



TENDINȚE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR PROGRES ECONOMIC ȘI GLOBALIZARE PROGRES TEHNOLOGIC: AUTOMATIZARE ȘI DIGITALIZARE SCHIMBĂRI DEMOGRAFICE SCHIMBARE CLIMATICĂ

ANTICIPARE ȘI LUAREA MĂSURILOR

PROIECT PRELIMINAR

1. INTRODUCERE GENERALĂ: CONTEXT

Domeniul ocupării forței de muncă se schimbă mereu, veninând cu noi provocări pentru lucrători și reprezentanții lor. Pentru a evalua viitorul ocupării forței de muncă în sectorul european al transporturilor, sindicatele trebuie să facă față megatendințelor globale. „Mega-tendințele sunt schimbări pe termen mediu sau lung, care vor afecta profund sistemele sociale, ecologice și economice și care au o influență majoră asupra viitoarelor progrese.”¹ Tendințele din economie, tehnologie, climatologie și demografie sunt relevante, în special pentru dezvoltarea sectorului transporturilor din Europa. ETF, afiliații săi și reprezentanții angajaților trebuie să participe la modelarea acestor realități sociale în curs de schimbare. Pentru a face acest lucru, au nevoie de cunoștințe, de influență și de o strategie.

Proiectul TENDINȚE ETF a analizat și a dezbătut cu afiliații ETF, în cursul a 4 Conferințe subregionale, patru megatendințe, care au și vor avea un impact asupra viitorului sectorului transporturilor și, astfel, asupra angajaților din acest domeniu:

- progres economic și globalizare
- progres tehnologic: automatizare și digitalizare
- schimbări demografice
- schimbări climatice.

Scopul proiectului ETF a fost să creeze o bază solidă de cunoștințe și să abordeze modul adecvat în care trebuie să acționeze sindicatele la nivel european, național și local. Veți vedea mai jos un rezumat al principalelor constatări și o sugestie despre cum trebuie să acționeze ETF și sindicatele în diferite zone, la diferite niveluri.

2. DESCRIERE SUCCINTĂ A TENDINȚELOR

2.1 Progres economic și globalizare

OCDE estimează că, până în 2050, o treime din comerțul mondial se va desfășura între țările care nu sunt membre ale OCDE, față de 15% în prezent. Cu toate acestea, estimările prevăd creșterea transporturilor din Europa în deceniile următoare, în pofida stagnării economice sau a creșterii economice lente. Forța motrice a globalizării, dar și a pieței interne a UE, este dereglementarea. La nivel global, noile acorduri comerciale precum CETA și TiSA intenționează să liberalizeze serviciile de transport și să pună în pericol standardele de muncă și capacitatea guvernelor de a reglementa.

¹ Dispan, Jürgen und Pfäfflin, Heinz (2014): Nachhaltige Wertschöpfungsstrategien. Unternehmensstrategien im Kontext von Industriepolitik und Megatrends. Edition Hans Böckler Stiftung, p. 11.





În plus, observăm că tot mai multe companii din afara UE investesc în companiile europene de transport și în infrastructura europeană de transport, preluând astfel controlul. Piețele deschise stimulează și concentrările, iar companiile multinaționale stabilesc din ce în ce mai mult condițiile pentru serviciile de transport. Observăm, de asemenea, că noi operatori intră pe piața transporturilor, spre exemplu mari companii de tehnologie precum Google sau Amazon, care introduc noi modele de afaceri, cum ar fi economia colaborativă sau implicarea în conducerea autonomă. Industria se va concentra asupra marilor aeroporturi și porturi și va determina grupul logistic să utilizeze o logistică mai eficientă. Transportul mărfurilor va fi în mare parte organizat în jurul acestor centre logistice și de-a lungul coridoarelor majore. Cu toate acestea, serviciile de transport vor fi mai fragmentate din cauza externalizării și a subcontractării necesare pentru micșorarea costurilor, fapt care va conduce la condiții de lucru mai precare.

2.2 Progres tehnologic: automatizarea și digitalizarea

În principiu, trebuie diferențiate trei elemente diferite care au un impact diferit asupra angajaților:

- I. tehnologii care înlocuiesc oamenii cu utilaje/roboți (automatizare);
- II. tehnologii folosite pentru raționalizarea volumului de muncă existent;
- III. tehnologii utilizate pentru a construi platforme pentru noi modele de afaceri perturbatoare; acestea schimbă decisiv piața muncii.

Toate modurile de transport sunt vizate de automatizare: conducerea autonomă a camioanelor, a autobuzelor, a trenurilor și a metroului, navigația autonomă pe râuri și pe mare, drone în aviație, încărcarea și descărcarea autonome în porturi sau depozitarea automată. Tehnologia este disponibilă pe piață, se fac teste și singura problemă este timpul, investiția, reglementarea și acceptarea.

Există câteva tehnologii digitale care raționalizează munca: optimizarea localizării și a urmăririi (utilizarea GPS, STI în Europa) transportului de mărfuri și de călători, sistemul de ticketing digital și de informare a pasagerilor; sistemele de asistență a șoferilor, de exemplu, pentru condusul ecologic, senzorii utilizați la întreținere (de exemplu, inspecția traseului, planificarea anticipată a întreținerii); controlul traficului (ERTMS în căile ferate), dar și realitatea augmentată, cum ar fi ochelarii de date utilizați în activitatea de depozitare, care adaugă informații suplimentare în câmpul vizual al lucrătorului din depozit și pot fi utilizați pentru scanarea codurilor de bare.

Efectul de raționalizare a tehnologiei și provocarea pentru sindicate și reprezentanții angajaților nu sunt noi, dar odată cu creșterea colosală a capacității digitale și a capacității de transfer și de combinare a datelor, companiile dispun de mai multe posibilități (de exemplu, controlul performanței angajaților), în mai multe sfere de aplicare.

Platformele digitale sunt diferite, deoarece constituie modele de afaceri perturbatoare care schimbă piața muncii.

Platformele din transport corespund cererii de servicii de transport efectuate de șoferi individuali și „perturbă” relația tradițională dintre angajator și angajat.

De asemenea, este important să fim conștienți de faptul că multe dintre aceste progrese nu sunt inițiate și testate de companiile clasice de transport, ci de companiile tehnologice, cum ar fi Google și Amazon.

2.3 Schimbări demografice

Următoarele elemente sunt relevante în Europa cu impact potențial asupra transporturilor și asupra angajaților din domeniul transporturilor:

- creșterea redusă a populației din Europa, cu variații în fiecare țară, în comparație cu creșterea puternică la nivel mondial și în special în Africa și Asia; acest lucru creează provocări pentru organizarea tradițională a sistemelor de asistență socială în Europa;



- în mare măsură, populația din unele țări europene va crește datorită migrației, inclusiv datorită exodului creierelor (migrația tinerilor cu studii) în Europa și în afara Europei;
- o populație îmbătrânită în Europa cu nevoi de transport și modele de transport diferite;
- urbanizarea continuă, pe de o parte, și depopularea zonelor rurale, pe de altă parte;
- o forță de muncă îmbătrânită și în domeniul transporturilor.

Sunt dificil de estimat efectele cantitative ale unei populații în continuă scădere asupra cererii de transport și asupra activităților din domeniul transporturilor. Se poate presupune că micșorarea numărului populației dintr-o țară sau dintr-o zonă rurală sau defavorizată economic va genera o cerere mai mică pentru transportul de marfă sau de călători, cauzând, prin urmare, mai puține locuri de muncă în domeniul transporturilor. În timp ce în zonele urbane și în centrele economice din Europa cererea de servicii de transport și, prin urmare, locurile de muncă din acest domeniu vor crește. Mai importante sunt aspectele calitative, ce fel de sisteme de transport vor fi stabilite, în special, în zonele rurale. Sistemele de transport public sunt amenințate cu desființarea și înlocuirea cu forme individuale precare de oferte de transport. În plus, o populație îmbătrânită are diferite necesități de transport, transportul „de la expeditor la destinatar” (door-to-door) devine tot mai important, la fel ca și aspectele legate de accesibilitate.

