contengan objetivos más ambiciosos.

Puede consultarse más información sobre el tema en el documento explicativo de la ITF [Aspectos básicos de las NDC](#).

En el siguiente enlace pueden ver la NDC de su país y comprobar si están incluidos el transporte sostenible y la transición justa: <https://unfccc.int/NDCREG>.

Compromisos relativos al transporte incluidos en las NDC: África en el foco de atención

No hay una solución única para toda África. Los países del continente tienen desafíos climáticos, recursos, niveles de desarrollo y contextos económicos, sociales y de conflicto muy diversos.

Los criterios de la acción climática y la movilización de la financiación que precisa deben adaptarse a la situación de cada país y vincularse con las prioridades, los planes y los proyectos existentes. En todos los casos, los criterios deben tener siempre en cuenta el transporte, dada su importancia clave para el desarrollo económico y su función esencial en el traslado diario de mercancías y personas.

Un examen de las NDC de cinco países africanos muestra la variedad de formas en que se tiene en cuenta el transporte y pone de relieve los aspectos en los que hay que seguir avanzando.

ANGOLA

Perfil: Estado del centro-sur de África rico en petróleo y con una historia reciente de guerra civil.

Aunque la NDC de Angola menciona el transporte y señala que se espera un aumento de las emisiones del transporte debido al crecimiento económico, la única medida específica sobre el transporte mencionada en el apartado de mitigación es la puesta en marcha de autobuses que funcionen con gas natural, algo que contribuirá a mitigar menos del 1 % de las emisiones totales. En cuanto a la adaptación, la NDC no incluye referencias específicas al transporte, aparte de un estudio de impacto sobre la productividad pesquera.

LIBERIA

Perfil: Estado de África occidental rico en recursos naturales. Uno de los países menos desarrollados del mundo, con muy bajas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Gravemente afectado por las recientes guerras civiles y los múltiples brotes de ébola.

En el apartado de mitigación, la NDC de Liberia promete para 2030 una reducción del 15 % de su nivel habitual de emisiones, mediante la introducción de *kekehs* eléctricos (*auto-rickshaws*), pero no detalla cómo se logrará. La NDC también menciona la intención de convertir a gas natural los autobuses de la Autoridad Nacional de Tránsito y los taxis privados de aquí a 2030, imponer gravámenes a los vehículos con altas emisiones de GEI y ofrecer desgravaciones a aquellos con menores emisiones, y desarrollar una política de transporte sostenible para 2025. En cuanto a la adaptación, se compromete a desarrollar un plan de infraestructuras verdes para las ciudades del país, pero no ofrece detalles ni medidas específicas sobre el transporte.

MAURICIO

Perfil: Archipiélago de 70 islas en el océano Índico. Pequeño Estado insular en desarrollo amenazado por la subida del nivel del mar. Tiene el mayor nivel de desarrollo de África.

La NDC de Mauricio, que incluye el transporte como uno de los sectores prioritarios para la mitigación, se compromete a ampliar su red de trenes ligeros en el marco de una estrategia nacional destinada a modernizar y mejorar el transporte público para 2022. También se compromete a eliminar progresivamente las subvenciones e incentivos a la importación de autobuses diésel y aumentar las subvenciones para la compra de vehículos eléctricos. Sin embargo, no incluye ningún objetivo de reducción de emisiones asociado específicamente a estas medidas de transporte. En cuanto a la adaptación, aparte de mencionar la pesca y el turismo, no hace referencia al transporte.

MARRUECOS

Perfil: Estado del noroeste de África y quinta economía del continente.

En el marco del programa de mejora del transporte público urbano incluido en su NDC, Marruecos ha esbozado varias estrategias y objetivos de mitigación específicos para el transporte. Su objetivo principal consiste en promover un enfoque multimodal del transporte interurbano, que incluye trenes, autobuses eléctricos y taxis, así como la expansión de los tranvías. Se promete un fondo de apoyo al transporte urbano por carretera de 200 millones de dólares para el programa. En cuanto a la adaptación, hay referencias a la pesca, aunque no se incluyen objetivos concretos. Marruecos ha puesto en marcha un plan nacional de adaptación, pero el transporte no figura en la actualidad como sector prioritario.

NIGERIA

Perfil: Estado de África occidental rico en petróleo. Es el país africano más poblado y se considera una economía emergente. Forma parte de los “próximos once”, junto a Estados como Egipto, México, Corea del Sur y Turquía.

