

# Estrategias para una movilidad sostenible en los desplazamientos en Europa







**Edición:**

Manel FERRI (CCOO), Luis CUENA (CCOO)

**Diseño gráfico:**

Miquel de Toro

**Aviso legal:**

La responsabilidad del contenido de esta publicación es solo de los editores. Por tanto, no representa la opinión de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea. Ni la Comisión Europea ni la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión se hacen responsables del uso que se pueda hacer de la información contenida en el informe. La información contenida en la publicación se da únicamente a título informativo y no vincula legalmente a ninguna de las partes involucradas.

**Reservados todos los derechos**

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida en cualquier forma o por cualquier medio electrónico o mecánico, fotocopia, grabación o cualquier sistema de almacenamiento, sin permiso previo por escrito de los editores.

Información sobre la Unión Europea está disponible en Internet. Se puede acceder a través del servidor Europa (<http://www.europa.eu>)

Comisión Europea  
Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión  
B-1049 Bruselas  
Bélgica

Con el apoyo de la Unión Europea  
Ref. aplicación. VP/2010/001/0198  
Acuerdo Número de Referencia: VS/2010/0679

## Agradecimientos

Deseamos expresar nuestra más sincera gratitud a todos aquellos que han participado en el proyecto. Sin su contribución y ayuda E-Cosmos no hubiera sido posible:

Albert Vilallonga (ISTAS-CC OO)  
Antonio Granata (CGIL)  
Bart Desmedt (Traject)  
Bart Neyens (ABVV)  
Carlos Martínez (CC OO)  
Juliane Korn (ACE)  
Llorenç Serrano (CC OO)  
Luis Cuenca (CC OO)  
Manel Ferri (CC OO)  
M<sup>a</sup> Cruz Martínez (CC OO)  
Matthias Knobloch (ACE)  
Oriella Savoldi (CGIL)  
Pilar Pedrosa (ISTAS-CC OO)  
Serena Rugiero (IRES-CGIL)  
Timothy Wyffels (ABVV)  
Vincent Meerschaert (Traject)  
Alberto Morselli (CGIL-FILCTEM)  
Alessandro Rocchi (CGIL-FILT)  
Àngel Cebollada (Universitat Autònoma de Barcelona CC OO)  
Arne von Spreckelsen (Ver.Di Union)  
Bruno Estrada (Fundación 1<sup>o</sup> de mayo -CC OO)  
Carlos Caro (Gearbox- CC OO)  
Daniel Gutiérrez (CONC)  
Gustavo Arribas (Orange-CC OO)  
José L. Hoyos (Fujitsu- CC OO)  
José M. Jurado (CONC-CC OO)  
Josep Expòsito (CONC-CC OO)  
Luigi Verdoscia (CGIL-FILT Bari)  
Manuel F. Albano (USMR-CC OO)  
Marco Capparelli (CGIL-FILT Lazio)  
Miquel de Toro (CONC-CC OO)  
Luis Cuevas (Telefónica-CC OO)  
Paola Imperio (CGIL-FILT Naples)  
Rafael Requena (Universitat Autònoma de Barcelona)  
Raúl García (Vodafone-CC OO)  
Salvador Claròs (CONC-CC OO)  
Teresa Castellà (CONC CC OO)  
Vicenç Tarrats (CONC-CC OO)

