



[www.fsc.ccoo.es](http://www.fsc.ccoo.es)

# **Economía colaborativa y el uso del coche compartido**

## **Alguna repercusión en el ámbito laboral**

Documento FSC-CCOO nº-3

Aprobado por la Comisión Ejecutiva Federal  
29 abril 2015



# INDICE

## **I. INTRODUCCIÓN**

## **II. LOS IMPACTOS DE LA MOVILIDAD INSOSTENIBLE: UN MODELO EN DECLIVE**

- La accidentabilidad
- Exclusión laboral
- La ineficiencia energética
- Salud pública
- La contaminación acústica
- El cambio climático

## **III. LAS TRANSFORMACIONES DEL MODELO**

- El coche compartido
- El coche multiuso

## **IV. ECONOMÍA COLABORATIVA O CONSUMO COLABORATIVO**

- Las plataformas colaborativas

## **V. LA DIFUSA FRONTERA ENTRE LA COLABORACIÓN Y EL NEGOCIO**

## **VI. CONCLUSIONES**

- Actuaciones



# I. INTRODUCCIÓN

La movilidad podemos entenderla como un derecho de las y los ciudadanos para su acceso en igualdad de condiciones a la vida laboral, económica, social y cultural. Si aceptamos que es un **Derecho, éste ha de prestarse a través de servicios públicos eficaces, seguros, equitativos, saludables y de calidad.**

La movilidad sostenible es aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro.

CCOO participa activamente en la construcción de la movilidad sostenible, impulsando numerosas actuaciones en todo el territorio y realizando una importante labor sindical de información, sensibilización, formación y participación. Este nuevo modelo de movilidad reduce la accidentabilidad viaria, incrementa la eficiencia energética, mejora la calidad del aire, evita la exclusión social y laboral, potencia la competitividad de la economía y no contribuye al cambio climático.

El vehículo privado se ha convertido en un elemento imprescindible, desgraciadamente, para realizar los desplazamientos cotidianos, ya que los instrumentos de planificación urbana durante muchos años no han contemplado la movilidad de las personas como uno de los aspectos a resolver adecuadamente. La mayoría de los desplazamientos que se realizan son para trayectos muy cortos y ocupados por una sola persona.

El uso masivo y excesivo del coche provoca una serie de graves impactos que perjudica a la gente trabajadora y a la ciudadanía en general, y sin duda, acaba por afectar a la competitividad del tejido productivo. Los impactos negativos son, básicamente: la elevada tasa de accidentalidad que conlleva, donde los accidentes in itinere, han pasado a ser la primera causa de accidentes laborales y familiares; las emisiones y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y micro partículas, que perjudican la salud y las emisiones de gases CO<sub>2</sub> que potencian el cambio climático.

En el marco del proyecto europeo E-Cosmos5, en el año 2009 se llevó a cabo un estudio sobre la distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España, Italia, Alemania y Bélgica. El resultado fue que un 63% de dichos trayectos se realizan en coche (un solo pasajero), un 13% en transporte público y un 20% a pie o en bicicleta.

En España, el transporte de personas se realiza fundamentalmente por carretera, un 89%. Los datos ponen de relieve el peso que tiene la movilidad cotidiana de los trabajadores/as sobre la movilidad del conjunto de ciudadanos, y explica los impactos ambientales, sociales y económicos que se derivan, tanto a nivel individual como colectivo.

**Cada vez más la sociedad demanda un cambio del modelo de movilidad que se base en modos de movilidad alternativos al uso abusivo del vehículo privado motorizado.**

Tenemos la necesidad de contar con herramientas que ilustren y faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad, donde el modo social, económico y ambientalmente sostenible se imponga, y los trabajadores y trabajadoras y usuarios en general, sean agentes activos necesarios.



## II. LOS IMPACTOS DE LA MOVILIDAD INSOSTENIBLE: UN MODELO EN DECLIVE

### ■ La accidentalidad

En los últimos años, las cifras de accidentalidad viaria por un lado, y de accidentalidad in itinere por otro, han ido disminuyendo progresivamente, si bien esta segunda continua siendo la primera causa de accidente laboral en España.

