

## Resolución 1: Hacia una respuesta al cambio climático

El 42º Congreso de la ITF, reunido en Ciudad de México del 5 al 12 de agosto de 2010:

1. Reconociendo que el calentamiento mundial es ya una realidad y que desde 1990 se han sucedido los 10 años más calurosos registrados hasta la fecha; y reconociendo que el avance del cambio climático constituye un inmenso peligro para la civilización humana.
2. Observando el consenso en la comunidad científica al reconocer que el calentamiento global está provocado por actividades humanas que emiten a la atmósfera dióxido de carbono y otras emisiones de gases con efecto invernadero.
3. Reconociendo que la responsabilidad de las emisiones de gases con efecto invernadero debe de ser comprendida en el contexto de las desigualdades, históricas y actuales, que existen en la riqueza y en el acceso a los servicios entre países industrializados y en desarrollo, que generan diferencias sustanciales en las emisiones per cápita.
4. Reconociendo que, si bien la responsabilidad de las emisiones radica en las naciones ricas y poderosas, son los países más pobres los más vulnerables a los efectos del cambio climático, debido a sus repercusiones sobre la agricultura, la seguridad alimentaria, el suministro de agua, la climatología, la salud, los ecosistemas y las infraestructuras, y en entre ellas las de transporte.
5. Consciente de que las extraordinarias condiciones climáticas (sequías, inundaciones, etcétera) provocadas por el cambio climático han destruido ya empleos, casas y las vidas de muchas personas, sobre todo de países en desarrollo; y de que, si nos quedamos de brazos cruzados, pondremos en riesgo el empleo y el sustento de millones de personas.
6. Convencido por lo tanto de la imperiosidad de una actuación ambiciosa para mitigar el cambio climático si queremos dejar a nuestros hijos e hijas un mundo sustentable y darles la oportunidad de alcanzar los objetivos sociales y de desarrollo; y que esas acciones deben de ser equitativamente compartidas y distribuidas entre y dentro de los países.
7. Observando que el transporte es responsable del 14% de las emisiones mundiales, que el sector de los transportes utiliza más de un cuarto de la energía mundial total, y que el automovilismo privado representa más de la mitad de éstas.
8. Preocupado por el drástico incremento registrado por las emisiones procedentes de los transportes durante los últimos 30 años, que no dejan de crecer en todas las regiones del planeta a un ritmo más rápido que cualquier otro sector económico que utilice energía; en algunos países, el aumento de las emisiones procedentes del transporte supera las reducciones conseguidas en otros sectores.
9. Considera esencial promover que las personas abandonen los medios de transporte altamente contaminantes y cambien a formas de transporte más respetuosas con el medio ambiente, como por ejemplo el tren de alta velocidad.
10. Reconociendo que los costes del transporte han bajado demasiado, sobre todo debido a que la mayoría de los medios de transporte no cubren sus costes externos y al debilitamiento que los salarios y condiciones laborales han sufrido durante la era neoliberal de los últimos 30 años.
11. Consciente de que las emisiones procedentes de combustibles fósiles no sólo constituyen un problema para el medio ambiente, también para la salud y la seguridad del personal de los transportes.