2.4 Schimbarea climatică

Schimbările climatice și creșterea temperaturii globale sunt deja o realitate. Încălzirea globală a dus la creșterea nivelului mării, care inundă regiunile de coastă și întregi țări insulare și la intensificarea condițiilor meteorologice extreme (furtuni, inundații, căldură și deșertificarea unor regiuni întregi, dar și frig neobișnuit în alte zone). Condițiile meteorologice extreme au, de asemenea, un impact negativ asupra transportului, ele distrug infrastructura de transport, perturbă/obstrucționează serviciile de transport și au un impact economic negativ asupra companiilor de transport, asupra angajaților și a societății. De aceea, 195 de state au semnat Acordul de la Paris din 2015 cu scopul de a menține creșterea temperaturii globale cu mult sub 2 °C și de a depune eforturi pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale.

Încălzirea globală este cauzată de emisiile de CO₂. Transporturile poartă vina pentru aceste emisii într-o proporție aproximativă de 25% și transportul din Europa este singurul sector în care emisiile de CO₂ continuă să crească. Nu există nicio îndoială că sectorul transporturilor trebuie să-și reducă emisiile de CO₂ (decarbonizarea). Cum se poate realiza acest lucru? Acest aspect este important pentru sindicatele din domeniul transporturilor și pentru angajați, care trebuie să se implice.

Congresele ETF din 2009 și 2013 au avut intenția de a promova transportul durabil și au susținut că sunt necesare măsuri în toate domeniile strategice: evitare - schimbare - îmbunătățire. Cu toate acestea, ETF insistă și în poziționarea și activitatea sa politică asupra faptului că sustenabilitatea ecologică și sustenabilitatea socială trebuie să meargă mână în mână și că ele sunt două fețe ale aceleiași monede.

3. IMPACTUL TENDINȚELOR ASUPRA OCUPĂRII FORȚEI DE MUNCĂ, ASUPRA CONDIȚIILOR DE LUCRU ȘI ASUPRA PROFESIILOR DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

3.1 Progresul economic și globalizarea

Din punct de vedere cantitativ, globalizarea și omologul său european, Piața internă a UE, generează mai multe fluxuri de transport și, prin urmare, probabil mai multe locuri de muncă în domeniul transporturilor. Deși se va produce o schimbare a creșterii economice de la țările OCDE la țările BRICS și regiunea Asia/Pacific, se estimează că transportul în Europa va crește până în 2050. Schimbările climatice și schimbările demografice ar putea avea un impact mai mare asupra volumelor de transport decât asupra schimbului economic.



Sindicatul sunt îngrijorate mai mult de aspectul calitativ al actualului model neoliberal al globalizării: este un proces de dereglementare și de concentrare, în condițiile în care standardele de reglementare și realizările sindicale sunt eliminate, iar capitalul privat și companiile multinaționale stabilesc condițiile serviciilor de transport.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
Probabilitatea mai multor locuri de muncă pentru angajații specializați în transport și logistică și a creșterii nivelului schimburilor comerciale la nivel mondial și la nivelul Pieței interne a UE; probabil mai multe locuri de muncă în sfera transportului de călători; lanțurile logistice vulnerabile pot crește puterea de negociere a sindicatelor;	Calitatea locurilor de muncă: globalizarea și Piața internă a UE constituie în mare parte proiecte de dereglementare bazate pe dumpingul social; condițiile de muncă și drepturile angajaților sunt în pericol; măsurile de reducere a costurilor reprezintă forța motrice, caracterizată prin externalizare, subcontractare, auto-angajare (falsă) și modele de afaceri similare FOC în alte sectoare de transport; noua generație de acorduri comerciale internaționale (TTIP, CETA, TiSA) amenință să submineze drepturile angajaților și puterea normativă a țărilor; procesele de concentrare conduc la câteva corporații multinaționale, care lucrează din ce în ce mai mult cu furnizori de servicii subcontractați care asigură transport fragmentat.

3.2 Progres tehnologic: automatizarea și digitalizarea

Toate mijloacele de transport și logistica sunt vizate de automatizare și de digitalizare. Estimările pesimiste prevăd pierderi ale locurilor de muncă pentru întreaga economie între 40% și 50%, estimările mai optimiste situându-se între 8% și 10%. În domeniul transporturilor ar putea să dispară toate profesiile, cum ar fi șoferii sau docherii. Serviciile de transport într-un mediu închis și previzibil și toate sarcinile repetitive care pot fi ușor programate și preluate de computere sau roboți sunt primele afectate. Noile locuri de muncă vor consta mai degrabă din activități de supraveghere a computerelor și din activități de programare. Sunt posibile ambele tendințe, decalificarea locurilor de muncă, de exemplu în întreținere, și perfecționarea locurilor de muncă. Probabil ar trebui să fie mai multe oportunități de lucru în domeniul serviciilor de asistență pentru clienți și al relațiilor cu clienții.

Digitalizarea permite localizarea mai eficientă a locurilor de muncă din serviciile de transport; chiar și supravegherea utilajelor sau a navelor, a trenurilor, a camioanelor pot fi delocalizate.

Digitalizarea are un impact uriaș asupra sănătății și siguranței în muncă (riscuri psihosociale): conectivitate permanentă, potențial mai mare pentru controlul performanței și pentru supraveghere. Există problema protecției datelor cu caracter personal.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
Volumul de muncă în locurilor de muncă dificile sau cu sarcini monotone poate fi redus; pozitiv pentru sănătatea și securitatea în muncă;	Reducerea angajărilor prin automatizare și digitalizare; multe profesii ar putea să dispară; vor dispărea locurile de muncă pentru angajații relativ



<p>tehnologie încurajatoare cu potențial din punct de vedere al siguranței sporite a transportului;</p> <p>pot fi create mai multe locuri de muncă calificate, de exemplu, pentru supravegherea utilajelor;</p> <p>pot fi create mai multe sarcini în cadrul serviciului de relații cu clienții – se arată fața umană;</p> <p>există un potențial mai mare pentru un echilibru mai bun între munca profesională și viața particulară;</p> <p>posibilitatea sindicatelor de a negocia reducerea programului de muncă;</p> <p>posibilitatea sindicatelor de a negocia mai multe măsuri de educație și de instruire.</p>	<p>calificați;</p> <p>delocalizarea locurilor de muncă digitale peste tot în lume; limitele geografice nu sporesc dumpingul social;</p> <p>neangajarea forței de muncă vârstnice care nu a fost instruită asupra noilor tehnologii digitale;</p> <p>fața umană ar putea să dispară în domeniul transportului de călători (informare electronică și ticketing);</p> <p>creșterea riscurilor psiho-sociale/a riscurilor de sănătate și siguranță în muncă prin sporirea eficienței, localizare și urmărire și monitorizarea performanței;</p> <p>riscurile referitoare la sănătatea și siguranța în muncă cauzate de lipsa unor delimitări clare între viața profesională și cea privată;</p> <p>amenințare pentru protecția datelor angajaților.</p>
---	---

Economia colaborativă: se pretinde că platformele creează oportunități de angajare pentru șomerii și pentru persoanele care preferă o muncă independentă și autonomă și că ele asigură un echilibru mai bun între viața profesională și cea privată. În realitate, acestea creează un nou precariat digital, cel puțin în rândul angajaților mai puțin calificați.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<p>Nu pot exista fără un cadru legislativ care să asigure:</p> <ul style="list-style-type: none"> responsabilitățile angajatorilor pentru platforme, inclusiv taxele și contribuția de asigurare socială; responsabilitățile companiei de transport în ceea ce privește siguranța operațională, răspunderea; statutul angajaților; salarii decente și asigurare socială integrală; instruire și calificare; reprezentare colectivă. 	<p>Dispare relația tradițională dintre lucrător și angajator;</p> <p>noua forță de muncă este precară din cauza lipsei contractului de muncă, a instruirii, a asigurării sociale (sănătate, șomaj, pensie);</p> <p>în domeniul transporturilor sunt „salarii” foarte mici;</p> <p>reprezentarea colectivă dificilă a intereselor angajaților;</p> <p>concurența neloială față de profesiile tradiționale reglementate (model de afaceri perturbator); din cauza absenței cursurilor de pregătire, apar probleme ce țin de sănătatea și securitatea în muncă;</p> <p>verificarea performanței fără posibilitatea de a reacționa/negocia;</p> <p>pentru societate: provocare pentru sistemele de asigurare socială și fiscală.</p>

3.3 Schimbări demografice

Este foarte dificil să se facă estimări cu privire la impactul schimbărilor demografice asupra ocupării forței de muncă în sfera transporturilor din Europa.