Según un estudio confederal, la accidentalidad de los trabajadores in itinere tiene un coste económico para las empresas y los trabajadores. Las pérdidas económicas por esta causas, en el período 2000-2010 superaron los 13.510 millones de euros, es decir, un 1,21% del Producto Interior Bruto.

### ■ Exclusión laboral

La dispersión de los polígonos industriales y centros de actividad económica ha hecho del automóvil la única alternativa que muchos trabajadores/as tienen para acceder a su puesto de trabajo. De este modo, no disponer de vehículo propio o, como mínimo, de permiso de conducir, implica que muchas personas se **vean abocadas a la exclusión laboral**.

La consecuencia más inmediata de esta circunstancia es que el mercado de trabajo resulta cada vez más limitado para quienes no disponen de automóvil. Por eso, la importancia del desarrollo de programas de movilidad sostenible y de potenciación el transporte colectivo.

### ■ La ineficiencia energética

En una época de recortes como la que se está viviendo en España, no se ha planteado introducir medidas directas que reduzcan el consumo energético, y que serían fundamentales para reducir de forma drástica el consumo de petróleo y el gasto asociado.

El transporte por carretera sigue siendo el de mayor consumo de combustibles derivados del petróleo, por encima del 90%, mientras que el aéreo y el marítimo juntos no llegan al 8% del consumo, y el ferrocarril apenas un 1,2%. **El aumento del uso del vehículo privado con baja ocupación en áreas urbanas y metropolitanas sigue siendo uno de los condicionantes de esta situación.**

### ■ Salud Pública

La calidad del aire influye directamente en la salud de los ciudadanos. Entre las distintas medidas que se pueden aplicar para mejorar la calidad del aire, las que tienen mayor efecto son aquellas encaminadas a reducir la densidad del tráfico rodado en zonas céntricas urbanas. Teniendo en cuenta que para conseguir mejoras apreciables de la calidad del aire, la reducción del tráfico ha de ser notable, en torno al 30% o 40%.



Otras medidas, fundamentadas en una planificación urbanística y territorial que contemple criterios de movilidad sostenible y mejora de la calidad del aire, son las siguientes:

- a. Restricciones de tráfico continuadas y/o temporales mediante peajes urbanos o la creación de zonas de bajas emisiones (zonas peatonales, zonas de baja velocidad...).
- b. Mejora del transporte público colectivo y creación de carriles bus y VAO.
- c. Ampliación de las zonas de aparcamiento de pago.
- d. Restricciones de los límites de velocidad.
- e. Optimización de los flujos de tráfico para lograr que sean más fluidos.
- f. Favorecer el uso de vehículos poco o nada contaminantes.

#### ■ La contaminación acústica

La contaminación acústica interfiere con actividades fundamentales como dormir, descansar, estudiar..., y se relaciona con trastornos físicos y psicológicos (depresión, alteración del sueño, fatiga...).

#### ■ El cambio climático

El transporte se ha convertido en uno de los principales responsables de la emisión de gases de efecto invernadero que causan el cambio climático. El consumo de petróleo representa casi el 37% de dichas emisiones.

## III. LA TRANSFORMACIÓN DEL MODELO

En España no existe una ley de movilidad sostenible como tal que sienta las bases conceptuales y normativas del modelo a seguir, y que obligue a las administraciones competentes a vincular la movilidad no solo a la gestión del tráfico. CCOO redactó un borrador de proyecto de ley de Movilidad Sostenible en la pasada legislatura y fue presentado a diversos grupos políticos para su debate y aprobación, desgraciadamente no se tuvo en cuenta esta iniciativa.

Para Comisiones Obreras, los pasos que deben darse para la construcción de un modelo de movilidad más sostenible y segura, basado en la participación activa y el consenso, se resumen en el siguiente decálogo:

1. En las grandes empresas y centros de actividad laboral, es importante crear la figura del gestor de movilidad, constituir consejos de movilidad (integrados por empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte) y elaborar un plan de movilidad.
2. Apostar por el transporte colectivo, con criterios de racionalidad: dimensionando los vehículos para optimizar su uso y eficiencia; estableciendo enlaces con las redes de transporte público.
3. Otras alternativas complementarias son incentivar el uso del coche compartido y la bicicleta.



