



GREENPEACE



Propuestas para una descarbonización y transición justa en el sector del transporte

Presentadas por CCOO y las organizaciones ecologistas Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF el 21 de septiembre de 2022

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente el transporte representa un tercio del consumo de energía final de los países miembros de la UE y es responsable de más de un quinto de las emisiones de gases de efecto invernadero en el viejo continente. También es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y acústica urbana. Además, las infraestructuras del transporte tienen efectos muy lesivos sobre el territorio porque, entre muchas otras afecciones, ocupan una gran cantidad de suelo y provocan un efecto barrera, compartimentando los espacios naturales dificultando o impidiendo migraciones y dispersión de especies animales con una incidencia negativa en la protección de especies de fauna y flora, algunas de ellas en serio peligro de extinción.

A la vez, el transporte es un sector de gran importancia para la sociedad y la economía, alcanza el 3% del PIB, permite el intercambio de mercancías y el desplazamiento de personas, así como el acceso a bienes, derechos y servicios, generando además un importante volumen de empleo, alrededor de 900.000 trabajadores y trabajadoras en España. Además, en muchos casos la prestación de sus servicios genera empleos en el ámbito local sin riesgo de deslocalización por dedicarse directamente a la atención, prestación y mantenimiento de la actividad.

Sin embargo, el creciente aumento del desplazamiento de personas, derivado fundamentalmente de una urbanización dispersa por las periferias urbanas, de baja densidad y sin mixtura de usos del suelo y con enorme descontrol en la planificación, así como el incremento del turismo a grandes distancias, junto al de mercancías que recorren miles de kilómetros por la expansión de la economía globalizada, hace que las llamadas externalidades del transporte se intensifiquen.

Infraestructuras de transporte

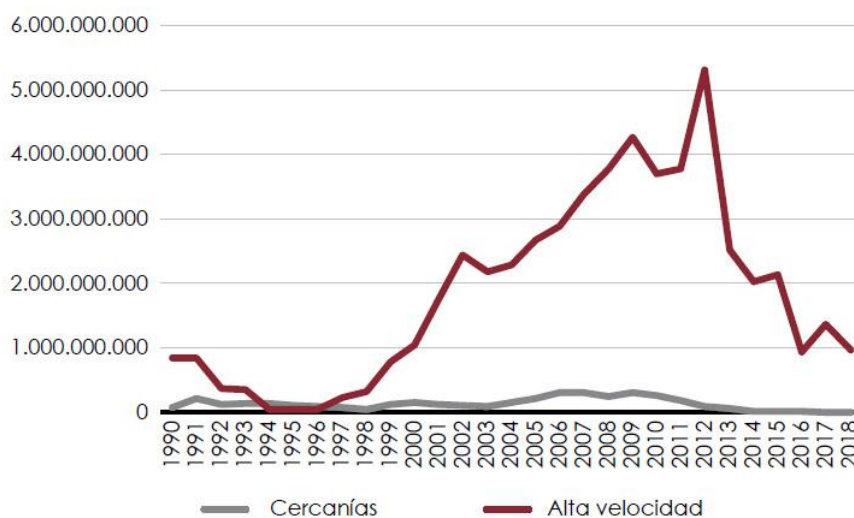
Es evidente que la inversión de los fondos de cohesión europea y otros, no siempre se hizo de manera eficiente ni eficaz. En muchos casos, sirvió para potenciar y complementar la especulación y expansión urbanística, transformando de manera muy significativa unas ciudades que tenían núcleos urbanos densos, compactos y multifuncionales, pero que se atomizaron en urbanizaciones de amplia extensión y baja densidad demográfica, donde no era fácil disponer de todos los servicios básicos como el transporte público.