Pe termen scurt, observăm că în anumite țări și la anumite profesii, populația îmbătrânită și forța de muncă îmbătrânită din companiile de transport creează probleme de recrutare. Acest lucru, la care se adaugă și proasta reputație a domeniului transporturilor deloc atrăgător pentru forța de muncă tânără, creează mari probleme angajaților care sunt expuși la un nivel ridicat de stres din cauza insuficienței personalului. Efecte similare apar în țările cu un grad ridicat de exod al creierelor, țări în care forța de muncă tânără și foarte bine calificată pleacă din țară. Această situație ar putea evolua și în țările care încă nu au probleme din această cauză.

În aceste țări sau sectoare, schimbările demografice pot reprezenta o oportunitate de sporire a puterii de negociere a sindicatelor pentru condiții mai bune de muncă. Acest lucru este posibil, numai atunci când se previne dumpingul social.

În alte țări, același sector și aceleași profesii au o reputație bună și nu există probleme de recrutare, deoarece profesiile sunt recunoscute, condițiile de plată și de muncă sunt bune, instruirea este bine organizată și stabilitatea locurilor de muncă este garantată.

Cu toate acestea, știm că vârsta medie a angajaților din transporturi este foarte ridicată în Europa și că, în următorii 10 ani, mulți angajați se vor pensiona. O populație în scădere, pe de o parte, și caracterul neatrăgător al domeniului transporturilor, pe de altă parte, pot crea o mulțime de probleme în toate țările.

Modul în care sunt afectate țările, regiunile, zonele urbane și profesiile din domeniul transporturilor depinde în mare măsură de progresul economic și de nivelul șomajului din fiecare țară și regiune.

O populație îmbătrânită necesită noi modele de transport. Serviciile door-to-door în sfera transportului de călători și serviciile de livrare vor deveni mai importante. S-ar putea să apară locuri de muncă noi mai umane (care țin de relația cu clienții) și noi profiluri de locuri de muncă necesare pentru a satisface nevoile persoanelor în vârstă.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
Crearea locurilor de muncă în zonele urbane; este relevantă calitatea locurilor de muncă (de exemplu economia colaborativă); îmbătrânirea populației: noi profiluri de locuri de muncă într-o societate în curs de îmbătrânire: locuri de muncă mai umane; există probabilitatea unei cereri mai mari de servicii de livrare; prin urmare, oportunități de angajare; îmbătrânirea forței de muncă: putere de negociere mai bună pentru sindicate datorită numărului insuficient de forță de muncă calificată; oportunitate de negociere a măsurilor de păstrare a angajaților; o diversitate mai mare, cu o bună integrare a angajaților migranți.	Pierderea locurilor de muncă în zonele rurale; introducerea muncii ocazionale pentru a oferi anumite servicii de transport în zonele rurale; vârsta medie ridicată a angajaților din transporturi și procentul sporit de pensionare în următorii 10 ani; probleme de recrutare în companii; volum de muncă exagerat pentru angajații care trebuie să facă ore suplimentare în permanență; probleme ce țin de sănătatea și securitatea în muncă; practici de dumping social în locul unei puteri de negociere mai bune pentru sindicate; automatizarea folosită ca argument pentru a compensa insuficiența personalului calificat (șoferi).



3.4 Schimbările climatice

Încălzirea globală cu condițiile sale climatice extreme (căldură, inundație, furtună) reprezintă o amenințare majoră pentru economie și pentru oameni. În ceea ce privește domeniul transporturilor, infrastructura distrusă poate afecta negativ companiile de transport din punct de vedere economic. Există riscuri iminente mai mari pentru sănătatea și securitatea în muncă și pentru siguranța angajaților.

Cu toate acestea, este mai relevant impactul strategiilor de prevenire a încălzirii globale și în acest caz, în special, strategiile de decarbonizare a motoarelor.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<p>Oportunități de angajare în transportul public, mijloace de transport feroviar și maritim;</p> <p>posibilitatea de a sista dumpingul social și de a impune salarii echitabile și condiții bune de muncă în cursul discuțiilor cu privire la prețurile corecte și tarifele echitabile în domeniul transporturilor;</p> <p>noile cerințe în materie de competențe pentru conducerea și întreținerea vehiculelor prevăzute cu noi tehnologii care limitează impactul asupra mediului;</p> <p>modernizarea materialului rulant îmbunătățește, de obicei, ergonomia muncii, respectiv sănătatea și securitatea în muncă.</p>	<p>Provocări pentru locurile de muncă din transportul rutier și aerian (doar tranziție);</p> <p>probleme ce țin de sănătatea și de securitatea muncii în zonele urbane aglomerate și poluate nelimitat;</p> <p>probleme ce țin de siguranță în situații de urgență datorate condițiilor meteorologice extreme.</p>

3.5 TENDINȚELE sunt interconectate

TENDINȚELE sunt interconectate și impactul pozitiv al uneia dintre aceste tendințe poate avea un impact negativ asupra celeilalte. Iată câteva exemple:

- globalizarea și Piața internă UE influențează pozitiv transporturile din punct de vedere al ocupării cantitative a forței de muncă, dar are și un impact negativ asupra schimbărilor climatice.
- digitalizarea/automatizarea facilitează globalizarea, dar ar putea neutraliza impactul pozitiv al globalizării asupra locurilor de muncă din domeniul transporturilor și impactul negativ asupra schimbărilor climatice.
- anumite tehnologii (imprimare 3D) ar putea relocaliza anumite puncte de producție cu impact negativ asupra locurilor de muncă din domeniul transporturilor, dar au un impact pozitiv asupra schimbărilor climatice.
- progresul tehnologic conduce la un transport mai curat, mai eficient din punct de vedere energetic și la sporirea eficienței sistemelor logistice și a fluxurilor de transport: impact pozitiv asupra schimbărilor climatice, impact potențial negativ asupra locurilor de muncă din transporturi sau asupra calității locurilor de muncă din transporturi.
- economia colaborativă facilitează împărtășirea modelelor cu impact pozitiv asupra schimbărilor climatice, dar cu impact cantitativ și/sau calitativ negativ asupra locurilor de muncă din domeniul transporturilor, în cazul înlocuirii transportului public sau în cazul organizării sub formă de model de business perturbator, precum cel al Uber.



Nu este posibilă cuantificarea diferitelor tendințe privind ocuparea forței de muncă și calitatea angajării. Este important să se înțeleagă diversele efecte și sensul efectelor pentru o anticipare adecvată și o decizie privind măsurile care trebuie luate.

4. ACȚIUNEA SINDICATULUI

Tendințele constituie evoluții pe termen lung, ele sunt interconectate și sunt dificil de anticipat, în special când se analizează o tendință specifică într-o anumită țară sau regiune la un moment dat. Trebuie să ne dezvoltăm strategia sindicală prin înțelegerea potențialelor amenințări și oportunități și prin identificarea nivelului adecvat și a pârgurilor de acțiune.