4. La empresa debe subvencionar de forma negociada y mediante una acción positiva la utilización de estos medios.
5. El derecho al transporte debe materializarse en el derecho al título de transporte, de carácter personal y que abarque a toda la plantilla.
6. Incorporar la movilidad in itinere y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales: el plan de movilidad debe ser una parte de la prevención de riesgos laborales.
7. Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de gestión ambiental (EMAS o ISO).
8. Favorecer la implantación de coche multiusuario a la empresa, tanto como flota propia como entre los trabajadores/as.
9. La negociación colectiva debe establecer, como criterios para gestionar la movilidad, la diversidad de situaciones personales, especialmente de los colectivos con mayores desigualdades en materia de movilidad (mujeres, inmigrantes, jóvenes y discapacitados), y buscar alternativas personalizadas. Debiendo excluir el carné de conducir y la propiedad de vehículo como criterio de selección de personal: pueden ser condiciones complementarias, pero no excluyentes.
10. Incorporar a la negociación colectiva el criterio de reubicación sistemática de trabajadores y trabajadoras en los centros de trabajo más próximos a su domicilio.

#### ■ El coche compartido

El coche compartido o carpooling consiste en optimizar el uso del vehículo privado para reducir el número de vehículos en circulación. Las ventajas que se obtienen son muy importantes tanto para el trabajador como para la empresa. El coche compartido reduce significativamente el gasto económico individual que representa ir cada día al trabajo en coche; da la posibilidad de no conducir e ir más relajado; evita los impactos ambientales asociados al consumo de combustibles de origen fósil y a las emisiones de dióxido de carbono; disminuye el riesgo de sufrir un accidente de circulación etc.

La ocupación media de los automóviles que llegan a los centros de actividad laboral suele ser de sólo 1,2 personas. Es decir, para transportar a 100 trabajadores/as se utilizan 84 vehículos.

El mecanismo a implantar consiste básicamente en una base de datos en la que cada usuario interesado introduce su información personal para encontrar coincidencia de recorridos y horarios con otros trabajadores/as. Existen iniciativas que este sindicato ha puesto en marcha con la participación de los y las trabajadoras que han dado resultados muy interesantes. Más información [www.istas.net/web/abreelance.asp?idenlace=6414](http://www.istas.net/web/abreelance.asp?idenlace=6414)

#### ■ El coche multiusuario

El coche multiusuario consiste en una modalidad de utilizar el automóvil en el que un grupo de ciudadanos utilizan de forma individual una flota colectiva de vehículos. Promueve el uso racional de los medios de transporte, y ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo sólo cuando se necesita, sin obligación de ser su propietario.



Es pues, un sistema mediante el cual se reducen los costes individuales y sociales de la movilidad. Los costes de funcionamiento del vehículo son transparentes, puesto que la empresa gestora factura cada servicio a los socios. Por tanto, los elevados costes fijos que conlleva la tenencia de un automóvil en propiedad, se convierten en costes variables que dependen del grado de uso del vehículo.

# IV. ECONOMÍA COLABORATIVA O CONSUMO COLABORATIVO

Es habitual referirse al consumo colaborativo o participativo como la manera tradicional de compartir, intercambiar, prestar y regalar redefinida a través de la tecnología moderna y las comunidades.

De esta referencia se deriva que el consumo colaborativo o participativo no es ninguna idea nueva, sino más bien el rescate de una práctica que se beneficia de la tecnología actual para que el servicio sea mucho más eficiente y escalable. Al mismo tiempo, el consumo colaborativo o participativo siempre debe realizarse por propia iniciativa y basarse en la participación voluntaria.

El movimiento del consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico en los hábitos de consumo, marcado por la migración de un escenario de consumismo individualizado hacia nuevos modelos potenciados por los medios sociales y las plataformas de tipo (red-entre-pares o red-entre-iguales), en el que se pasa básicamente de una economía de la propiedad y de tenencia, a una economía de acceso.

Por tanto, cualquier ámbito de la vida cotidiana puede ser objeto de práctica de consumo colaborativo o participativo. Por ejemplo: en relación con la movilidad (alquiler y uso compartido de vehículos y aparcamientos; coche compartido), la eficiencia energética, la habitabilidad y los espacios de cultivo (uso compartido de viviendas y huertos), los negocios (compartir locales para oficina), las comunicaciones, el trabajo (microtarefas), la cultura (trueque de libros, intercambios culturales), la educación, etc.