12. Observando que las conclusiones del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático, basándose en estadísticas recopiladas y revisadas por más de 2000 científicos, recomiendan que el calentamiento global se mantenga como máximo en 2 °C por encima de los niveles pre-industriales, a fin de garantizar un 50% de oportunidades de evitar un cambio climático de dimensiones catastróficas.
13. Observando el creciente número de científicos que mantienen que incluso la propuesta de los 2 °C es peligrosa, debido a que las potenciales repercusiones climáticas sobre países y comunidades vulnerables, sobre todo aquellas comunidades costeras situadas a nivel del mar, requerirán medidas y apoyo más radicales.
14. Conscientes de que limitar el calentamiento a un máximo de 2° precisa una drástica reducción en el volumen de las emisiones emitidas a la atmósfera; y que es preciso adoptar medidas desde hoy para conseguir una reducción de entre el 25% y el 40% de los niveles de los años 90, de aquí a 2020; y de entre un 50% a un 80% de aquí a 2050.
15. Convencido de que las soluciones basadas en los mercados propuestas hasta ahora por gobiernos y empleadores no han conseguido enfrentar con seriedad el aumento de las emisiones; y que abordar la crisis climática precisará transformaciones políticas y económicas de largo alcance impulsadas por prioridades sociales y medioambientales alternativas, y en concreto por grandes inversiones de los gobiernos; innovación social y tecnológica y el desarrollo de competencias; protección social y participación sindical.
16. Reconociendo que no sólo el cambio climático, sino las políticas necesarias para prevenirlo, y en concreto el cambio a modos de transporte con bajas emisiones de carbono, tendrán un impacto en el número de empleos existentes en la mayoría de los sectores del transporte, y específicamente en el transporte público, y entre quienes trabajan en el transporte de combustibles fósiles, si bien los efectos serán de distinto orden.
17. Convencido de que, si bien resulta vital adoptar con carácter urgente las mencionadas políticas para abordar la problemática del cambio climático, la ITF y sus organizaciones afiliadas tienen el deber de defender los intereses de los trabajadores y trabajadoras del transporte, luchando por garantizar que las mencionadas políticas son implementadas de manera que protejan los empleos y generen nuevos puestos de trabajo a través de un proceso de transición equitativa.
18. Cree que las repercusiones medioambientales de los transportes son inseparables de la forma en que el transporte es controlado y organizado en la economía globalizada. La mayor parte de las necesidades de transporte no proceden del propio sector del transporte, las generan las demandas de otras partes de la economía, movidas por los patrones de producción y de consumo vigentes. El aumento de las emisiones de los transportes es, por lo tanto, resultado de un sistema de transportes en función de un modelo de desarrollo económico basado en el comercio, en la producción justo a tiempo y en las necesidades competitivas de las corporaciones multinacionales, que está perjudicando a los trabajadores y trabajadoras, a las comunidades y al medio ambiente.
19. DECIDE que:
  - a. La ITF y sus afiliadas, bajo la guía de expertos, adoptan un enfoque científico sobre la reducción de las emisiones y el cambio climático, y por lo tanto se comprometen a definir y a contribuir a las profundas transformaciones necesarias, tanto en los transportes como en la sociedad al completo.