Alessandro Chiesa (Camera del Lavoro Parma)  
Alain Vandeplas (Mora-Flanders)  
Andrea Pasotto (Mobility Agency Rome)  
Àngel López (Ayuntamiento de Barcelona)  
Burkhard Horn (mobility-Berlin)  
Carles Cots (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)  
Domingo Martín (Consortio Regional de Transportes de Madrid)  
Eddy Klijnen (Traffic Foundation-Flanders)  
Ellen Durst (EC- DG of Employment, Social Affairs and Inclusion)  
Frank Van Thillo (MORA-Flanders)  
Frank Wolter (InnoZ-Berlin)  
Frieder Söling (BSR-Berlin)  
Gabriele Nanni (Legambiente-Italy)  
Guillem Alsina (Entitat del Transport- Àrea Metropolitana de Barcelona)  
Hans Floré (Leuven-Brabant mobility)  
Hartwig Niels (Ministry of Transport-GFR)  
Jesús Huertas (Ministerio de Medio Ambiente- España)  
Jan Paesen (University of Leuven)  
Jos Vandikkelen (vzwVELO-Leuven)  
Kai Dahme (Public transport operators-Berlin-Brandenburg)  
Karin Dries (Antwerp Council)  
Lorenzo Bertuccio (Euromobility-Italy)  
Lluís Alegre (Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona)  
Manel Villalante (Ministerio de Fomento- España)  
Martin Stuber (DGB executive-GFR)  
Maurizio Stampini (Camera del Lavoro Milan)  
Philippe Jacobs (De Lijn-Brussels Airport)  
Roberto Pallottini (INU-Italy)  
Rossend Bosch (ZAL-Barcelona)  
Sarah Hollander (Environment-Brussels Region)  
Sergi Alegre (Ayuntamiento del Prat del Llobregat)  
Silvia Brini (ISPRA-Italy)  
Stefan Haendschke (DENA-GFR)  
Steven Dierckx (I-bus manager)  
Thomas Vanoutrive (University of Antwerp)  
Vicenç Pedret (CE-DG TREN)  
Wolfgang Nickel (mobility manager-Hesse & Low Saxony)

## Socios de E-Cosmos

---



La **Federación General del Trabajo de Bélgica (ABVV / FGTB)** es una federación nacional socialista de sindicatos en Bélgica. Fue fundada en 1898 y tomó su nombre actual en 1937. Está afiliada a la Confederación Sindical Internacional y cuenta con casi 1,2 millones de inscritos.

---



El **Auto Club Europa (ACE)**, es una de las principales organizaciones de automovilistas de Alemania, con más de 550.000 miembros y aproximadamente 1.2 millones de asegurados. Aunque el ACE está comprometido con el tráfico, al mismo tiempo promueve la idea de una movilidad de carácter integral que integre todas las formas de transporte de una manera significativa.

---



**Comisiones Obreras (CCOO)** es un sindicato sociopolítico que además de reivindicar la mejora de las condiciones de trabajo y de vida, asume la defensa de todo aquello que nos afecta como trabajadoras y trabajadores, dentro y fuera de la empresa. Se estructura en Federaciones, según la actividad o sector al que pertenece la empresa, y Uniones, según el territorio donde se ubica el centro de trabajo.

---



La **Confederazione Generale Italiana del Lavoro (Confederación General Italiana del Trabajo)** es una asociación de representación de los trabajadores y del trabajo. Es la organización sindical italiana más antigua y es también la más representativa, con sus aproximadamente 6 millones de inscritos, entre trabajadores, jubilados y jóvenes que se incorporan al mundo laboral.

---



El **Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)** es una fundación autónoma de carácter técnico-sindical promovida por Comisiones Obreras (CCOO) con el objetivo general de impulsar actividades de progreso social para la mejora de las condiciones de trabajo, la protección del medio ambiente y la promoción de la salud de los trabajadores y trabajadoras en el ámbito del estado español.

---

<b>Índice</b>	
<b>■ Introducción</b>	<b>7</b>
<b>■ 1. Introducción a E-Cosmos</b>	<b>11</b>
1.1. Objetivos	11
1.2. Metodología	12
<b>■ 2. Base teórica</b>	<b>15</b>
<b>■ 3. Diez recomendaciones o directrices para una mejor movilidad al trabajo</b>	<b>29</b>
3.1. Bases de las directrices	29
3.2. Diez recomendaciones	30
3.3. Acciones propuestas para la Comisión Europea	47
<b>■ Anexos</b>	<b>49</b>
Anexo 1. Informes de las visitas	49
Anexo 2. Recomendaciones para el desarrollo de una directiva de la Unión Europea	105
Anexo 3. Glosario	111
Anexo 4. Fotografías	114
<b>■ Figuras</b>	
F.1. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España	15
F.2. y F.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España	16-17
F.4. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Italia	18
F.5. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia	19
F.6. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Alemania	20
F.7. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania	21
F.8. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Bélgica	22
F.9. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica	23
F.10. Comparación de la distribución modal en los 4 países	24
F.11. Público en general sobre temas de movilidad	25
F.12. Sindicatos sobre temas de movilidad	26
F.13. Empresarios sobre temas de movilidad	27
<b>■ Tablas</b>	
T.1. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España	16
T.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia	18
T.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania	20
T.4. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica	22