Obiectivul nostru este clar: menținerea și îmbunătățirea calității ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă pentru angajații din transporturi, pentru pescari și femei.

Câteva dintre mesajele de la cele 4 Conferințe subregionale de la Gdansk, Madrid, Zagreb și Viena:

dereglementarea este considerată cea mai mare amenințare pentru angajații din transporturi și sindicatele aferente. Aceasta subminează condițiile de muncă și distruge drepturile obținute de angajați și de sindicate.

Progresul tehnologic nu poate fi oprit, lupta cu tehnologia nu este o opțiune. Este important să se înțeleagă elementele pozitive și negative, să se negocieze condițiile de tranziție și să se reglementeze noile provocări pentru relația angajat-angajator și pentru reprezentarea colectivă care însoțesc așa-numita „a patra revoluție tehnologică”.

Digitalizarea și economia colaborativă reprezintă o problemă socială: sindicatele ar trebui să aibă un cuvânt de spus în ajustarea viitoarelor sisteme de impozitare și de asigurare socială, precum și în reducerea generală a programului de lucru și în distribuția volumului de muncă.

Schimbările climatice reprezintă o amenințare pentru populație și pentru planetă în general. Responsabilitatea opririi încălzirii globale ne aparține tuturor. Este viitorul angajaților tineri.

Tendințele sunt globale și trebuie să acționăm la toate nivelurile: global, european, național și local. La fiecare nivel avem puncte forte pe care trebuie să le fructificăm. Dar trebuie să ne sporim avantajele,

- înțelegându-ne slăbiciunile și adaptându-ne în consecință;
- colaborând cu toții și sprijinindu-ne reciproc în solidaritate și unitate.

Avantajele noastre:

- suntem organizații de masă;
- suntem aproape de angajați și suntem împuterniciți să purtăm discuții și să negociem în numele lor;
- suntem organizați și avem structuri democratice care ne conferă legitimitate și credibilitate;
- ne putem mobiliza membrii și ne putem etala puterea, acționând;
- suntem organizați la nivel global și european prin ITF și ETF și avem capacitatea de a vorbi cu o singură voce;
- putem demonstra succesul atins de noi prin drepturile, protecția socială și CBA obținute.



Dezavantajele noastre:

- realizările noastre sunt amenințate continuu, fapt care ne situează într-o poziție defensivă;
- individualizarea societății contracarează organizarea colectivă, reprezentarea și negocierea;
- angajații tineri și femeile preferă să nu intre în sindicate;
- piața muncii este în schimbare și baza noastră tradițională de organizare a angajaților dispare;
- serviciile de transport sunt din ce în ce mai fragmentate, în timp ce puterea decizională se află în mâna unor corporații multinaționale, iar digitalizarea este chiar și în mâinile companiilor tehnologice din afara zonei transporturilor.

Pentru a ne atinge obiectivul, trebuie să acționăm în trei direcții:

- acțiune politică la nivel politic și legislativ
- relații/negocieri industriale și dialog social
- construirea puterii sindicale și a alianțelor.

Acțiune politică la nivel politic și legislativ

Deciziile politice, de exemplu cele cu privire la investițiile în infrastructura de transport (care mijloc de transport, care domeniu prioritar) sau cele cu privire la stabilirea planurilor de transport locale, regionale și naționale sau la cadrul de reglementare social, economic și de transport influențează în mare măsură dezvoltarea transportului și condițiile pentru angajații din transporturi.

Sindicatele trebuie să se implice și să influențeze deciziile politice și cadrul legislativ. Este greșit să stai deoparte și să limitezi implicarea sindicatului în negocierea condițiilor de muncă și a salariilor.

TENDINȚELE sunt globale, însă impactul lor asupra angajaților depinde și de deciziile politice și legislative. Cu cât sindicatele vor înțelege mai devreme astfel de tendințe, cu atât mai repede vor putea acționa proactiv și își vor putea exercita influența.

Relațiile/negocierile industriale și dialogul social

Activitatea de bază a sindicatelor este și rămâne negocierea condițiilor de muncă pentru angajații pe care îi reprezintă.

TENDINȚELE semnifică schimbări în societate, economie și, astfel, la locul de muncă. Modificările influențează prioritățile și deciziile strategice ale sindicatelor în ceea ce privește temele și cererile negociate și în ceea ce privește subiectele de dialog social în sectoare și companii. Tendințele, cum ar fi automatizarea și digitalizarea, ar trebui să facă obiectul unui dialog social sectorial, deoarece chiar și angajatorii nu înțeleg pe deplin viitorul sectorului lor.

Construirea puterii sindicale și a alianțelor

Puterea este necesară, pentru a influența deciziile politice și legislative, pentru a stabili agenda negocierilor și a obține rezultate. În primul rând, sindicatele obțin puterea fiind cât mai reprezentative și dând dovadă de profesionalism. Schimbările din sectorul transporturilor (cu fragmentarea și delocalizarea puterii decizionale și cu individualizarea societății) constituie provocări dificile. Dar sindicatele nu trebuie să acționeze independent, crearea unor alianțe industriale și politice, temporare sau structurale, este indispensabilă pentru creșterea puterii. TENDINȚELE prezintă schimbări sociale, dar nu numai pe piața muncii. Prin urmare, este important să se acționeze în solidar cu alți reprezentanți ai societății.



4.1 Dezvoltarea economică și globalizarea

4.1.1 Acțiuni politice și legislative

Globalizarea și echivalentul său european „Piața internă”, ca atare, nu sunt respinse de sindicate. Acestea trebuie să fie corecte și trebuie controlate de societate și nu de corporații multinaționale sau europene. Ele nu trebuie să se bazeze pe dereglementare, ci pe asigurarea condițiilor de muncă echitabile și decente pentru toată lumea și pe șansa la dezvoltare.

Nivelul ETF: Campania ETF pentru un transport echitabil ce vizează salarii corecte și condiții de muncă de calitate luptă împotriva dumpingului social și se opune agendei de dereglementare UE pentru diferitele mijloace de transport. Acestea sunt prioritățile strategice pentru combaterea efectelor negative ale Pieței interne.

Acest lucru trebuie completat cu o implicare puternică în colaborarea cu mișcarea sindicală europeană și ONG-uri, pentru a atinge obiective politice mai vaste:

- un acord social, un adevărat pilon al drepturilor sociale; protecția muncii și a drepturilor sociale;
- asigurarea influenței sindicale asupra noilor forme de muncă;
- lupta împotriva noii generații de acorduri comerciale internaționale - pentru acorduri comerciale echitabile și globalizare echitabilă.

Nivelul afiliaților: completarea și sprijinirea activităților europene prin influențarea guvernelor naționale pe aceleași teme. Toate deciziile legislative UE și deciziile privind acordurile comerciale internaționale sunt stabilite de guvernele naționale și de membrii Parlamentului European aleși în fiecare stat membru.

4.1.2 Relația industrială și dialogul social

Nivelul ETF: în cadrul dialogului social european, două direcții de acțiune sunt posibile pentru a modela sau a preveni impactul negativ al pieței interne și/sau al globalizării:

- negocierea standardelor sociale pentru prevenirea dumpingului social (exemple actuale: mai multe acorduri pentru program de lucru, acorduri privind implementarea standardelor sociale internaționale în legislația UE);
- negocierea și insistarea asupra clauzelor sociale din acordurile bilaterale ale UE cu țări terțe (exemple se găsesc în sectorul piscicol sau în aviație).

Cu toate acestea, fără o putere sindicală mai mare, astfel de acorduri rămân o excepție la nivel european.