En el apartado de mitigación, la NDC de Nigeria incluye varios compromisos relacionados con el transporte, como la puesta en marcha de 100 000 autobuses más para 2030, la expansión del sistema de bus de tránsito rápido (BRT) hasta representar más del 22 % de los pasajeros-kilómetro para 2035, la utilización de gas natural en la cuarta parte de los camiones y autobuses para 2030 y el endurecimiento de los límites de emisiones de todos los vehículos para 2023 y 2030. Sin embargo, carece de un compromiso específico firme en cuanto a la reducción de emisiones en el transporte. La NDC también incluye un plan de acción climática quinquenal para la capital, Lagos, uno de cuyos tres focos de interés es el transporte. Las medidas a las que se hace referencia en este plan son la ampliación de la red BRT de la ciudad, la ordenación del territorio para promover un desarrollo orientado al transporte público, el fomento de la actualización de los vehículos de bajas emisiones y el cambio modal del transporte de mercancías (de las carreteras al ferrocarril). En cuanto a la adaptación, se hace referencia al impacto del cambio climático en el turismo y, brevemente, al transporte fluvial y marítimo. Nigeria está avanzando en su plan nacional de adaptación, pero aún no está claro cómo encajará el transporte en él.

LAS NDC EN EL FOCO DE ATENCIÓN

Compromisos de transición justa

Aunque en estas NDC hay algunas referencias a cuestiones relacionadas con la transición justa, el género y la juventud, no queda claro cuáles serán las repercusiones específicas para el personal del transporte. Sigue habiendo grandes interrogantes:

- ¿Qué disposiciones existen para involucrar al personal del transporte (en concreto las mujeres y la juventud) en los planes climáticos para esta industria?
- ¿Cómo se evalúan y abordan las repercusiones de las medidas propuestas para los trabajadores y trabajadoras (incluidos los informales)?

Compromisos de mitigación

Es positivo que algunos de estos países hayan establecido medidas de mitigación detalladas para el transporte, pero sorprende que solo Liberia —el país de este grupo que menos ha contribuido a las emisiones— haya fijado un objetivo concreto de reducción de las emisiones relacionadas con el transporte.

Compromisos de adaptación

La falta de atención a la adaptación del transporte resulta llamativa, sobre todo teniendo en cuenta que el cambio climático

está ya repercutiendo en los sistemas de transporte de cada uno de estos países. Se trata de una grave omisión (máxime en aquellos casos en los que las NDC contemplan la ampliación de los sistemas de transporte), que deja particularmente vulnerables al cambio climático a los sistemas que mantienen a sus comunidades y economías en movimiento y pone en especial riesgo la seguridad, la salud y los medios de vida del personal del transporte.

Solventar las carencias

Los vacíos en materia de transición justa, mitigación y adaptación en las NDC deben ser abordados lo antes posible, para que los países de África —y sus trabajadores y trabajadoras— cuenten con planes de acción climática completos y ambiciosos para el transporte, que realmente implementen una transición justa.

Debe indicarse cuál es la inversión necesaria para hacer realidad estas NDC. Los sindicatos del transporte reclaman a los Gobiernos que solventen las lagunas y pongan estos planes en marcha.



EL PERSONAL DEL TRANSPORTE EN ACCIÓN POR UNA TRANSICIÓN JUSTA

Los sindicatos de la ITF están liderando en todo el mundo la lucha por una transición justa desde las bases, en todos los sectores del transporte.

01. Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa

El Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa fue establecido con ocasión de la COP26 en Glasgow. Se trata del primer grupo de trabajo mundial que aborda la transición justa de un sector en su conjunto. Sus socios fundadores son la ITF, la Cámara Naviera Internacional (ICS), el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Con una representación tripartita de sindicatos, empleadores y organizaciones gubernamentales internacionales, el grupo de trabajo abarca la totalidad del sector marítimo.

El objetivo del grupo de trabajo consiste en garantizar que la perspectiva de la gente de mar, cuya experiencia y conocimientos serán fundamentales para hacer realidad la descarbonización del transporte marítimo, ocupe un lugar central en las decisiones sobre esta materia (incluidas la protección de las normas laborales de la gente de mar y la garantía de que el personal tenga voz y voto en todos los cambios importantes que implicará la descarbonización). El grupo de trabajo también tiene una visión más amplia de la transición justa y vela por la equidad y la justicia para todos los trabajadores y trabajadoras a lo largo de la cadena de suministro marítima, así como en las comunidades portuarias y los países del Sur Global.

