



El sector de transporte público y las organizaciones de trabajadores en Holanda

por Franny Parren (TIE-Holanda)

Dentro del sector de transporte público se encuentran los trenes y los buses.

1. Desarrollos del sector a partir de los años 1950: de un Estado de bienestar social hacia una política neoliberal (mercado libre).

El nivel de liberalización depende de la discusión sobre el papel y deberes del Estado en nuestra sociedad.

La visión política sobre el rol y tareas del Estado no es ninguna constante. Desde los años 1950 hasta 1980 había un énfasis por ejemplo en la estructuración del Estado de bienestar social y crear una buena infraestructura de la seguridad social. El rol del Estado se amplió paulatinamente con la expansión de la regulación de la seguridad social (pensiones, subsidio de desempleo, ley de incapacidad laboral).

Desde la segunda mitad de los años '80 se habla de una tendencia opuesta: neoliberalización.

Para ello se han usado a menudo los argumentos siguientes:

1. El mercado libre ofrece mejores resultados económicos. Las empresas tienen que competir entre ellas y por eso son más eficientes, más conscientes de los costos y más innovadoras.

2. Los consumidores son beneficiados por mayores opciones de adquisición.

El Estado ya no es pues el ejecutor de los intereses del público, mas bien su fiador. El gobierno sigue siendo al final responsable por los servicios sociales pero no hace ninguna diferencia si cumple esta responsabilidad en el dominio público o en el privado.

Normas holandesas en relación al transporte público:

Durante los años noventa se puso en práctica fuertemente la política neoliberal y la privatización. Los servicios estaban más y más sujetos al mercado libre. Estas medidas tenían que contribuir, entre otras cosas, al surgimiento de un mercado europeo interno para algunas empresas de servicios, como por ejemplo la telefonía, empresas de cable, de distribución, de procesamiento de datos, turismo y transporte.

La primera idea en los '90 era dividir las vías de ferrocarril en cuatro regiones (Norte, Este, Sur, Oeste), y unir cada región a una empresa privada. Esta propuesta no se llevo a cabo al final porque eso habría significado para los pasajeros de la red de trenes entre los estados grandes que debían transbordar demasiado. No tendrían buenas conexiones. En función de esto se llegó a un acuerdo entre el Estado y las vías férreas Holandesas (NS). Se cerró un contrato de cumplimiento. Las vías férreas holandesas(NS) quedaron 100% en manos del Estado, pero su funcionamiento obtuvo una forma de mercado.

El NS debía mercadearse a sí misma y sus logros y prestaciones controlados por el gobierno.

Finalmente se acordó que se pondría en oferta las líneas férreas regionales al sector privado. Esto sucedió con dos líneas en 1997.

A partir de enero del 2001 se establece la ley de transporte público. En ella se describiré la liberalización del transporte público y todo tipo de reglas sobre cómo debe realizarse. Las personas que hacen las leyes impidieron que la liberación de mercado fuera colocada desde arriba por la Unión Europea mientras la UE hacía mucho tiempo atrás que ya no tomaba medidas tan extremas como Holanda.

La Unión Europea y la regulación del mercado libre y privatización:

A partir de mayo del 2007 es según Europa, obligatorio poner en oferta el transporte público en el mercado libre. Esta decisión tardó mucho tiempo porque existía un conflicto entre la comisión Europea (que consideraba que había mucho que dejar en manos del mercado) , y el parlamento Europeo (que quería poner condiciones al mercado libre), algo de lo que también era partidaria la federación de sindicatos.

La Unión Europea plantea las condiciones globales a la liberalización de los servicios pero cada país define por sí mismo si exponer al sector al mercado libre y hasta qué punto hacerlo. Contemplar la liberalización en

determinado sector se hace a nivel nacional. El estilo de organización y diseño de estos servicios varían entre cada estado miembro.

2. Contraste entre la política del Estado y el ánimo de lucro de nuevas multinacionales en el sector: los trabajadores sufren las consecuencias.

Se habla de una paradoja en el sector de transporte público. El Estado estipula una serie de reglas y condiciones que deben cumplir los oferentes. El Estado estipula regulaciones para los colores de los buses, cantidad de publicidad dentro y sobre los buses y trenes, la frecuencia y dirección de las líneas de bus, horas de salida, la ruta, etc. Sin embargo establece pocas normas en función de las condiciones laborales.

Los patronos en este sector se quejan de la fuerte alza de precios sobre todo de los combustibles. “ En un verdadero mercado libre este tipo de problema podría ser atacado a través de subir el precio del producto, eliminando los productos no rentables, y otros métodos inteligentes”, argumenta un activista sindical del FNV. Pero las empresas en este sector tienen muy poca libertad de comercio, no pueden siquiera determinar el precio de los boletos. Los costos de los combustibles son altos y no pueden ejercer ninguna influencia en ello. Su meta al final es obtener la mayor ganancia posible y mantener contentos a los accionistas.

Según los sindicatos los patronos se recuperan del alza de precios a través de los trabajadores. Mientras los ofertares del transporte público son en realidad multinacionales, el Estado los trata como entidades semi-estatales.