Nivelul afiliaților: activitatea de bază a sindicatelor este de a negocia și de a folosi acțiuni industriale pentru a proteja și a îmbunătăți condițiile de muncă și, în special, pentru a-i proteja pe cei vulnerabili împotriva dereglementării, dar și a automatizării și a digitalizării. Înțelegerea impactului tendințelor și cooperarea europeană și globală ajută sindicatele la luarea deciziilor strategice.

4.1.3 Consolidarea puterii sindicale și încheierea alianțelor

Nivelul ETF: sindicatele naționale se ocupă de organizarea la nivel național. Dar Piața internă sau globalizarea sunt caracterizate prin faptul că întreprinderile își organizează activitatea și peste hotare. Campaniile globale și europene direcționate constituie răspunsul potrivit pentru consolidarea forței sindicale. Strategia ITF cu 4 pârghii este un bun instrument pentru identificarea obiectivelor corecte.



Acestea presupun alianțe cu alte federații sindicale cu interese comune, în vederea sprijinului reciproc.

Globalizarea și, în special, noua generație de acorduri comerciale (TTIP, CETA, TiSA) având ca obiectiv dereglementarea serviciilor (de transport) și limitarea puterii legislative a guvernelor, constituie un teren comun solid pentru alianțe cu ONG-urile.

Nivelul afiliaților: în vederea obținerii unei puteri mai mari prin acțiuni solidare, afiliații trebuie să se implice activ în campanii globale și europene.

Aceasta include inițierea campaniilor de organizare la nivel național în cadrul întreprinderilor vizate și încheierea de alianțe la nivel național.

4.2 Dezvoltare tehnologică: automatizarea și digitalizarea

Automatizarea și digitalizarea și economia colaborativă ridică întrebări cu privire la viitoarele sisteme de impozitare și asigurare socială „într-o lume a algoritmului și a roboților” și cu privire la programul de lucru, organizarea activității și distribuirea echitabilă a volumului de muncă. Mișcarea sindicală trebuie să aibă o voce puternică în aceasta dezbateră socială, însă ar depăși orizontul cuprins în această lucrare.

4.2.1 Acțiuni politice și legislative

Nivelul ETF: digitalizarea este semnificativă în agenda europeană a strategiilor (Strategia digitală pentru piața internă); agende (Agenda CE privind economia colaborativă, Agenda europeană a competențelor), programe UE de cercetare care finanțează cercetarea pentru a digitaliza transportul, forumuri (Forumul logisticii digitale) care inițiază un dialog industrial cu privire la necesitățile și cerințele de digitalizare mai rapidă și, în final, legislația de promovare și facilitare a digitalizării. Toate inițiativele sunt simple și nu se acordă prea multă atenție impactului asupra ocupării forței de muncă și asupra condițiilor de lucru.

Aici, ETF trebuie să-și întindă în rol și să influențeze instituțiile europene. De exemplu, opinia recentă a avocatului general al Curții Europene de Justiție despre Uber (11 mai 2017, C-434/15) conform căreia Uber este o companie de transport, a cauzat speculații conform cărora Comisia Europeană va veni cu propuneri legislative pentru a facilita platformele precum Uber.

ETF urmărește crearea unui cadru juridic european pentru prestatorii de servicii prin platforma/prestatorii de activități lucrative participative („crowd workers”) care să asigure statutul angajaților, asigurarea socială, condiții decente de remunerare și de muncă, instruire profesională și facilitarea reprezentării colective a acestor angajați.

Nivelul afiliaților: aceeași discuție cu privire la întrebările sociale legate de A&D și economia colaborativă, dar și cu privire la cadrul legal (de exemplu: protecția datelor, normele de răspundere în cazul conducerii autonome sau responsabilitatea angajatorului cu privire la platforme) trebuie să fie abordată la nivel național. Ar fi importantă coordonarea celor implicați, pentru ca toți să vorbească printr-o singură voce.

Combaterea formelor ilegale ale economiei colaborative, cum ar fi modelul de afaceri Uber Pop, trebuie să se desfășoare la nivel național și chiar și la nivel local, din moment ce se aplică legislația națională.

4.2.2 Relația industrială și dialogul social



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile

Nivelul ETF: scopul proiectelor comune din cadrul tuturor comitetelor europene de dialog social este de a identifica și de a anticipa mai precis impactul A&D asupra sectorului și asupra ocupării forței de muncă și de a negocia cu organizațiile patronale

Acordurile sau recomandările solidare cu privire la o „tranziție justă” a A&D și a altor elemente precum:

- principiile implicării sindicatelor și ale participării lor în negocierile privind schimbările tehnologice;
- organizarea muncii;
- sănătatea și securitatea muncii;
- protecția datelor;
- abilități și instruire.

Nivelul afiliaților: de asemenea, la nivel național, sindicatele ar trebui să insiste asupra unui dialog social la nivel de companie și de sector cu privire la noile tehnologii și la digitalizare. Sindicatele ar trebui să vizeze negocierea unor convenții colective cu angajatorii cu privire la, de exemplu:

- introducerea de noi tehnologii, participarea și reprezentarea colectivă;
- definirea și condițiile pentru sarcini alternative/angajare, reinstruire și calificări;
- sănătatea și securitatea la locul de muncă, dreptul la întrerupere, protecția datelor angajaților (monitorizarea performanței);
- reducerea programului de lucru și/sau organizarea (flexibilă) a muncii.

Un argument puternic pe care trebuie să se bazeze sindicatele, în special, în cazul transportului de călători este existența serviciilor de siguranță, de securitate și de calitate pentru beneficiari.

În cazul în care platforma de transport nu a putut fi prevenită, ar fi util să se încerce organizarea acelor prestatori de servicii de pe platformă, precum și negocierea unor acorduri colective pentru aceștia, dacă este posibil.

4.2.3 Consolidarea puterii sindicale și încheierea alianțelor

Nivelul ETF: rolul ETF este de a sprijini analiza progreselor sectoriale și a strategiilor companiei, de a ajuta la identificarea și vizarea jucătorilor principali, cum ar fi Uber, pentru a face schimb de informații și de (bune) practici și de a coordona campanii de solidaritate la nivel european. Activitățile de instruire ETF trebuie să pună accent pe impactul A&D.

ETF trebuie ia parte în mod activ la mișcările societății civile și la încheierea alianțelor cu aceasta. Există puncte de pornire, cum ar fi, de exemplu, protecția datelor. O activitate importantă este abordarea organizațiilor de tineret și organizațiile de consumatori pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la condițiile de lucru ale lucrătorilor de pe platforme.

Nivelul afiliaților: afiliații pot sprijini ETF în identificarea principalilor actori și în realizarea schimbului de informații și trebuie să se implice activ în campaniile care vizează astfel de actori principali.

Atât combaterea formelor ilegale de platforme de transport, cât și – dacă nu este cazul - dezvoltarea strategiilor de organizare a prestatorilor de servicii prin platformă consolidează puterea sindicatelor. De asemenea, la nivel național sunt necesare activități de încurajare a alianțelor și de informare, organizate pentru tineri și consumatori, utilizatorii de platforme.

O provocare pentru sindicate este de a înțelege mai bine punctele de vedere și nevoile angajaților tineri în calitate de „nativi digitali”. Sindicatele trebuie să adapteze activitatea sindicală la o societate în continuă schimbare. Conferințele au dezbătut propuneri, cum ar fi:



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile

- elaborarea de strategii pentru a contracara percepția publică negativă în privința sindicatelor, de exemplu, prin utilizarea profesională a mijloacelor de comunicare socială pentru a se adresa mai bine tinerilor și pentru a eluda informațiile negative din mass media despre sindicate.
- organizarea de campanii de conștientizare cu privire la rolul și realizările sindicatelor și cu privire la importanța reprezentării colective.

4.3 Schimbările demografice

Depășirea provocărilor create de schimbările demografice necesită în primul rând acțiuni în politica economică și socială, în politica de dezvoltare, politica comercială, politica de azil sau politica privind tratamentul echitabil al refugiaților. În toate aceste domenii sindicatele au o opinie și o voce, dar ar merge dincolo de orizontul abordat în această lucrare, pentru a stabili priorități pentru ETF și afiliații săi actuali.