También, con fondos europeos y de los presupuestos estatales o autonómicos, se construyeron muchas infraestructuras innecesarias: autovías sin tráfico que justificara el desdoblamiento, autopistas de peaje que han sido rescatadas, líneas de alta velocidad ferroviaria mientras se abandonaba el resto del ferrocarril, aeropuertos sin demanda de viajeros, ampliación de puertos sin estar saturados los servicios portuarios, etc. En definitiva, una política de infraestructuras orientada hacia la construcción como fin y la sobrecapacidad como resultado, que ha llevado al aumento de los desplazamientos individuales de la ciudadanía, así como de la distancia a recorrer, lo que incrementó el parque automovilístico, pasando de nueve millones de turismos en 1985 a 24,5 millones en 2019.

La red de **carreteras** gestionadas por el Estado aumentó desde 1986 a 2018 en 768 km en autopistas de peaje y 8.736 km en autovías. España, con más de 17.000 km de autovías y autopistas, es el país europeo con más kilómetros de estas infraestructuras y el tercero del mundo. Este aumento, ha favorecido el crecimiento en el número de matriculaciones y el incremento del uso del automóvil y de la red viaria. Sin embargo, esta vasta red de autovías no ha ido acompañada de una mejora en la oferta del transporte público de viajeros por autobús que garantice las conexiones por las zonas que atraviesan, lo que ha agravado la dependencia del automóvil en un entorno afectado gravemente por la despoblación y el envejecimiento.

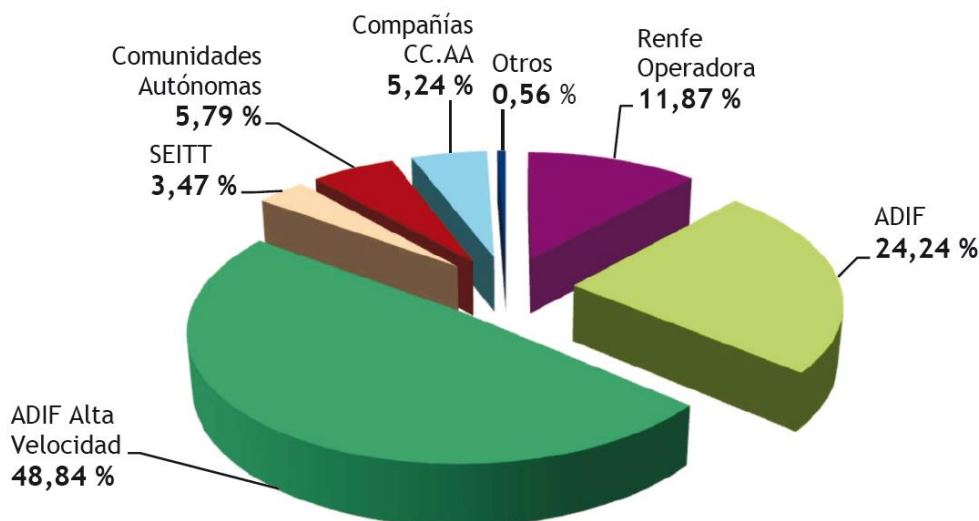
La **red ferroviaria** tiene una longitud de 15.632 km de los que 3.762 km pertenecen a la red de ADIF-Alta Velocidad. Hasta fechas muy recientes, la inversión se ha volcado mayoritariamente en la construcción de líneas de nuevo trazado, dejando una inversión residual para la red existente, lo que ha resultado en una degradación de los servicios de cercanías y media distancia –e incluso la supresión de líneas– a pesar de su retorno social y ambiental positivo al atender la movilidad cotidiana de la población. Este desequilibrio puede observarse en las gráficas siguientes, si bien las inversiones aprobadas en 2022 acercan las inversiones en alta velocidad a las que recibirán el conjunto de cercanías y la red convencional.

INVERSIÓN EN CERCANÍAS Y ALTA VELOCIDAD. EUROS CONSTANTES DE 2018



Fuente: MITMA.