La primera medida del grupo de trabajo fue encargar un estudio sobre las competencias que necesitará en el futuro la mano de obra marítima, una vez realizada la transición hacia buques de cero emisiones. Los resultados preliminares del estudio, que se presentará en la COP27, revelan que cientos de miles de marinos necesitarán una nueva capacitación de aquí a 2030 para que el sector marítimo pueda cumplir los objetivos y el calendario del Acuerdo de París.

El estudio destacará la importancia de la salud y la seguridad para la transición justa del transporte marítimo. Los buques de cero emisiones utilizarán tecnologías peligrosas, como los sistemas de propulsión a hidrógeno o amoníaco, cuya toxicidad plantea enormes riesgos para la gente de mar y el medioambiente. La adopción de estos combustibles solo puede ocurrir contando con la participación activa de la gente de mar en todos los aspectos que atañen a la gestión de la salud y la seguridad.

El estudio también muestra la enorme magnitud de los cambios necesarios. El grupo de trabajo reconoce que los empleos de calidad y el trabajo decente serán esenciales para atraer y retener a una mano de obra altamente cualificada, y esto requerirá medidas contundentes para apoyar a la juventud marina y cambios radicales para impulsar la entrada de más mujeres al sector.

“Estamos ahí fuera desprotegidos y no queremos esperar a que un trabajador sea alcanzado por un rayo para tomar medidas. Esto ocurre cada vez con más frecuencia”.

Andrés Sánchez, delegado sindical de la APA y miembro del comité de salud y seguridad

02. Una transición justa para el personal de la aviación: los trabajadores y trabajadoras de un aeropuerto de Buenos Aires crean un sistema de alerta temprana a través de WhatsApp

Las trabajadoras y los trabajadores de la aviación son muy conscientes de las repercusiones que tiene la crisis climática para sus puestos de trabajo y para los pasajeros y las comunidades a las que sirven. En Buenos Aires (Argentina), los miembros de la Asociación del Personal Aeronáutico (APA) tomaron cartas en el asunto.

Plantearon su preocupación por los riesgos que suponen las cada vez más frecuentes e intensas tormentas eléctricas en el Aeroparque de Buenos Aires, así como por la falta de un sistema de alerta para los trabajadores que se ven en medio de una tormenta. Los rayos en la pista son uno de los riesgos más graves para el personal de tierra en la aviación.

Como los empleadores no respondían a sus reivindicaciones, los trabajadores se unieron a sus compañeros de la estación meteorológica y crearon un grupo de WhatsApp para alertar sobre los fenómenos meteorológicos extremos. A través del grupo, el personal de tierra recibía alertas sobre las tormentas que se avecinaban e indicaciones sobre cuándo dirigirse a un lugar seguro.

Luego de meses de presión sobre los empleadores (como aerolíneas, empresas de manipulación de equipajes o empresas de repostaje), el sindicato llegó a un acuerdo para la suspensión de todas las tareas durante los fenómenos meteorológicos extremos. Este acuerdo y el protocolo correspondiente acabaron convirtiéndose en política nacional en 2018, cuando el organismo regulador de la aviación civil del país lo extendió a todas las operaciones

aeroportuarias. En 2019, el mayor operador aeroportuario de Argentina, Aeropuertos 2000, instaló sistemas de alerta sonora y visual en todos los aeropuertos principales, que ofrecen al personal diversas advertencias y tiempo suficiente para pausar las operaciones cuando se dan condiciones meteorológicas extremas.

Los trabajadores y las trabajadoras que pusieron en marcha el sistema de alerta son ahora pilares de la labor que desempeña el sindicato para paliar los efectos del cambio climático en el personal de la aviación, así como ejemplos del protagonismo que puede tener la fuerza laboral al reclamar una transición justa. El éxito del sistema de alerta temprana los ha motivado a presionar a las autoridades aeroportuarias y los empleadores para que electrifiquen las operaciones en los aeropuertos, creen un protocolo frente al calor extremo, garanticen las mismas protecciones para el personal con empleo precario e integren el clima como una cuestión central que debe ser abordada por los comités de salud y seguridad.

03. Los trabajadores y trabajadoras de plataformas digitales de Hyderabad exigen una transición justa con derechos y protección

En todo el mundo se han difundido por la televisión y las redes sociales imágenes de repartidores de comida trabajando en condiciones meteorológicas extremas —en plena tormenta, ante inundaciones masivas o durante olas de calor—. Estas imágenes, cada vez más frecuentes, ilustran las peligrosas condiciones laborales de quienes trabajan para plataformas digitales, que se han visto agravadas por la crisis climática.