## Introducción

En el otoño de 2010 iniciamos la participación en un proyecto de la Unión Europea (UE) denominado E-COSMOS (Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos en Europa) con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos a favor de una movilidad sostenible desde el punto de vista social y medioambiental para los trabajadores de la Unión Europea.

El proyecto está liderado por CCOO y como socios participan diversos sindicatos europeos, la CGIL italiana, el sindicato belga ABVV y el Auto Club Europa en representación de la DGB alemana. Participa también ISTAS-CCOO en funciones de apoyo técnico. Como entidad externa de apoyo y coordinación participa también en el proyecto un experto europeo en cuestiones de movilidad, la consultora belga Traject.

El proyecto trata pues sobre movilidad generada por el trabajo, la movilidad generada en los desplazamientos del domicilio al centro de trabajo, buscando propuestas para facilitar el acceso de la gente trabajadora a sus lugares de trabajo, sobre el uso de vehículos menos contaminantes y el uso racional de los

vehículos privados, introduciendo también medidas que permitan cuantificar el coste económico de estos desplazamientos para trabajadores, empresas y la sociedad en general.

Los socios de E-Cosmos creen que el modelo de movilidad actual, con especial atención a la movilidad en automóvil se enfrenta a sus límites. El modelo de movilidad actual tiene tres tipos de impactos principales:

- 1. Impacto social:** la exclusión laboral de los trabajadores que no tienen permiso de conducir, especialmente de mujeres, jóvenes e inmigrantes. Efectos sobre la salud y la seguridad causadas por accidentes en el camino al trabajo y el aumento de las enfermedades pulmonares debido al aumento de los niveles de contaminación.
- 2. Impacto económico:** externalizaciones que suponen pérdida de competitividad, así como costes individuales y colectivos en aumento, difícilmente controlables.
- 3. Impacto ambiental:** El transporte consume alrededor del 40% de la energía primaria en los países industrializados y supone una parte equivalente, de participación creciente, en las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los objetivos del proyecto E-Cosmos son:

- Llevar a cabo un estudio comparativo sobre los problemas de movilidad de los trabajadores en Bélgica, Alemania, Italia y España.
- Llevar a cabo un análisis comparativo de las políticas públicas para promover la movilidad sostenible en estos cuatro países europeos.
- definir las directrices para apoyar la acción sindical en las empresas para el acceso sostenible y seguro a los lugares de trabajo.
- dar cabida a un posible marco jurídico en el ámbito de la UE que apoye la evolución hacia una movilidad más sostenible relacionada con el trabajo.

El proyecto concluye con la elaboración de una serie de directrices para una movilidad más sostenible al trabajo, basadas en las pautas de investigación formuladas a partir de:

- La posición de partida en los países representados en el E-Cosmos

- Las directrices existentes a nivel comunitario
- Los resultados y las mejores prácticas recogidas durante las visitas de trabajo
- Los debates y las conclusiones de los talleres que se realizaron durante el proyecto