Distribución de las inversiones en el transporte ferroviario (2019)



Fuente: Dir. Gral. Programación Económica y Presupuestos.
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Diciembre 2021

La **aviación** es uno de los modos de transporte de mayor impacto ambiental. Además de la ocupación de espacio y la pérdida de biodiversidad asociada a la construcción y/o ampliación de infraestructuras aeroportuarias, y de las afecciones a la salud humana generada por el ruido y la contaminación atmosférica, el avión es el medio de transporte que tiene unas emisiones de CO₂ más elevadas. Se ha calculado que supone una emisión de 394 gramos de CO₂ eq/pasajero km, por 146 de automóvil y sólo 5 del

tren¹. Además del CO₂, los aviones generan otras emisiones (óxidos de nitrógeno, vapor de agua, derivados de ozono, etc.) que duplican los impactos del CO₂.

Sin embargo, es el medio que más crece. Si se mantuvieran las previsiones de crecimiento los viajes internacionales de antes de la pandemia de un 4,3% anual, las emisiones de la aviación serían en 2050 entre 4 y 8 veces superiores a la actualidad. Esto, en un contexto de emergencia climática, hace más necesario que nunca reducir la demanda de transporte aéreo al tiempo que se buscan alternativas y se profundiza en la innovación, la investigación y la eficiencia para abordar los cambios necesarios y lograr una reducción muy significativa de sus emisiones.

Por otra parte, los costes del transporte aéreo son cada vez más bajos por la competencia desleal de las líneas de bajo coste, por una regulación insuficiente del sector y por las cuantiosas ayudas públicas que reciben en todo el mundo. A las exenciones fiscales al combustible, la ausencia de mecanismos de regulación de emisiones y la exención del IVA en vuelos internacionales, se suma una multitud de ayudas públicas en forma de patrocinios turísticos, vuelos subvencionados y acuerdos con ayuntamientos y CC.AA. que, en muchos casos, han sido denunciados por el Tribunal de Cuentas Europeo por vulnerar los principios de libre competencia frente al resto de modos de transporte.

En España la red principal de aeropuertos es gestionada por AENA, administrando actualmente un total de 46 aeropuertos, 22 de los cuales no ha superado los 500.000 viajeros año. Este número de aeropuertos está sobredimensionado y no obedece a la demanda real de viajeros. Tampoco dejan de plantearse ampliaciones de estas infraestructuras, a pesar de la clara necesidad de reducir el tráfico aéreo para cumplir los objetivos climáticos.

La red de **puertos** también se ha reforzado para el transporte de mercancías, siendo los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia los más importantes. En los últimos años el aumento de pasajeros es constante debido a la oferta turística de cruceros, que genera una competencia entre las distintas fachadas marítimas para ganar ese mercado, además de contribuir significativamente a la mala calidad del aire en los alrededores de los puertos y a promover un modelo turístico masivo y dañino para la habitabilidad de las ciudades. La falta de coordinación entre las Autoridades Portuarias ha impedido realizar unas previsiones sensatas y acordar un reparto ordenado y coherente de las distintas plataformas logísticas, que han optado por competir entre sí en lugar de complementarse.

En el **ámbito urbano** el urbanismo disperso y descontrolado y la falta de mezcla de usos del suelo al que se hacía referencia en párrafos anteriores, ha supuesto un incremento de la distancia entre las viviendas y los centros de actividad (trabajo, gestiones, servicios, ocio, etc.), especialmente en las áreas metropolitanas, propiciando el uso del automóvil privado en detrimento del transporte público y colectivo (en muchos casos escaso o inexistente) y dificultando la movilidad activa, a

¹ Agencia Austriaca de Medio Ambiente, 2019.

pie y en bicicleta. El aumento de la distribución *online* de productos es otro fenómeno que induce incrementos del tráfico urbano motorizado.