Debido a la falta de derechos laborales —a menudo porque sus empleadores los clasifican incorrectamente como contratistas

“Los trabajadores se ven obligados a elegir entre su seguridad y ganarse la vida. Los conductores y repartidores están expuestos a riesgos crónicos de salud laboral debido al cambio climático y la contaminación, como calambres musculares y agotamiento causados por el calor, insolación, enfermedades cardíacas, enfermedades respiratorias y trastornos alérgicos, por no mencionar el estrés mental de nuestras largas jornadas en las congestionadas calles de la ciudad”.

Shaik Salauddin, presidente del TGPWU-IFAT

autónomos—, los trabajadores y las trabajadoras de plataformas digitales no tienen más remedio que seguir realizando viajes y entregando pedidos durante eventos meteorológicos extremos, sin ninguna protección y, con frecuencia, corriendo riesgos mucho mayores. Así sucede, sobre todo, con los repartidores de comida, de quienes se espera que continúen trabajando a pesar de las dificultades meteorológicas, sin contar con un refugio o un seguro médico que los proteja.

En Hyderabad (India), los trabajadores y trabajadoras de plataformas digitales se están organizando para poner de manifiesto estas condiciones y exigir que las empresas que se declaran sostenibles incluyan a los trabajadores en su ecuación de sostenibilidad. Desde hace más de un año, el personal organizado en el Sindicato de Trabajadores de Microtareas y Plataformas de Telangana (TGPWU), miembro de la Federación India de Trabajadores del Transporte basados en Aplicaciones (IFAT), está haciendo campaña por una transición justa para los trabajadores de plataformas digitales. El sindicato está realizando una labor de concientización sobre el aumento de las temperaturas, las precipitaciones y la contaminación, dados los riesgos para la salud y la seguridad a los que se enfrentan los conductores y repartidores que deben trabajar durante las olas de calor y las inundaciones.

Durante la reciente ola de calor que asoló la India, el TGPWU-IFAT dio a conocer la situación de quienes realizan repartos en bicicleta para empresas como Swiggy y Zomato, que son los más expuestos a los golpes de calor. Estas empresas les negaron la protección durante las olas de calor y no les trasladaron las tarifas adicionales que cobraban a los clientes debido al aumento de la demanda.

El TGPWU-IFAT está liderando una campaña por una transición justa que no se limita a las condiciones laborales durante los fenómenos meteorológicos extremos. Los trabajadores y las trabajadoras del sindicato han decidido realizar auditorías climáticas en las zonas por las que transitan con más frecuencia, así como en las comunidades donde viven, para reivindicar las infraestructuras y protecciones necesarias. También exigen ayudas a los Gobiernos regional y federal para realizar una transición a los vehículos eléctricos sin endeudarse más. La gran mayoría de los trabajadores de plataformas digitales se beneficiaría de la electrificación del transporte, que disminuiría la contaminación atmosférica y acústica, pero no puede cambiar sus vehículos sin subvenciones y ayudas de los Gobiernos.

LA ITF EN LA COP27

El programa de actividades sindicales durante la COP27 en Sharm el Sheij puede consultarse en el siguiente enlace: tinyurl.com/unions-cop27.

Iremos actualizando el programa a medida que dispongamos de nueva información.

La delegación de la ITF en la COP27 estará compuesta por:

Stephen Cotton
Secretario general de la ITF

John Mark Mwanika
Presidente del Comité de Transporte Urbano de la ITF
Sindicato Unificado del Personal General y del Transporte (ATGWU), Uganda
@jhmrmwanika

David Gobé
Presidente de la Sección de Transporte Ferroviario de la ITF
Federación de Trabajadores Ferroviarios de la CGT, Francia
@davidgobe1

Jas Giri
Representante de la Juventud Trabajadora del Transporte de la ITF
Sindicato de Transporte Ferroviario y Marítimo (RMTU), Nueva Zelanda

Sari Sairanen
Unifor, Canadá

Bilal Malkawi
Secretario regional de la ITF para el Mundo Árabe

Jeremy Anderson
Responsable de Transporte Sostenible de la ITF
@linesofpower

Juman Kubba
Investigadora estratégica de la ITF

Samar Youssif Safan
Formador regional del Mundo Árabe de la ITF

Lindsey Austin
Marina
Sindicato Internacional de Gente de Mar (SIU), Estados Unidos

Cleo Bierneza
Marina
Sindicato de Oficiales de la Marina y Gente de Mar Asociados de Filipinas (AMOSUP), Filipinas

WWW.ITFGLOBAL.ORG

· MOVEMOS EL MUNDO ·



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0) 20 7403 2733