- b. La ITF respalda alternativas sobre el transporte sustentable basadas en el modelo Reduce-Cambia-Mejora, que reconoce que para alcanzar una reducción de las emisiones tendrán que introducirse cambios fundamentales en sistema actual de la producción globalizada, dependiente de las cadenas globales de abastecimiento, de los bajos costes de los transportes y de una mano de obra barata y cada vez más precaria.
- c. La ITF apoya por lo tanto iniciativas y medidas que fortalezcan el control democrático de la economía, disminuyan la especulación financiera, reorienten los flujos financieros hacia el desarrollo sustentable y se introduzcan reglamentaciones de los mercados como medidas necesarias para reducir las necesidades superfluas en materia de transportes, acabar con la competencia descarnada y planificar un sistema de transportes integrado y sustentable.
- d. La ITF considera la necesaria transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono y un sistema de transporte sustentable como una oportunidad para crear una sociedad mejor para todos y para todas-en la que haya más igualdad entre los países y las personas, se erradique la pobreza, aumente la democracia, mejoren las condiciones laborales y se reduzcan la presión y el estrés.
- e. La ITF insistirá en que los países desarrollados asuman su responsabilidad histórica en esta crisis climática y, por lo tanto, asistan a los países en desarrollo en su transición hacia un desarrollo económico sustentable, a través de fondos para la transformación, del control nacional de los recursos naturales y de la transferencia gratuita de tecnologías.
- f. La ITF apoya la transición hacia una política industrial respetuosa con el medio ambiente que consiga las reducciones de las emisiones recomendadas y crear millones de empleos social y medioambientalmente sustentables. La mencionada política debe de basarse en programas nacionales que vinculen las inversiones en infraestructuras, las políticas de abastecimiento, las normas de contenido local y el apoyo positivo a la manufactura nacional, para sustentar la transición hacia una sociedad con bajas emisiones de carbono.
- g. La ITF jamás aceptará que la transición hacia una sociedad con bajas emisiones de carbono se produzca a través de un mayor desempleo y perjudicando los salarios y las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras del transporte. Una transición equitativa debe de conllevar la creación de empleos, trabajos dignos y de calidad, una radical redistribución de la riqueza y sistemas de seguridad social que salvaguarden el sustento de la población y los derechos sociales y humanos.
- h. Las distintas secciones industriales y las estructuras de la ITF deben de colaborar para definir qué medidas específicas precisa cada Sección del transporte a fin de cambiar la forma en que las mercancías y las personas son transportadas, así como los métodos y tecnologías para promover la eficiencia energética.
- i. La ITF apoya que todos los medios de transportes cubran sus respectivos costes externos — incluidos aquellos costes que hoy en día paga la sociedad a completo. Ello no debería, por supuesto, impedir que los gobiernos organicen unos servicios públicos universales financiados colectivamente. Se debería reglamentar estrictamente el acceso a la industria. Deberían mejorar los salarios, las condiciones laborales y la normativa social del personal de los transportes, a fin de reducir la demanda de transporte generada a raíz de condiciones subestándar y de bajos costos.
- j. La ITF encabeze una campaña que defienda la rápida intensificación de los servicios públicos de transporte de calidad en el mundo entero, y el desarrollo de las infraestructuras para ayudar a contrarrestar la rampante motorización.

42º CONGRESO DE LA ITF  
Mexico City  
5-12 de agosto, 2010

- k. La ITF apoya la inclusión de los objetivos de reducción de las emisiones en las industrias de transporte marítimo y aéreo internacionales en un nuevo acuerdo mundial. Con carácter urgente perfilará una posición sindical sobre las medidas propuestas para desarrollar e implementar dichos objetivos. Y continuará desempeñando un rol destacado en la OACI y en la OMI acerca de estas cuestiones.
- l. La ITF y sus organizaciones afiliadas forjarán alianzas con otros movimientos sociales y medioambientales a nivel local, regional y mundial, en apoyo a alternativas de transporte sustentables y a una transformación más amplia.
- m. La ITF continuará participando y apoyando iniciativas de los Sindicatos Globales (Global Unions) en materia de cambio climático, en concreto la representación sindical en las conversaciones intergubernamentales sobre cambio climático y las soluciones que puedan garantizar una transición equitativa hacia una sociedad con bajas emisiones de carbono.
- n. El Comité Ejecutivo promoverá, conjuntamente con las Secciones de la ITF, estudios pormenorizados sobre las repercusiones que el cambio climático y las políticas para enfrentarlo tienen sobre el empleo en los distintos sectores del transporte, con miras a identificar:
  - El número y el tipo de empleos del transporte que se verán afectados
  - Los nuevos empleos que serán creados
  - El proceso mediante el cual puede procederse a una transición equitativa dentro de los distintos sectores del transporte
- o. El Secretariado de la ITF debería:
  - Representar los intereses conjuntos del personal de los transportes para garantizar una transición equitativa hacia un sistema de transporte sustentable basado en empleos estables, buenos salarios y condiciones laborales dignas.
  - Investigar y elaborar recomendaciones y casos prácticos acerca de las posibles repercusiones que pueden tener las medidas de adaptación y de mitigación sobre la organización del trabajo de la industria de los transportes.
  - Implementar un programa educativo sobre el cambio climático en todas las regiones de la ITF con el fin de sensibilizar y desarrollar la capacidad sindical de responder al cambio climático.
  - Desarrollar una red organizaciones afiliadas interesadas en planificar y coordinar las actividades sindicales en materia de cambio climático.
  - Asignar los recursos adecuados para continuar trabajando sobre el cambio climático.