Así pues, el actual sistema de transporte se ha caracterizado por mantener una desmesurada apuesta por el transporte por carretera, y dentro de él el del vehículo motorizado privado, con un solo ocupante en muchas ocasiones, provocando un desequilibrio territorial y modal sin que hayan existido alternativas universales suficientes y razonables para hacer del transporte público y/o colectivo el modelo preferente de la ciudadanía.

Difícil reducción de emisiones

La descarbonización del transporte es un gran desafío mundial. En el caso de Europa el compromiso de disminución de sus emisiones es de un 90% para 2050, quedando menos de 30 años para cumplirlo. Pero, además, recordemos que el objetivo general de reducción de emisiones para 2030 lo aumentó la Unión Europea al -55%, tomando como referencia en nivel de 1990.

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 43% del total estatal. Los automóviles representan el 17,6% de toda la energía final que consumimos en el país. Según el último informe disponible, correspondiente a 2020, en España se emitieron 274,7 millones de toneladas de CO₂ equivalente. Según el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) para el período 2021-2030 se fija para 2030 reducir una de cada tres toneladas de CO₂ equivalente en relación al momento presente. El 27% del total de las emisiones corresponden al transporte y de ellas 1/3 se concentran en las aglomeraciones urbanas.

Por otra parte, hay que señalar que en las ciudades el transporte es, con diferencia, la principal fuente de emisiones y compuestos contaminantes de la atmósfera y de la contaminación acústica, pero además la movilidad en coche y en motocicleta conlleva una elevada siniestralidad vial, mientras el transporte público ferroviario o en autobuses y autocares resulta mucho más seguro. Supone una importante ocupación y fragmentación de espacio, tanto en las ciudades como en el resto del territorio, donde también impacta severamente en la biodiversidad.

Estos desequilibrios y los recortes de los últimos años han afectado también al deterioro del transporte público, perjudicando a los grupos sociales más desfavorecidos que lo utilizan: jóvenes, mujeres, personas mayores e inmigrantes, grupos que por lo general tienen más difícil asumir la propiedad de un automóvil o directamente no pueden.

Es evidente que España con la actual política de transporte tendrá muchas dificultades para cumplir con los compromisos de la UE en la reducción de GEI. Por ello, se debe apostar por un nuevo modelo de transporte sostenible, descarbonizado, seguro, intermodal, donde la columna vertebral sea el transporte público y los modos más ecológicos, a pie, en bicicleta y en tren, mientras que el transporte motorizado

terrestre, aéreo y marítimo sean complementarios y nunca preferentes, optando por el ferrocarril cuando sea posible. Sin olvidar la necesidad de una transición justa para las personas que desarrollan su labor en cualquiera de sus modalidades y que puedan verse afectadas por los cambios a introducir.

Dicho modelo debe, además, responder a las necesidades específicas de movilidad de aquellos colectivos sociales más vulnerables, así como integrar una perspectiva de género que tenga en cuenta las especificidades de los patrones de movilidad de las mujeres, íntimamente relacionados con la división del trabajo y los cuidados y mayormente usuarias del transporte público, con lo cual, aumentar el transporte público en términos de calidad y cantidad es una política efectiva de igualdad.

En España el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021 -2030 (PNIEC) establece un objetivo de reducción de emisiones para los sectores difusos, como el transporte, en un 39%, pero deberá modificarse al alza si se tiene en cuenta el aumento de ambición europea. El problema más importante es que la dependencia del transporte de los combustibles fósiles es de un 95% sin que aún se vislumbren a corto plazo tecnologías eléctricas o de otro tipo, que permitan disminuir suficientemente las emisiones de CO₂, sobre todo en determinados segmentos del sector como la aviación, el transporte marítimo o los camiones de gran tonelaje.