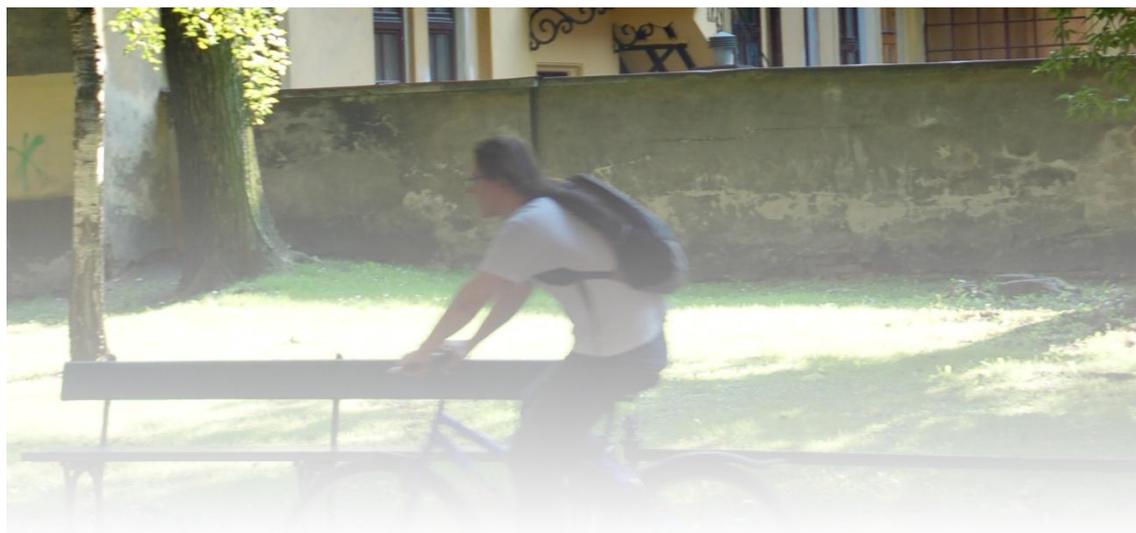
Las directrices se concretan en 10 recomendaciones para los Sindicatos (S) y/o para las Autoridades Públicas (AP):

1. Un primer paso lo constituye la creación un ámbito de trabajo de los temas de la movilidad sostenible dentro de la organización sindical (S)
2. Promover el intercambio de experiencias y ejemplos de buenas prácticas (S / AP)
3. Es necesaria la obligación de elaborar planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo de las empresas y administraciones públicas, pero con trabajo de apoyo y seguimiento por parte de la administración pública (AP)
4. Para establecer un debate es imprescindible la recogida de datos, cifras y ejemplos de buenas prácticas (S/ AP)
5. Poner en la agenda sindical la preocupación y la acción por la movilidad sostenible, nombrar personas de referencia para esta tarea de sensibilización, de elaboración de propuestas, de concertación social y de negociación colectiva.
6. Apoyo a las empresas para la ejecución de acciones de movilidad sostenible que tengan impacto en las condiciones reales de los desplazamientos. Descartar el apoyo a estudios y sensibilización si no si no promueven efectivamente la movilidad sostenible. (AP)
7. Crear un marco fiscal y legal a favor de modos de movilidad sostenible y, en especial, para los desplazamientos al trabajo (AP)
8. Gestionar la movilidad es la manera más eficiente para hacer frente a los problemas de movilidad actual (AP)

9. Un urbanismo compacto, integrador de usos y actividades y que contemple la movilidad generada y la resuelva con modos sostenibles es el primer paso en el proceso de gestión de la movilidad (AP)
10. Debe evitarse la exclusión del mercado del trabajo por motivos de movilidad, fomentando e invirtiendo en movilidad sostenible (AP / S)

Las experiencias revisadas por el proyecto E-Cosmos en estos cuatro países llevan a una conclusión clara: los sindicatos son las organizaciones mejor posicionadas para conseguir implantar un modelo de movilidad sostenible al trabajo. Además, de la actuación de los trabajadores, son decisivas las políticas públicas en apoyo de los planes de movilidad sostenible tanto por la vía de las disposiciones legales que establecen la obligatoriedad de elaborar un plan de movilidad a las empresas como por la vía de incentivar a las empresas (financiación y mejoras fiscales) en la adopción de medidas encaminadas a promover la movilidad sostenible. Aunque se trata de un tema innovador cuyas actividades apenas se inician, se observa que las experiencias exitosas son muy bien recibidas por los trabajadores y trabajadoras que se benefician de las actuaciones viendo sensiblemente mejoradas sus condiciones de trabajo. Los matices entre países se encuentran no en el terreno de los problemas sino en el de la adopción de soluciones y en función de la sensibilidad que demuestran los distintos gobiernos.