O prioritate pentru ETF, dar mai mult pentru sindicatele naționale este de a înțelege nevoile viitoarei forțe de muncă și competențele sale în sectoarele lor de transport și ce măsuri trebuie luate pentru a satisface aceste nevoi. Aceasta se bazează pe o analiză care relevă că vârsta medie a angajaților din transporturi este foarte ridicată și că, în următorii 10 ani, mulți angajați se vor pensiona, mai ales din cauza faptului că domeniul transporturilor nu este atrăgător.

4.3.1 Acțiunea politică și legislativă

Nivelul ETF: ETF nu are direcții clare de acțiune pentru influențarea deciziilor legislative la nivel european care să fie relevante în contextul schimbărilor demografice și ale transportului. Combaterea dereglementării și a dumpingului social, combaterea tratamentului inechitabil al angajaților migranți și promovarea unor condiții bune de lucru constituie o contribuție a ETF în cadrul sferei politice și legislative la nivel european care vizează sporirea caracterului atrăgător al locurilor de muncă din domeniul transporturilor.

Nivelul afiliaților: o activitate politică, care trebuie realizată de sindicate, este implicarea într-o dezbatere națională privind investițiile în instruirea personalului la nivel guvernamental și sectorial, pentru a asigura pe viitor un nivel ridicat de educație și de calificare.

Același lucru este valabil și pentru determinarea sprijinului public pentru o integrare reală și corectă a lucrătorilor migranți și a refugiaților.

4.3.2 Relația industrială și dialogul social

Nivelul ETF: caracterul atrăgător al diferitelor sectoare de transport, competențele necesare în viitor și metoda de atragere a angajaților tineri și a angajatelor constituie subiecte pentru dialogul social sectorial european.

Recomandările comune privind diversitatea și integrarea angajaților migranți și a refugiaților în companii ar trebui să fie, de asemenea, un subiect pentru dialogul social european.

O analiză solidară cu privire la impactul schimbărilor demografice la nivel european sprijină aceste activități.

Nivelul afiliaților: este important să se înțeleagă atât la nivelul sectorului transporturilor, cât și la nivel de companie, necesarul de angajați din acest sector (de exemplu, pensionări și înlocuiri, fluctuația forței de muncă),



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile necesarul de competențe, de planuri de recrutare și dacă sectorul/compania este în măsură să atragă angajați noi sau nu.

Aceste informații (obținute, de preferință, prin dialog social) oferă posibilitatea sindicatelor de a negocia acorduri privind măsurile de atragere și de menținere și modul de a face ca locurile de muncă să devină atrăgătoare în special pentru angajații tineri și angajate (de exemplu, instruire, oportunități de carieră, echilibru dintre viața profesională și cea personală, o mai bună sănătate și securitate la locul de muncă etc.). Aceasta permite, de

asemenea, facilitarea negocierii acordurilor privind diversitatea și o mai bună integrare a angajaților migranți și refugiați.

Acțiunile industriale sunt necesare atunci când strategia companiilor de a soluționa absența competențelor și a forței de muncă constă din practici de dumping social.

4.3.3 Consolidarea puterii sindicale și încheierea alianțelor

Nivelul ETF: Susținerea afiliaților prin cursuri de instruire și prin schimbul de bune practici cu privire la modul de atragere a forței de muncă de sex feminin și a forței de muncă tinere.

Nivelul afiliaților: Procentul mare al angajaților din transporturi care se pensionează în următorii 10 de ani este o problemă pentru sindicatele din domeniul transporturilor. Vârsta medie a membrilor de sindicat este ridicată în majoritatea țărilor europene și transporturile sunt un sector predominant masculin. Sindicatele trebuie să depună toate eforturile, pentru a convinge forța de muncă tânără și forța de muncă de sex feminin să devină membri ai unui sindicat.

4.4 Schimbările climatice

4.4.1 Acțiunea politică și legislativă

Nivelul ETF: ETF a dezvoltat deja anterior o „Viziune sindicală privind transportul durabil” cu un mesaj-cheie potrivit căruia „durabilitatea ecologică și durabilitatea socială sunt două fețe ale aceleiași monede”. Direcțiile de acțiune pentru punerea în aplicare a strategiei ETF privind transportul durabil la nivelul UE sunt următoarele:

- Cartea albă a Comisiei și activitățile legislative ale DG Mobilitate și Transport (DG Moves) pentru punerea în aplicare a Cărții albe pentru diferitele mijloace de transport;
- strategia UE privind decarbonizarea mijloacelor de transport;
- politica UE în domeniul infrastructurii prin TEN-T și MCE (Mecanismul „Conectarea Europei”);
- programe UE de cercetare în domeniul transporturilor;
- programul Uniunii Energetice;

Puncte-cheie ale ETF în cadrul „evită - schimbă – îmbunătățește abordarea” sunt:

- oprirea liberalizării continue a mijloacelor de transport și combaterea dumpingului social în domeniul transporturilor și obținerea unor tarife corecte; serviciile de transport prea ieftine din cauza dumpingului social promovează un transport nesustenabil;
- promovarea transportului public ca soluție pentru zonele urbane sănătoase și sigure, dar și pentru ocuparea forței de muncă locale de calitate;
- promovarea schimbării modale combinate cu tranziția echitabilă și corectă;
- tratarea echitabilă a tuturor mijloacelor de transport în ceea ce privește impozitele și taxele.



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile

Nivelul afiliaților: Convenția-cadru privind Schimbările Climatice (Paris) impune planuri naționale de implementare pentru atingerea obiectivelor stabilite la Paris. UE promovează puternic elaborarea unor planuri naționale, regionale și locale de transport (de exemplu , SUMP - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă). Deciziile privind investițiile în infrastructură sunt luate la nivel național, regional și local. Deciziile politice privind promovarea transportului public versus utilizarea autoturismelor individuale și privind sistemele de finanțare a transportului public sunt luate la nivel național și regional. Acestea includ, de asemenea, deciziile de a permite sau nu modele de activitate falsificate de tip „servicii de deplasare în comun”, cum este, de exemplu, cel al companiei Uber.

Acestea sunt toate domeniile de influență politică pentru sindicate. Ele trebuie să dezvolte o strategie națională cu privire la transportul durabil și trebuie să-și informeze și să-și instruiască membrii să se implice la nivel local.

4.4.2 Relațiile industriale și dialogul social

Nivelul ETF: transportul durabil ar trebui să fie un subiect de discuție în fiecare Comitet sectorial de dialog social (CSDS). În funcție de mijlocul de transport, subiectul „tranziției corecte” ar trebui să fie parte a negocierilor dintre ETF și organizațiile patronale.

Nivelul afiliaților: în unele sectoare de transport, cum ar fi transportul public urban, transportul feroviar sau transportul naval, sindicatele și asociațiile patronale/companiile au un interes comun de a promova transportul durabil și mijloacele lor de transport.

În alte sectoare, sindicatele trebuie să se implice într-un dialog cu privire la strategiile de decarbonizare a sectorului și la posibilul impact al acestora asupra ocupării forței de muncă și asupra modului de asigurare a unei „tranziții corecte” în acest sector.

La nivelul locurilor de muncă, este posibilă negocierea acordurilor cu privire la introducerea de noi tehnologii (sisteme de asistență a conducătorilor auto pentru condusul ecologic, vehicule, nave, trenuri nepoluante; noi abilități de întreținere) sau posibile scheme de bonificații pentru promovarea condusului ecologic (în cazul în care sindicatele sunt de acord).