3. Consecuencias para trabajadores y ciudadanos

Las privatizaciones dieron como resultado una calidad deteriorada del servicio al cliente. Así mismo se ha disminuido la seguridad del pasajero y el personal. Se ahorra en salarios a través de contratos temporales y contratos flexibles que duran el tiempo en que se mantiene la oferta.

Por otra parte se ambiciona una ganancia por eficiencia economizando en condiciones laborales: mas horas de trabajo, menos tiempo de descanso aumentan la eficiencia del uso del personal, pero al final sufren una mayor cantidad de ausencias por enfermedad y baja motivación.

Estas son Concretamente las siguientes consecuencias para los trabajadores: largos periodos de inseguridad (si pueden o no quedarse trabajando y bajo cual jefe); cada vez más gente implicada que antes (por subcontratación de terceros); distintas condiciones laborales entre trabajadores (diferentes trabajadores y empresas tienen diferentes contratos colectivos); compromisos individuales con trabajadores por encima del contrato colectivo; disminución de seguridad laboral (las verdaderas relaciones de trabajo se muestran menos...); problemas alrededor de las pensiones (diferentes contratos colectivos y diferentes fondos para pensión).

A partir de una encuesta que se realizó en el marco de la evaluación entre 2700 conductores, parece que hay una disminución de prestación de servicios. Se les preguntó cómo las circunstancias, condiciones laborales y seguridad laboral han cambiado en los últimos 5 años. Reconocen que tienen menos posibilidades para buenas prestaciones de servicios y que el estallido de de viajes incrementa. también consideran que las horas laborales han aumentando, la presión de trabajo crece y que su trabajo se vuelve cada vez más inseguro.

Se habla de un permanente endurecimiento de las empresas hacia los sindicatos y trabajadores. El sindicato también se ha dado cuenta de que la cantidad de miembros ha crecido fuertemente a partir de todos los cambios. El 60% del sector está organizado. Las personas ya no tienen confianza en la información que dan las empresas y necesitan al sindicato para información objetiva y ayuda.

Por otra parte la prestación de servicios tampoco mejora para el cliente: hay diferentes ventanillas, boletos distintos ,etc. La calidad del servicio va en retroceso.

4. Posición y acciones de los sindicatos.

El sindicato utiliza una política de doble vía. Nunca quiso la liberalización del transporte público. El sindicato ha descrito las consecuencias para los trabajadores en un par de reportes. En ellos se describió entre otras cosas las consecuencias para los trabajadores en caso de que no se hicieran acuerdos sobre condiciones laborales. Aunque la ley de transporte público está estipulado que se tiene que tomar en cuenta al trabajador (el trabajador tiene que poder trabajar para otro patrono, y las condiciones laborales no pueden empeorar), es un hecho que las nuevas empresas multinacionales son las que quieren ganar la mayor cantidad posible de dinero.

El sindicato constata que no podemos continuar con la liberalización de sectores de servicio público sin antes observar las consecuencias para sectores en donde la liberalización ya se llevo a cabo. Tiene que poder verse una conveniencia de liberalizar sectores. Los sindicatos abogan porque también se considere las interrogantes laborales. La calidad de la prestación de servicios está inseparablemente ligada a calidad de los trabajadores. FNV opina que es de importancia legislar por sector para efectuar los traspasos y transiciones de los trabajadores conservando sus condiciones laborales. Hay algunos aspectos que tienen que solucionarse a nivel de contratos colectivos, esto para evitar que jueguen con los trabajadores bajo diferentes contratos.

Es necesario que los gremios no solo sigan los desarrollos de Europa sino que también tomen una postura rápida y pro-activa. Cuando se estableció la liberalización en el sector de transporte público los sindicatos y organizaciones laborales tomaron una postura demasiado a la expectativa. Por ende se vieron menos involucrados.

Desde el 2 de abril del 2008 los conductores llevan a cabo acciones debido al descontento sobre las pasadas negociaciones del contrato colectivo. Los buses andan sólo en las horas pico y con menos frecuencia. Los sindicatos hacen un llamado al Estado a parar con la reducción de gastos y a hacer una inversión de 10 millones en compensación al alza de costos. Así mismo los sindicatos proponen un subsidio temporal de combustibles para oferentes del transporte público. El Estado y los patronos quieren subir los salarios pero a costa de condiciones laborales secundarias. Y esto mientras los conductores ganan 10% menos de salario que el resto de los trabajadores holandeses.

5. Contactos Internacionales

Los contactos internacionales del sindicato dentro del transporte público van a través de ITF. A nivel Europeo hay muchos espacios en común (la unión de sindicatos), en dirección a la Unión Europea pero sobre todo dentro de la política de la oferta en general. La política se desarrolla en diferentes maneras en todos los países por lo que las acciones a través de las fronteras son difíciles. Sin embargo se intercambia toda la información posible sobre esta política por país y las consecuencias para los trabajadores.

(Información para este documento viene de unas entrevistas y documentos del FNV Bondgenoten, el sindicato más grande de Holanda)