Llorenç Serrano i Giménez  
Secretario de Medio Ambiente de la  
Confederación Sindical de CC OO



# 1. Introducción a E-cosmos

## 1.1. Objetivos

La confederación sindical de Sindical de Comisiones Obreras (CC.OO.) de España formó un consorcio con otros sindicatos Vlaams ABVV de Bélgica, CGIL de Italia y ACE de Alemania con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos para promover la movilidad sostenible de los trabajadores en la UE. Se realizaron estudios sobre problemas de movilidad en los cuatro países.

Los participantes en E-cosmos consideran que el actual modelo de movilidad centrado en el automóvil ha llegado a sus límites. Este modelo tiene tres tipos de impacto:

1. **Impacto social:** exclusión laboral de los trabajadores sin licencia de conducir, en particular mujeres e inmigrantes procedentes de países no miembros de la UE; y efectos en la salud provocados por los accidentes *in itinere* y el

incremento de las enfermedades pulmonares debido a los altos índices de contaminación ambiental.

2. **Impacto económico**, provocado por la pérdida de competitividad y los costes individuales y colectivos de la movilidad.
3. **Impacto medioambiental**: el transporte consume alrededor de un 40% de la energía primaria en los países industrializados.

El sector del transporte se ha convertido en uno de los principales emisores de compuestos contaminantes en el mundo y en una de las causas fundamentales del efecto invernadero. Actuar en este campo es actuar sobre el cambio climático.

Los objetivos del proyecto E-cosmos son:

- realizar una encuesta comparativa sobre los problemas de movilidad al trabajo en Bélgica, Alemania, Italia y España
- realizar un análisis comparativo de las políticas públicas para impulsar la movilidad sostenible en cuatro países europeos
- definir directrices que apoyen la acción de los sindicatos y los empresarios para lograr un acceso seguro y sostenible al lugar de trabajo
- ofrecer argumentos para un posible marco legal de la movilidad en la UE que apoye la evolución hacia una movilidad al trabajo más sostenible

## 1.2. Metodología

Los amplios conocimientos que existen en el grupo de participantes, el intercambio de ideas y experiencias, y el aprendizaje mutuo son aspectos centrales del proyecto E-cosmos. El intercambio de ideas y buenas prácticas se realizó a través de visitas a los cuatro países y de diversos talleres. Los anexos incluyen un resumen de las visitas y los talleres.

La situación actual de la movilidad y el papel de los sindicatos se señalaron como puntos de partida de este proyecto. Se recopiló datos y resultados durante las visitas, los debates y a través de un cuestionario que respondieron todos los participantes. A través de la investigación indirecta se obtuvieron documentos y directrices disponibles en Europa.

En el capítulo 2 se describe la situación actual y el papel de los sindicatos en el debate sobre movilidad en España, Bélgica, Alemania e Italia.