El Comité Económico y Social Europeo, emitió Dictamen el 11.6.2014 sobre «Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI», del que destacamos las siguientes consideraciones:

**1.4** La complejidad y trascendencia que acompañan a la emergencia del consumo colaborativo o participativo exige que las instituciones pertinentes, a partir de los estudios precisos, acometan regular y ordenar las prácticas que se desarrollan en su seno, de manera que puedan establecerse los derechos y responsabilidades de todos los agentes que en él operan. Por una parte, puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas.

**4.7** Lo más parecido desde el punto de vista del Derecho de la Unión Europea, el consumo colaborativo



o participativo equivaldría a la prestación de un servicio, a los efectos del artículo 57 TFUE, pero surgen muchos interrogantes. No obstante, deberían diferenciarse, en el consumo colaborativo, entre las actividades sin ánimo de lucro de las que persiguen como fin obtener una ganancia. Siendo solamente éstas últimas actividades las que deben merecer la atención del legislador de la Unión.

#### 5 Propuesta de iniciativas y estrategia de acción

**2.a** Definición del entorno legal y fiscal de las actividades comprendidas en el consumo colaborativo o participativo ordenando y regulando, en su caso, aspectos tales como la responsabilidad legal, el aseguramiento, derechos de uso, derechos contra la obsolescencia programada, las tasas de propiedad, los estándares de calidad, la determinación de derechos y deberes, y en su caso la eliminación de las posibles restricciones y obstáculos encubiertos al comercio intracomunitario y la posible distorsión de legislaciones.

## V. LA DIFUSA FRONTERA ENTRE LA COLABORACIÓN Y EL NEGOCIO

El principal reto de la economía colaborativa es que se regule teniendo en cuenta que se establece un sistema horizontal, de igual a igual, de ciudadano/a a ciudadano/a y no vertical, de empresa a consumidor.

Llegados a este punto, se hace necesario diferenciar claramente que se entiende por compartir, colaborar y cuál es la diferencia entre la economía colaborativa y la economía de mercado; es decir la diferencia entre colaborar y trabajar, o entre prestación entre particulares y negocio propiamente dicho que se salte la regulación existente amparándose en el vacío legal de la economía colaborativa.

Pero, ¿dónde está el límite entre el modelo tradicional y el colaborativo? Para ello, es necesario hacer estudios de impacto económico y social para establecer qué es actividad amateur y qué profesional. Porque cuando lo que se trata en realidad, es de enmascarar un negocio unido a un beneficio empresarial, se enmarca en un contexto alegal, como en algún caso ocurre en el entorno colaborativo, lo que lógicamente puede generar desconfianza y amplificar los problemas.

El desarrollo de las TIC (Tecnologías de la Información y de la Comunicación) y la aparición de nuevas oportunidades de negocio, cuestionan y debilitan las fronteras entre ámbitos que hasta este momento estaban perfectamente definidos. Estas nuevas actividades se quedan muchas veces en vacíos normativos en los que se mueven cómodamente, debemos por lo tanto estar vigilantes para:

- a.** Identificar claramente que actividades responden a iniciativas individuales o sociales, que buscan compartir o colaborar sin ánimo de lucro, es decir economía colaborativa.
- b.** Que estos espacios no deben ser aprovechados por grupos de presión para desregularizar actividades, buscando un mayor beneficio económico y en perjuicio de intereses generales como la





prevención y el medio ambiente.

- c. Que no supongan una desprofesionalización que esconda un empeoramiento de las condiciones laborales y nivel de vida de los trabajadores y trabajadoras.
- d. Que no supongan suplantación de actividades o profesiones.

Para el caso concreto que nos ocupa del transporte terrestre, el aumento progresivo del mismo, los índices de siniestralidad, los accidentes medioambientales... han generado una normativa de ordenación del mismo (LOTT, Directiva de Tiempos de descanso, Directiva de Formación, etc.), cuyo principal objetivo, no ha sido otro que incrementar los niveles de seguridad, y por lo tanto la profesionalización de la actividad con consecuencias muy positivas para la calidad del servicios, la seguridad y la prevención.