Por todo ello va a ser necesario reducir la actual demanda de transporte a escala global. La propia *Estrategia de Transición Justa* aprobada por el Gobierno señala “*la minimización de las necesidades de transporte*” como una de las acciones que hay que emprender para cumplir con los objetivos de descarbonización. La disminución de desplazamientos se puede y debe hacer tanto en el transporte urbano como en el de mercancías o en el turismo, teniendo presente la realidad laboral de las personas. Este planteamiento es correlativo al de la necesidad del ahorro en el sector de la energía o al de la reducción en la generación de los residuos en el ámbito de la producción y el consumo. En el contexto de la actual emergencia climática y ecológica no es suficiente con un mero cambio modal o de tecnologías.

Propuestas

El cambio en el transporte debe contemplar al menos los siguientes aspectos:

En general

- Aprobación de un marco normativo básico que regule la movilidad a través de una ley estatal de movilidad sostenible que incluya la financiación del transporte público. El gran crecimiento que el escenario de eficiencia energética otorga al transporte público no se podrá abordar sin un nuevo marco financiero que lo haga posible.
- Establecer políticas para reducir las necesidades de desplazamientos y gestionar la demanda de transporte con la oferta de modos alternativos, las restricciones al

vehículo motorizado privado y con un urbanismo con mezcla de usos del suelo, compacto y con densidades medias tanto en el ámbito urbano como en el de personas y mercancías.

- Se deben aflorar y visualizar los impactos en la sostenibilidad -sin olvidar sus externalidades negativas- de los materiales y combustibles mediante un correcto etiquetado de vehículos. Esta información debe ser coherente con la información de los balances e informes de gestión de las empresas (públicas y privadas).
- Es necesario rediseñar toda la política fiscal y el sistema de ayudas e inversiones de forma coherente con el punto anterior, integrando así en el balance coste-beneficio de las entidades públicas y privadas, las externalidades que repercuten negativamente en la sociedad (salud, biodiversidad, territorio, medio ambiente, desequilibrio de la balanza comercial, etc.) por sus actividades y el uso que realizan del transporte, tanto terrestre, como del aéreo y marítimo, tratando de reconducir el traslado de mercancías y personas por los canales menos impactantes.
- Reducir la demanda de energía y combustible es el elemento esencial para mitigar las emisiones y los impactos del transporte en el entorno y la salud de las personas. En este sentido, resulta esencial sustituir progresivamente el uso de todo combustible de origen fósil, así como evitar los carburantes procedentes de cultivos alimentarios.
- Reconsiderar las ayudas, bonificaciones y descuentos que existen para los transportes que emplean combustibles fósiles. La sostenibilidad del combustible tiene que garantizarse a lo largo de toda su cadena de producción, incluyendo factores como la evaluación del consumo de suelo o la pérdida de biodiversidad.
- Análisis de cada realidad en cada localidad y territorio con el fin de ajustar ofertas alternativas reales para los desplazamientos cotidianos con la implementación de planes de movilidad y accesibilidad laboral y poblacional.
- Establecimientos de foros de participación social, para la democratización en la toma de decisiones y prioridades, tanto a nivel local y autonómico como en los organismos de participación enmarcados en el nuevo Sistema Nacional de Movilidad.

Movilidad de las personas

- Articular medidas para facilitar y mejorar el transporte público y colectivo y el transporte a demanda en las zonas rurales, evitando el desequilibrio territorial actual. Un posible esquema es partir de la red básica ferroviaria estatal con estaciones en las cabeceras de comarcas rurales, que de forma complementaria sean conectadas mediante autobuses y otros vehículos eléctricos desde las diferentes poblaciones de la comarca.