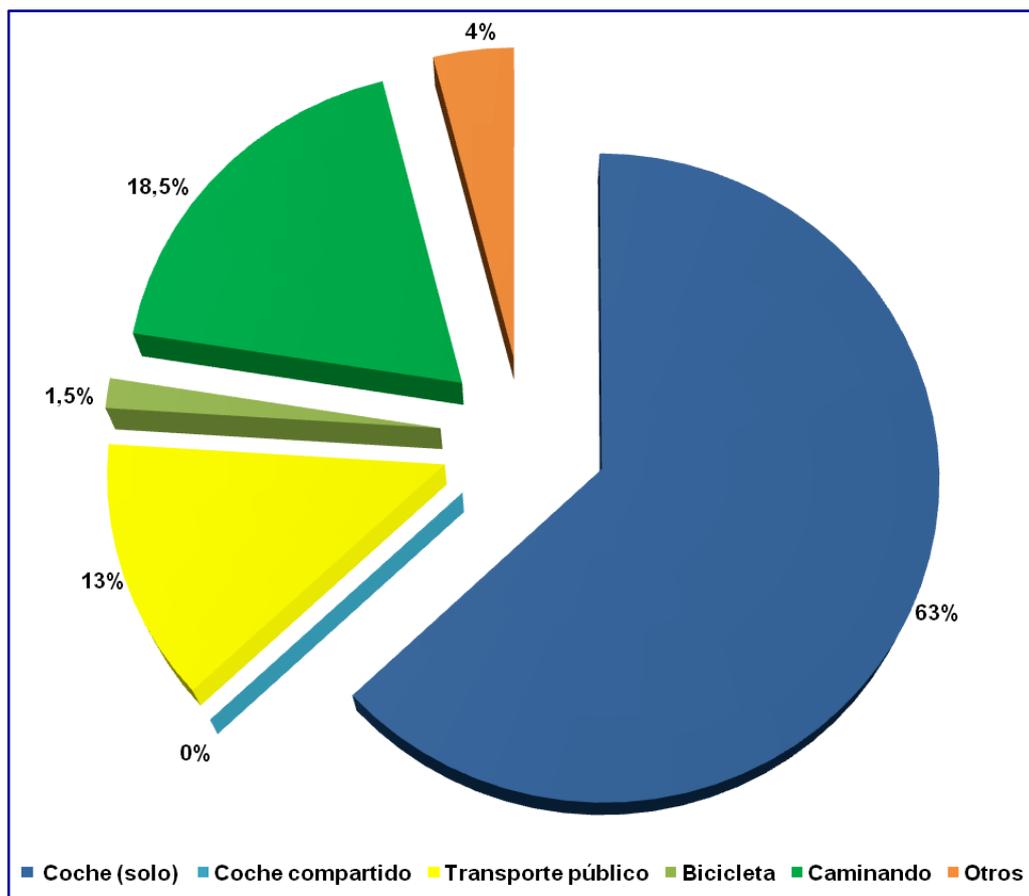
El capítulo 3 incluye las conclusiones y los aspectos aprendidos en forma de 10 recomendaciones para los grupos destinatarios del proyecto: las administraciones públicas y los propios sindicatos.