#### ■ Las plataformas colaborativas

Como CCOO defendemos en nuestras políticas de movilidad, el uso compartido de vehículo para recorridos regulares, para ida y vuelta del trabajo o como mecanismo para evitar saturaciones de tráfico, ello implica cierto reparto de gastos (generalmente combustible), y nunca como un sistema para obtener ingresos extra o de carácter lucrativo.

Sin embargo, ciertas plataformas, el ejemplo más claro son **UBER, Blablacar, etc...**, conectan a los usuarios de estos servicios, intermedian en los pagos cobrando una comisión, y posibilitan que se generalice, no ya el compartir gastos de desplazamiento, sino como negocio de intermediación entre particulares, y con dedicación exclusiva del ofertante. Estas plataformas "intermedian", pero no se responsabilizan ante casos de fraude o estafa o simple cancelación (así lo recogen en los contratos de sus páginas web). No pagan impuestos, ni tienen sede empresarial conocida, no pagan a la Seguridad Social de empresa ni de sus conductores. Dichos profesionales son vinculados a estas plataformas, mediante técnicas de asociacionismo, como trabajadores por cuenta propia, sin ningún tipo de regulación laboral.

Por tanto, mas allá de las regulaciones propias de una actividad económica, habría que incluir otras como son, evitar potenciales riesgos a la seguridad vial y la seguridad personal de los usuarios de estos servicios; ya que no se contemplan los obligatorios tiempos de descanso en la conducción, no existe tacógrafo que regule las jornadas de conducción, los descansos entre jornadas laborales, la formación necesaria e imprescindible para el desempeño de esta profesión, el estado de los vehículos (ITV), evitar el desorden del mercado laboral, por el empleo de calidad, como en el esencial respeto a sus derechos sociales y laborales (convenios colectivos, negociación, salud laboral), que se pierden con la entrada de estos operadores ilegales y la proliferación de la economía sumergida en sectores que al tener tantos prestatarios (70.000 taxis en España) son tan difíciles de controlar.

Habrá que estar muy atentos al intrusismo en ciertos sectores de servicios y muy específicamente a los servicios públicos, a la competencia desleal, al dumping laboral al no poseer título habilitante, sin tarifas reguladas eximidas del pago de impuestos, los seguros obligatorios, frente a sectores como el taxi paquetería, transporte regular, la carga fraccionada...etc. Hemos de recordar que el artículo 101 LOTT define que "en ningún caso el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas".

Estas nuevas plataformas u operadores, hacen creer que entran dentro de la esfera de la economía colaboradora como "innovadores" y amparadas en ello se va institucionalizando unas prácticas de



fraude, que escapan al objetivo inicial de economía colaborativa, y que su extensión y el apoyo que obtienen, tanto mediático como tecnológico, está suponiendo socavar los mecanismos propios de la regulación de ciertos sectores, con consecuencias a medio y largo plazo muy perjudiciales, aunque se presenten como una mayor competencia, menores precios, y beneficios para el consumidor.

El negocio de estas plataformas colaborativas se sitúa en ocasiones en un limbo normativo, ausente de suficientes garantías, y sin embargo en España aún no ha habido una respuesta normativa para hacer frente a este fenómeno. Por si fuera poco, el problema es todavía más complejo ya que Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, tienen delegadas ciertas competencias que afectan de pleno a estos nuevos operadores. Es urgente y de vital importancia que coordinadamente desde la FSC – CCOO y desde el Sector de Carretera se inicien actuaciones que impidan esta desregulación en la prestación de servicios, que busca únicamente el beneficio empresarial, sin mencionar los derechos de los trabajadores y de los consumidores y usuarios.

Las licencias de los taxis y de las líneas de transporte públicas tienen un coste para los operadores del que las plataformas colaborativas no se hacen cargo, amén de una fuente de recaudación de impuestos que el auge de estos sistemas alternativos podrían hacer peligrar.