- Acordar los ajustes normativos y organizativos necesarios para reducir el número de jornadas presenciales que se deben realizar en el ámbito laboral con objeto de reducir los desplazamientos. En los desplazamientos laborales restantes, hay que aplicar ajustes normativos y organizativos para fomentar el transporte público y los modos activos, tanto a través de incentivos económicos, como favoreciéndolos gracias a una mayor flexibilidad horaria.
- Fomentar el uso del ferrocarril frente al transporte privado y a la aviación a través de una fiscalidad justa que haga que el tren sea atractivo en horarios y precios.
- Elaborar y crear una red de infraestructuras seguras para los desplazamientos interurbanos de medio alcance en bicicleta (hasta 20 km), reconvirtiendo una parte de las actualmente dedicadas al vehículo motorizado para garantizar que entre dos municipios colindantes existe al menos una ruta segura en bicicleta.
- Garantizar la intermodalidad con la bicicleta desde las estaciones de transporte público y habilitar al menos cuatro plazas para bicicletas en todo el material ferroviario, tal y como aprobó recientemente el Parlamento Europeo.
- Promover el turismo de proximidad, apoyado en modos de transporte sostenibles.
- Impulsar las reuniones telemáticas en los ámbitos institucionales, empresariales y sociales, sobre todo sustituyendo a desplazamientos a grandes distancias.
- Promover la puesta en marcha de planes de movilidad al trabajo por parte de las empresas y los polígonos industriales, que supongan una reducción de las plazas de aparcamiento en las empresas y una apuesta por el transporte colectivo
- Impulsar políticas eficaces de vivienda, que favorezcan el alquiler a coste asequible, para favorecer la movilidad residencial y reducir los desplazamientos casa-trabajo.

Transporte de mercancías

- Promover una economía de proximidad, reduciendo los desplazamientos a larga distancia.
- Impulsar el cambio modal en el transporte de mercancías, superando la excesiva dependencia actual del uso de camiones y fomentando su transporte en ferrocarril. Para ello impulsar y mejorar, entre otras medidas, la conexión de la red de ferrocarriles a los puertos marítimos reduciendo los costes de operación y mejorando los tiempos de la entrega de la mercancía, así como establecer plataformas intermodales o logísticas en todas las aglomeraciones urbanas, para facilitar que los grandes volúmenes y las grandes distancias se hagan en tren y que la carretera sea utilizada únicamente en el último kilómetro del acarreo y

distribución. La infraestructura ferroviaria para mercancías debe llegar a los principales Mercados Centrales (Mercas).

- Completar a la mayor brevedad la electrificación de la red transeuropea de transporte (TEN-T) y la habilitación de las “autopistas ferroviarias”. Asegurar el cumplimiento de las inversiones comprometidas en la Estrategia Mercancías 30 para garantizar los objetivos de cuota modal para el año 2030.
- Impulsar medidas de colaboración entre los operadores ferroviarios y las grandes empresas de la distribución con el objetivo de fomentar una mayor presencia de este modo de transporte en esta actividad.
- Poner en marcha un sistema de tarificación por el uso de las infraestructuras viarias, con el doble objetivo de disuadir del uso desproporcionado de la carretera y, a la vez, potenciar el uso del ferrocarril. También debe aplicarse a los desplazamientos de personas en automóvil.
- Perseguir el dumping social que se está produciendo y garantizar condiciones laborales dignas para los y las trabajadoras del sector del transporte de mercancías por carretera.
- En el ámbito del transporte marítimo de mercancías impulsar medidas de electrificación de los puertos para el amarre de buques, filtros de control de emisiones para las chimeneas de escape de buques y barcos, y motores más eficientes.
- Impulsar la investigación e innovación por parte de centros públicos de investigación, universidades y empresas en la búsqueda de otros combustibles y tecnologías más descarbonizadas.
- Ordenar la distribución urbana de mercancías en las grandes ciudades, para minimizar sus crecientes impactos. Desarrollar equipamientos, infraestructuras y servicios inteligentes para optimizar las operaciones de transporte y reducir el consumo de recursos, así como los viajes en vacío y las entregas fallidas.