4.4.3 Consolidarea puterii sindicale și încheierea alianțelor

Nivelul ETF: unul dintre punctele strategice de acțiune ale ETF este încheierea alianțelor cu ONG-uri pentru transportul durabil. Este important ca ONG-urile să conștientizeze faptul că condițiile de muncă corecte și decente sunt parte a unui sistem de transport durabil și că dumpingul social este o metodă de a face ca transportul să fie mai ieftin. De asemenea, ETF trebuie să fie credibil în acțiunile sale politice care vizează transportul durabil.

Nivelul afiliaților: de asemenea, la nivel național și local, alianțele cu ONG-urile și comunitățile pot susține obiectivele sindicatelor de promovare a transportului public, combaterea PPP (parteneriatele public - privat) sau transportul public deținut de stat.

În ceea ce privește puterea sindicală, schimbările climatice constituie un subiect potrivit pentru a intra în contact cu forța de muncă tânără.

5. CALEA DE URMAT

Proiectul TENDINȚELE ETF este o primă încercare de a înțelege megatendințele cele mai relevante care vor influența sectorul transporturilor în viitor și impactul acestora asupra angajaților din domeniul transporturilor. Această lucrare sintetizează principalele constatări, analizează amenințările și oportunitățile de pe piața muncii din



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile transporturi și pentru angajații din transporturi și oferă sugestii pentru acțiunile care trebuie luate de sindicate la nivel european și național pentru fiecare dintre cele patru tendințe: progres economic și globalizare, automatizare și digitalizare, schimbări demografice și schimbări climatice. Scopul este de a prezenta și de a discuta cele patru tendințe în conferințe subregionale menite să convingă cât mai mulți afiliați ETF și să crească gradul de conștientizare. Discuțiile și sugestiile s-au regăsit în această lucrare.

Analiza rămâne superficială în privința acestei abordări, având în vedere volumul mare de informații, legătura dintre tendințele diferite, diferențele naționale și regionale, precum și necesitatea caracterului speculativ al megatendințelor.

Prin urmare, trebuie continuate discuțiile în cadrul ETF. Unele tendințe, cum ar fi automatizarea și digitalizarea necesită o analiză mai detaliată, de preferință pentru fiecare sector. Constatările privind impactul asupra angajaților din transporturi trebuie să fie discutate și completate, de exemplu, dacă au fost identificate amenințările și oportunitățile potrivite. Acțiunile propuse trebuie discutate cu scopul de a dezvolta o reală strategie sindicală, pentru a răspunde în mod eficient provocărilor.



PE SCURT – MĂSURILE DE ÎNTREPRINS

TENDINȚE ȘI PROVOCĂRI		POLITICĂ ȘI REGLEMENTARE	LEGĂTURĂ INDUSTRIALĂ ȘI DIALOG SOCIAL	CONSOLIDAREA PUTERII SINDICALE ȘI ÎNCHEIEREA ALIANȚELOR
<p>PROGRES ECONOMIC/GLOBALIZARE</p> <p>Provocări: se estimează că cererea de servicii de transport în Europa va crește; dar concurența mondială se bazează în mare parte pe muncă; standardele legislative sunt eliminate prin acorduri comerciale și prin dereglementare; capitalul privat își asumă controlul companiilor de transport și al infrastructurii; corporațiile multinaționale stabilesc condițiile pentru serviciile de transport; modele de afaceri nereglementate au controlul asupra formelor reglementate; angajații ca un factor de cost mai degrabă decât ca un activ; noi forme de activitate subminează câștigurile sindicale.</p>	<p>ETF</p>	<p>Combaterea agendei UE de dereglementare pentru toate mijloacele de transport: pentru re-reglementarea și/sau punerea corespunzătoare în aplicare în vederea asigurării unor salarii corecte și a unor condiții de muncă de calitate.</p> <p>Campania ETF privind transportul corect: 9 propuneri legislative și nelegislative.</p> <p>Implicare serioasă în alianțe: pentru un acord social, un adevărat pilon al drepturilor sociale.</p> <p>Combaterea noii generații de acorduri comerciale (CETA, TiSA) - pentru acordurile comerciale echitabile și globalizare echitabilă.</p>	<p>Negocierea cu angajatorii - dacă este posibil:</p> <p>Clauze sociale în acordurile bilaterale ale UE (de exemplu domeniul piscicol, aviație)</p> <p>Implementarea standardelor sociale internaționale în legislația UE (de exemplu domeniul piscicol și maritim)</p> <p>Standarde sociale pentru prevenirea dumpingul social în Europa (de exemplu o serie de acorduri privind programul de lucru)</p>	<p>Campania ETF referitoare la transportul echitabil ca mijloc de campanie în toată Europa.</p> <p>Contribuirea la coordonarea și punerea în aplicare a strategiei ITF cu 4 părții, care este un instrument menit să identifice obiectivele.</p> <p>Identificarea proiectelor de prioritate europeană.</p> <p>Participarea la alianțele europene cu ONG-urile împotriva noii generații de acorduri comerciale - pentru acorduri comerciale echitabile și globalizare echitabilă.</p>
	<p>Afiliați</p>	<p>Influențarea guvernelor naționale cu privire la aceleași subiecte, și ele participă la luarea deciziilor.</p>	<p>Negocierea contractelor colective este activitatea de bază a sindicatelor; înțelegerea impactului megatendințelor ajută la luarea deciziilor strategice.</p>	<p>Implicarea activă în campanii globale și europene.</p> <p>Dezvoltarea de campanii naționale de organizare în societățile vizate.</p> <p>Încheierea alianțelor la nivel național pentru a sprijini campaniile europene și mondiale.</p>