Detrás de los promotores de algunas de estas plataformas, se encuentran élites empresariales y sus aliados políticos (el liberalismo más arcaico), que anteponen el mercado por encima del propio Estado y los entes reguladores, a quienes presentan como culpables de la rigidez de la regulación que impide que la libertad del mercado obtenga pingües beneficios.

Es el caso de la empresa estadounidense UBER, que más allá de presentarse bajo el disfraz de plataforma de comercio colaborativo, es un gigante valorado en 40.000 millones de euros que cuenta con Google, Amazon y el banco de inversión Goldman Sachs entre sus inversores, lo que le ha permitido, gracias a sus atrevidas y agresivas políticas empresariales, asentarse en 52 países y más de 250 ciudades.

El pasado 9 de diciembre, el Juzgado de lo Mercantil número 2 de Madrid ordenó el cese cautelar de las actividades de Uber en España, impulsado por la demanda de la Asociación Madrileña del Taxi. Con ello España se convirtió en un nuevo miembro del numeroso grupo de Estados que han suspendido cautelarmente su servicio (desde Corea del Sur hasta algunos Estados de EEUU, pasando por la India y varios países y ciudades de la UE).

Aunque Uber se ha querido presentar como parte de la economía colaborativa, sus problemas legales y las reglas de juego que ha impuesto (normas de servicio y tarifas), les sitúa fuera del universo y de los principios en los que se asienta la economía colaborativa.

Es más, actualmente la propia Google ante los enormes beneficios que se están generando en estas plataformas, no se conforma con ser un socio mayoritario, sino que estudia el crear su propia plataforma para incrementar sus beneficios empresariales a través de lo que ellos pretenden denominar como “economía colaborativa”.



## VI. CONCLUSIONES

La economía colaborativa necesita unas reglas que pongan orden en su ecosistema sin cortar las alas a sus posibilidades de desarrollo, promoviendo una economía basada más en el uso que en la propiedad.

Por ello, CCOO entiende que la Comisión Europea debe adoptar las medidas pertinentes de protección de consumidor y los trabajadores y trabajadoras, para que a partir de los estudios oportunos, puedan desarrollarse las iniciativas aquí propuestas. Al igual que el Estado español debe regular todas las medidas necesarias, para desarrollar las pertinentes protecciones y regulaciones.

Entendemos que las líneas de actuación que se considera, deben formar parte de una estrategia para un desarrollo ordenado del consumo colaborativo o participativo como medidas que apoyen, complementen y supervisen la política de protección de los consumidores, empresas y trabajadores llevada a cabo por los Estados miembros de la UE:

- a.** Definición del entorno legal, laboral y fiscal de las actividades comprendidas en el consumo colaborativo o participativo, ordenando y regulando, en su caso, aspectos tales como la responsabilidad legal, el aseguramiento, derechos de uso, derechos contra la obsolescencia programada, las tasas de propiedad, los estándares de calidad, la determinación de derechos y deberes, relación laboral y seguridad vial. Para ello debiera reforzarse y adecuarse la legislación existente, tanto en el sector del transporte como en el resto de sectores donde se lleva a cabo el consumo colaborativo.
- b.** Difusión, sensibilización y concienciación de la población acerca de las iniciativas de consumo colaborativo o participativo y de las ventajas individuales y colectivas que comportan. Dar a conocer los aspectos obligatorios del marco legal existentes para los productos compartidos (tales como el reciclado, la reutilización, la actualización y la durabilidad).
- c.** Información y orientación a consumidores y usuarios en lo que se refiere a una participación responsable en las iniciativas.
- d.** Fomento de estructuras estables mediante la creación de espacios para el desarrollo del consumo colaborativo o participativo, especialmente en lo que atañe a tecnologías y redes, desde plataformas de gestión pública a nivel de Estado, CC.AA. y Ayuntamientos, como beneficio del conjunto de la ciudadanía en el ahorro de costes, consumo, disminución de gases de efecto invernadero, ahorro energético, mejora del bienestar social y medioambiental, etc.
- e.** Participación de las instituciones europeas en iniciativas de consumo colaborativo o compartido tanto como usuario como en la disposición de sus propios recursos.
- f.** La sociedad civil puede desempeñar un papel activo en el acceso a los bienes de propiedad pública para el máximo aprovechamiento social, con la creación de infraestructuras colectivas compartibles.