Ámbito urbano

- Planificar el diseño urbanístico de las ciudades haciéndolo favorable a la accesibilidad universal y a la movilidad sostenible, en la que deben primar el transporte público y los modos activos, privilegiando, por ejemplo, las opciones para ir a pie o en bicicleta, así como la intermodalidad. Los diagnósticos y las actuaciones han de integrar la perspectiva de género, especialmente en clave interseccional. El gasto energético por persona y kilómetro y la ocupación de espacio deben constituir criterios para limitar la presencia en el ámbito urbano del coche particular o de los vehículos para transporte de mercancías, planificando

adecuadas zonas de exclusión en aras de una movilidad sostenible, segura e inclusiva.

- Garantizar en las zonas urbanas itinerarios seguros y cómodos para los desplazamientos a pie, el modo más sostenible de todos. Entre otras muchas medidas, mediante la creación de zonas peatonales, la ampliación de las aceras, aumentando los tiempos semafóricos para los viandantes en los cruces de calzada y con pasos de peatones elevados.
- Electrificación del transporte público, bien con la construcción de redes de tranvía y la mejora y ampliación de las cercanías, bien por el cambio de la flota de autobuses de motor de explosión por eléctricos u otras tecnologías siempre que sean renovables, de bajas emisiones y sostenibles, considerando a tal fin toda la cadena de producción y almacenamiento de la energía empleada.
- Fiscalidad favorable al uso de modos sostenibles. Los modos de transporte público, bicicletas y triciclos (eléctricos y convencionales) o el coche compartido eléctrico o de uso profesional deberían disfrutar de deducciones fiscales. Así mismo debería subvencionarse la transición a modos activos de movilidad como la bicicleta, al tiempo que se asegura una financiación adecuada y progresivamente creciente para el transporte público.
- Cambios en el modelo tarifario del transporte público. En las redes urbanas y metropolitanas de transporte público se debería fomentar el uso de abonos de tarifa plana, o gratuita para personas económicamente desfavorecidas, así como incentivos a la descarbonización de los desplazamientos por motivos laborales. Avanzar hacia tarjetas únicas de transporte público en ámbitos autonómicos o en el estatal, que puedan permitir la intermodalidad con servicios privados.
- Establecer la obligatoriedad de planes de movilidad sostenible en empresas o instituciones públicas cuya plantilla alcance o supere las 200 personas, así como en polígonos industriales y grandes centros de actividad, acompañados por la existencia de un departamento gestor de la movilidad.
- En las ciudades la prioridad debe ser la reducción de la movilidad motorizada, la gestión y la pacificación del tráfico y no la construcción de túneles, atajos o aumentos de capacidad del viario para coches.
- Forzar el máximo desplazamiento posible en transporte público colectivo a los eventos de masas que organizan las empresas públicas y privadas, incluyendo en el precio de sus entradas un suplemento por servicios suplementarios como p.e. el de un estacionamiento disuasorio con lanzaderas de ida y vuelta, además de limitar a los no residentes el estacionamiento en los alrededores de los espacios de la actividad y/o de instalar parquímetros temporales habilitados durante cada actuación.

- Creación de Consorcios de Transporte en los territorios y áreas metropolitanas que aún carecen de ellos. Integrar a los diferentes modos de transporte, incluyendo el transporte interurbano y a las cercanías ferroviarias. Conseguir la integración tarifaria a nivel estatal, la disponibilidad de billetes únicos y elaborar planes de movilidad. Asimismo, se debe favorecer la creación de una red unificada con los diferentes modos de transporte sostenibles evitando que cada modo funcione independientemente sin conexión alguna y haciéndose la competencia.
- Moratoria a la creación de grandes centros comerciales en las periferias urbanas. Promover el comercio de proximidad.
- Establecer en las aglomeraciones urbanas intercambiadores modales en las estaciones de transporte público, conectados por vías peatonales, ciclistas y de transporte público colectivo.