<p>DIGITALIZARE/AUTOMATIZARE</p> <p>Provocări: clienții își doresc un lanț continuu, multi-modal door-to-door și de călătorie;</p> <p>noii jucători de pe piață, cum ar fi Google sau Amazon, în calitate de furnizori de servicii de transport;</p> <p>digitalizarea va conferi locurilor de muncă un caracter superfluu - vor fi create noi locuri de muncă și profesii noi;</p> <p>economia colaborativă creează un nou precariat digital;</p> <p>utilizarea sistemelor fizico-cibernetice este însoțită de raționalizare subtilă; automatizarea poate determina eliminarea profesiilor;</p> <p>granițele dintre viața privată și cea profesională sunt neclare; control și urmărire permanentă a angajaților și a performanțelor acestora;</p> <p>stres fizico-social nou și provocări legate de protecția datelor; probabilitate mare de a fi identificat;</p> <p>imprimarea 3D ar putea afecta volumele de transport și rutele.</p>	<p>ETF</p>	<p>Influențarea instituțiilor europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • strategia digitală pentru piața internă • agenda CE privind economia colaborativă • forum de logistică digitală • programele de cercetare ale UE • agenda UE de programe de instruire și de consolidare a competențelor <p>Obținerea unui cadru juridic european pentru prestatorii de servicii prin platforma/prestatorii de activități lucrative participative care să asigure statutul angajatului, asigurări sociale, salarii și condiții de muncă decente, instruire profesională.</p> <p>Discutarea la nivel european a problemei referitoare la modul în care să se pregătească pentru lumea digitalizată, în ceea ce privește:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sistemul de impozitare; • sistemele de asigurare socială; • reducerea programului de lucru și organizarea activității; 	<p>Realizarea unor proiecte comune în cadrul dialogului social european:</p> <p>identificarea progreselor A&D pe fiecare sector;</p> <p>obținerea unor acorduri sau a unor recomandări comune cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> • principii pentru implicarea sindicatelor și pentru purtarea negocierilor în privința schimbărilor tehnologice • organizarea muncii • sănătatea și securitatea la locul de muncă • protejarea datelor • competențe și instruire profesională. <p>Continuarea dialogului social cu IRU pentru a lupta împotriva practicilor ilegale Uber.</p>	<p>Identificarea și vizarea principalilor jucători, cum ar fi Uber.</p> <p>Schimbul de informații și de (bune) practici.</p> <p>Organizarea campaniilor de solidaritate.</p> <p>Participarea la și/sau încheierea de alianțe cu societatea civilă, de exemplu pentru protecția datelor, norme privind răspunderea.</p> <p>Abordarea organizațiilor de tineret și a organizațiilor de consumatori, pentru a crește gradul de conștientizare a condițiilor de lucru ale prestatorilor de servicii prin intermediul platformelor.</p>
	<p>Afiliați</p>	<p>Implicarea într-o discuție purtată la nivel național cu privire la modul de a ne pregăti pentru lumea digitalizată:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sistemul de impozitare; • sistemele de asigurare socială; • programul de lucru și organizarea activității. <p>Insistarea asupra reglementării angajaților și a companiilor din „economia” colaborativă:</p> <ul style="list-style-type: none"> • starea angajatului; contracte de muncă • sistemul de asigurare socială • salarii și impozite • asigurări • cerințe și instruire profesională 	<p>Insistarea asupra unui dialog social purtat în cadrul companiilor și la nivel sectorial cu privire la noile tehnologii și la digitalizare.</p> <p>Insistarea asupra prezenței umane în transportul de călători pentru asigurarea siguranței, a securității și a serviciilor de calitate.</p> <p>Negocierea contractelor colective cu angajatorii din punct de vedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • al introducerii de noi tehnologii, al participării și al reprezentării colective; • al definirii și al condițiilor de muncă alternative, al reinstruirii și al calificării; • al sănătății și al securității la locul de muncă, al dreptului de renunțare, al protecției datelor angajaților (monitorizarea performanței); • al reducerii programului de lucru/organizarea (flexibilă) a muncii. <p>Negocierea acordurilor colective pentru prestatorii de servicii prin platformă, în cazul în care este posibil.</p>	<p>Implicarea activă în campanii globale și europene.</p> <p>Combaterea formelor ilegale de platforme de transport.</p> <p>Dezvoltarea de strategii pentru a organiza prestatorii de servicii prin platformă.</p> <p>Implicarea în alianțe și campanii de conștientizare adresate utilizatorilor de platforme.</p> <p>O mai bună înțelegere a punctelor de vedere și ale nevoilor angajaților tineri în calitate de „nativi digitali”:</p> <p>combaterea percepției negative a publicului cu privire la sindicate, de exemplu, prin utilizarea mijloacelor de socializare pentru o mai bună abordare a tinerilor;</p> <p>organizarea campaniilor de sensibilizare cu privire la rolul și realizările sindicatelor și la importanța reprezentării colective.</p>



TENDINȚE – Anticiparea impactului schimbărilor în domeniul transporturilor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, condițiile de muncă, profesiile și abilitățile

<p>SCHIMBĂRILE CLIMATICE</p> <p>Provocări:</p> <p>încălzirea globală este o amenințare pentru omenire; transporturile poartă o anumită responsabilitate; încălzirea globală cu condiții meteorologice extreme distruge infrastructura de transport; poluarea aerului și congestionarea reprezintă o amenințare pentru sănătatea și siguranța cetățenilor și a angajaților.</p>	<p>ETF</p> <p>Punerea în aplicare a strategiei ETF privind transportul durabil (de exemplu, privind strategia UE de decarbonizare a mijloacelor de transport).</p> <p>Combaterea dereglementării și a dumpingului social; pentru salarii corecte, condiții de muncă echitabile, lupta împotriva unui transport prea ieftin prin sacrificiul angajaților.</p> <p>Tratamentul echitabil al tuturor modurilor de transport în ceea ce privește impozitarea și taxarea.</p> <p>Promovarea transportului public.</p> <p>Promovarea transferului modal combinat cu o tranziție echitabilă și corectă.</p>	<p>Utilizarea dialogului social european pentru promovarea solidară a transportului durabil.</p> <p>Includerea „tranziției echitabile” pe ordinea de zi a dialogului social.</p>	<p>Încheierea de alianțe cu ONG-uri pentru transport durabil.</p> <p>Asigurarea conștientizării de către ONG-uri a impactului dumpingului social în domeniul transporturilor asupra soluțiilor de transport nesustenabile.</p>
	<p>Afiliați</p> <p>Implicarea în definirea planurilor naționale de implementare pentru Convenția privind schimbările climatice (Paris).</p> <p>Influențarea planurilor naționale, regionale și locale de transport.</p> <p>Insistarea asupra investițiilor publice în infrastructura ecologică de transport, combaterea parteneriatelor public – privat.</p> <p>Promovarea transportului public de calitate față de soluții de transport individuale, inclusiv modelele de afaceri falsificate tip „servicii de deplasare în comun” prin intermediul unor platforme precum Uber.</p>	<p>Inițierea dialogului social cu angajatorii (din sectorul transportului în comun) pentru promovarea transportului durabil.</p> <p>Negocierea acordurilor colective privind introducerea, utilizarea și instruirea în domeniul tehnologiei de transport nepoluant și a condusului ecologic.</p>	<p>Recurgerea la schimbările climatice drept subiect pentru a intra în contact cu forța de muncă tânără (este viitorul ei).</p> <p>Încheierea de alianțe cu ONG-uri și comunități, pentru a promova transportul durabil (urban) față de PPP, pentru transportul public în regie de stat.</p>
<p>PROGRESUL DEMOGRAFIC</p> <p>Provocări:</p> <p>Absența personalului în unele țări; Exod de inteligență și șomaj semnificativ în rândul tinerilor din alte țări; Integrarea lucrătorilor migranți și a refugiaților;</p> <p>Schimbarea nevoilor și a modelelor de mobilitate</p>	<p>ETF</p> <p>Se va ține cont de vârsta medie ridicată a angajaților din transporturi și de faptul că mulți angajați se vor pensiona în următorii 10 ani.</p> <p>Promovarea în toate deciziile politice și legislative a unor poziții care vor îmbunătăți condițiile de muncă și îi vor conferi transportului unui aer mai atrăgător, în special pentru forța de muncă tânără și pentru cea de sex feminin.</p>	<p>Discutarea cu organizațiile patronale europene despre (lipsa) caracterului atrăgător al locurilor de muncă în industria transporturilor, despre necesitatea competențelor și despre metoda de atragere a forței de muncă tinere și a celei de sex feminin.</p> <p>Negocierea unor recomandări comune privind diversitatea și integrarea lucrătorilor migranți în companii.</p>	<p>Sprijinirea afiliaților prin instruire și schimb de bune practici cu privire la modul de a atrage în sindicate forța de muncă tânără și cea de sex feminin.</p>
	<p>Afiliați</p> <p>Implicarea în dezbateri naționale:</p> <p>despre investițiile în instruirea profesională la nivel guvernamental și sectorial pentru a asigura educația și calificarea pentru viitor;</p> <p>despre stabilirea sprijinului public pentru o integrare efectivă și corectă a lucrătorilor migranți și a refugiaților.</p>	<p>Analizarea nevoilor viitoare ale angajaților din sector/companii (nevoia de strategii de pensionare/recrutare, nevoia de competențe).</p> <p>Discutarea cu angajatorii despre modul de atragere a forței de sex feminin și a tinerilor în industria transporturilor.</p> <p>Negocierea măsurilor de atragere și de păstrare a personalului, pentru sporirea caracterului atrăgător al sectorului.</p> <p>Negocierea acordurilor pentru o mai bună integrare a lucrătorilor migranți și a refugiaților.</p> <p>Acțiuni industriale împotriva practicilor de dumping social, în vederea abordării deficitului de competențe.</p>	<p>Coeficientul ridicat de pensionare în rândul angajaților din domeniul transporturilor în următorii 10 ani constituie o problemă și din punct de vedere al calității de membru în sindicat:</p> <p>cheia este dezvoltarea de strategii pentru a atrage în sindicate forța de muncă tânără și cea de sex feminin.</p>