Las ofensivas contra lo público tienen en España una mayor repercusión por la debilidad que, de partida, ha tenido nuestro sector público en relación con los países de referencia en la UE. Los argumentos privatizadores se están imponiendo sobre el interés social, lo que conduce a la renuncia de la presencia pública en los sectores que por su labor redistributiva de la riqueza, su capacidad tecnológica o su papel de garantes de la cohesión social y/o territorial, son decisivos a la hora de introducir factores de regulación y orientación de la actividad económica.



#### ■ Actuaciones

a. La apuesta estratégica de la FSC de CCOO, en defensa de los servicios públicos y del mantenimiento de la titularidad pública de los que no han sido privatizados o externalizada su gestión, debe ir acompañada de una fuerte exigencia de seguimiento por parte de los poderes públicos sobre los servicios gestionados por la iniciativa privada, estableciendo mecanismos de regulación y control democrático que garanticen:

- Una prestación de calidad, accesible y que cumpla con los cometidos asignados.
- Que los procesos de apertura de los mercados no se conviertan en desregulación y dumping social y económico.
- Que la liberalización de los servicios no sea la justificación para que se constituyan operadores privados con una posición significativa y/o dominante de mercado, convertidos de facto en monopolios u oligopolios que terminan indirectamente regulando el mercado y estableciendo las condiciones de acceso, precio y calidad de los servicios, ante la pasividad de las administraciones titulares de los derechos.

b. En los casos en que la misión de servicio público conferida o la prestación del servicio universal comprometida se vean gravemente amenazadas, exigimos la reversión a la titularidad y gestión pública directa, para garantizar la extensión, accesibilidad y calidad de la prestación, así como su sostenibilidad económica.

c. Con respecto al marco europeo, es imprescindible en línea con la propuesta de la Confederación Europea de Sindicatos (CES), lanzar una iniciativa legislativa sobre la base del artículo 14 del Tratado para reforzar la 'misión de servicio público' de los servicios de interés general mediante el establecimiento de garantías suficientes y, muy especialmente, para los servicios sociales de interés general.

d. En materia de servicios de interés económico general, las obligaciones de servicio universal deben garantizar que el conjunto de la ciudadanía tiene acceso al servicio, y se mantiene y, en su caso, se mejora su calidad. El concepto tiene que tener un carácter dinámico, lo que debería permitir garantizar que los requisitos de interés general tienen en cuenta la evolución política, social y tecnológica y se adaptan regularmente a las necesidades cambiantes de la sociedad.

La FSC de CCOO no permitirá que los servicios públicos sean arrebatados y caigan en manos de aquellos que sin escrúpulos, con la ambición y codicia como seña de identidad, quieren destruirlos, quieren repartirse el botín con el único fin de enriquecerse a costa del empobrecimiento e indefensión de la mayoría. Una sociedad que mira al futuro, que pugna con todas sus fuerzas por sacudirse la losa que la brutal crisis económica le ha impuesto sobre sus cabezas, se edifica con nuevos valores y nuevas aspiraciones.

Por todo ello CCOO defiende la movilidad sostenible y las medidas que proponemos, entre ellas el coche compartido, al igual que el uso no comercial de la economía colaborativa. **Pero luchará firmemente**, para que este nuevo concepto de consumo colaborativo comercial, desde una posición alegal, no se imponga en detrimento de los servicios públicos e, intente hacer un negocio lucrativo de la explotación de las necesidades de la ciudadanía y la clase trabajadora, más en estos momentos donde estamos sufriendo las graves consecuencias de los desmanes de liberalismo más drástico



implantado desde los poderes no elegidos en las urnas y avalados por la políticas comunitarias y del FMI, por tanto exigimos, una regulación exigente y que garantice los derechos de los ciudadanos y de los trabajadores y trabajadoras de este tipo de movilidad colaborativa con ánimo de lucro.

**e.** Tomar contacto, o en su caso retomar contactos con aquellas organizaciones sindicales, asociaciones de consumidores, asociaciones del taxi, organizaciones relacionadas con el medio ambiente...etc. que puedan tener interés para sumarse a todas las propuestas que se promuevan conjuntamente desde el Sector de Carretera y la propia Federación.