Aviación

- Moratoria a la construcción de nuevas infraestructuras aeroportuarias, no ampliar las existentes y reconvertir o cerrar las deficitarias si no son declaradas justificadamente de utilidad pública. Planificar el futuro del sector en clave de reducción, tanto de tráfico como de personas usuarias, y adaptar la infraestructura existente conforme a esta perspectiva.
- Reequilibrar la fiscalidad de la aviación en relación con los otros modos de transporte, en particular imponiendo el IVA a los billetes e impuestos al combustible.
- Promover las reuniones de empresa o institucionales, tanto nacionales como internacionales, por medios telemáticos para evitar desplazamientos en avión.
- Prohibir los trayectos en avión donde existan alternativas ferroviarias o terrestres de menos de tres horas y analizar la puesta en marcha de nuevos servicios equivalentes en aquellos trayectos terrestres de duración superior, como trenes nocturnos.

Conclusiones

La transformación de cualquier sector implica cambios en el volumen de empleo de sus diferentes subsectores. Actualmente el número de personas trabajadoras del sector del transporte supera en España las 900.000, tal y como se refleja en el “*Informe sobre el transporte en España. Retos sindicales*” de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras de septiembre de 2019. El cambio modal desplazará el empleo de unos sectores a otros tanto en el transporte de personas como en el de mercancías. No hay duda de que las políticas de descarbonización y sus medidas harán que el empleo en la aviación y en el transporte de mercancías por carretera se desplace hacia otros modos. En diversos estudios que se han realizado, como los de ISTAS sobre escenarios de generación de empleo en el transporte colectivo o en el transporte terrestre de mercancías, se ha puesto de manifiesto cómo una movilidad más sostenible puede crear puestos de trabajo sobre todo en el transporte público y colectivo, en el ferroviario o en la gestión de la movilidad urbana y rural sostenible.

El ámbito industrial de la cadena de valor del transporte también tiene una realidad importante en España que hay que considerar. Especialmente el sector de la fabricación de automóviles, pero también el de material ferroviario o de bicicletas y otros vehículos para la movilidad urbana. Las empresas del sector de la automoción para mantener el empleo, además de su transformación a la electrificación de los vehículos, deberían adaptarse también hacia un nuevo modelo de negocio más orientado a la prestación de servicios de movilidad sostenible, proveyendo de servicios avanzados de movilidad y de servicios compartidos.

Las transformaciones que se precisan para la descarbonización del sector del transporte también exigen medidas específicas de transición justa. La *Estrategia de Transición Justa* (2020), además de la nueva herramienta de los Convenios de Transición Justa pensada para abordar los cierres de instalaciones, incluye otra serie de medidas de impulso a la transición ecológica justa de los sectores económicos. Dentro de estas medidas se plantean planes de transformación ecológica sectorial, medidas de políticas activas de empleo verde y protección social, de formación profesional y de impulso de la I+D+i en cada sector para adaptarse a los cambios.

Recogiendo algunas de las medidas que la Estrategia de Transición Justa prevé para la transición en el sector del transporte planteamos la importancia de poner en marcha:

- Una reformulación de la **Estrategia de Movilidad Sostenible**, de manera participada, que desarrolle instrumentos para adaptar el sector a los nuevos compromisos de descarbonización, comprobando periódicamente que se cumple la planificación de esos objetivos y readaptando las medidas que provocan los desvíos o desajustes que se detecten.
- Un **Foro sectorial** para el transporte que realice una evaluación DAFO de las medidas a desarrollar en dicha estrategia de manera que se tenga un diagnóstico de la evolución del sector y de la incidencia en su empleo.

- Un **Plan sectorial de transición justa para el transporte** que establezca medidas de acompañamiento y apoyo para la adaptación de los trabajadores y trabajadoras con políticas activas de empleo y protección social.

CCOO y las organizaciones ecologistas Greenpeace, WWF, Ecologistas en Acción, SEO/BirdLife y Amigos de la Tierra nos comprometemos a realizar propuestas que contribuyan a desarrollar estas medidas que todavía solo están enunciadas en dicha Estrategia de Transición Justa y concretarlas para el sector del transporte.