## 2. Base teórica

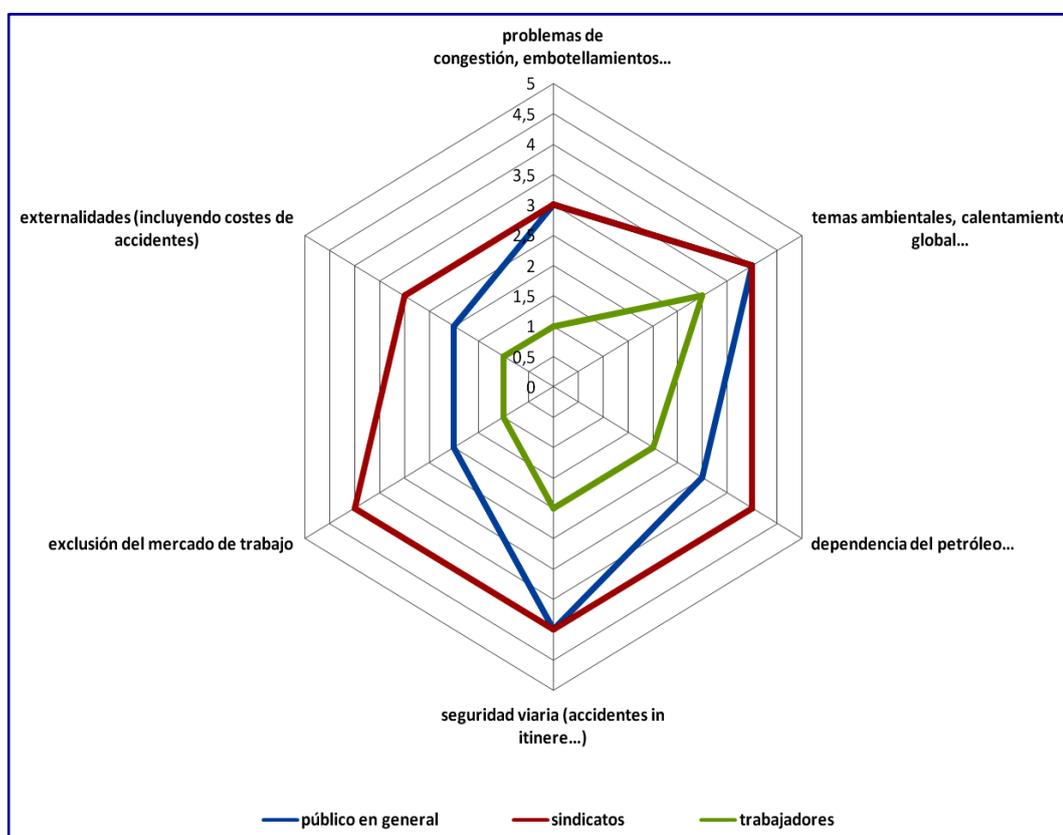
España



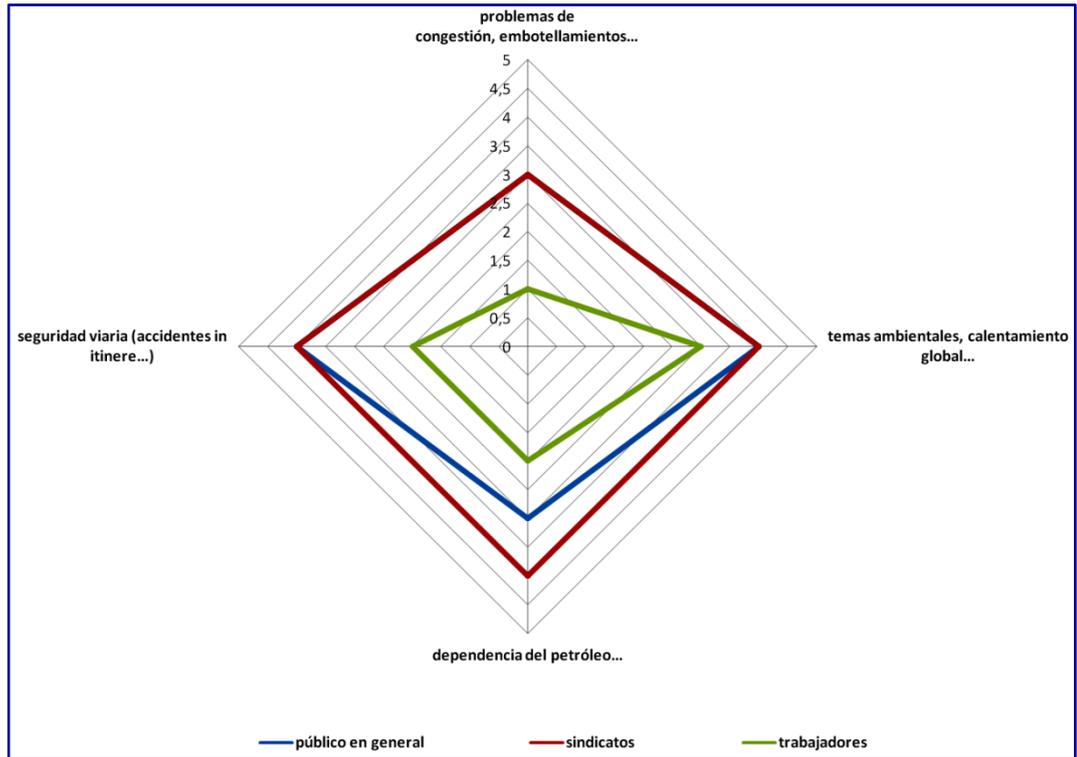
F.1. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España

T.1. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1 - 2 - <b>3</b> - 4 - 5	1 - 2 - <b>3</b> - 4 - 5	<b>1</b> - 2 - 3 - 4 - 5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	1 - 2 - <b>3</b> - 4 - 5
dependencia del petróleo	1 - 2 - <b>3</b> - 4 - 5	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	1 - <b>2</b> - 3 - 4 - 5
seguridad vial (accidentes)	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	1 - <b>2</b> - 3 - 4 - 5
exclusión del mercado laboral	1 - <b>2</b> - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - <b>4</b> - 5	<b>1</b> - 2 - 3 - 4 - 5
externalidades (incluidos costes de accidentes)	1 - <b>2</b> - 3 - 4 - 5	1 - 2 - <b>3</b> - 4 - 5	<b>1</b> - 2 - 3 - 4 - 5

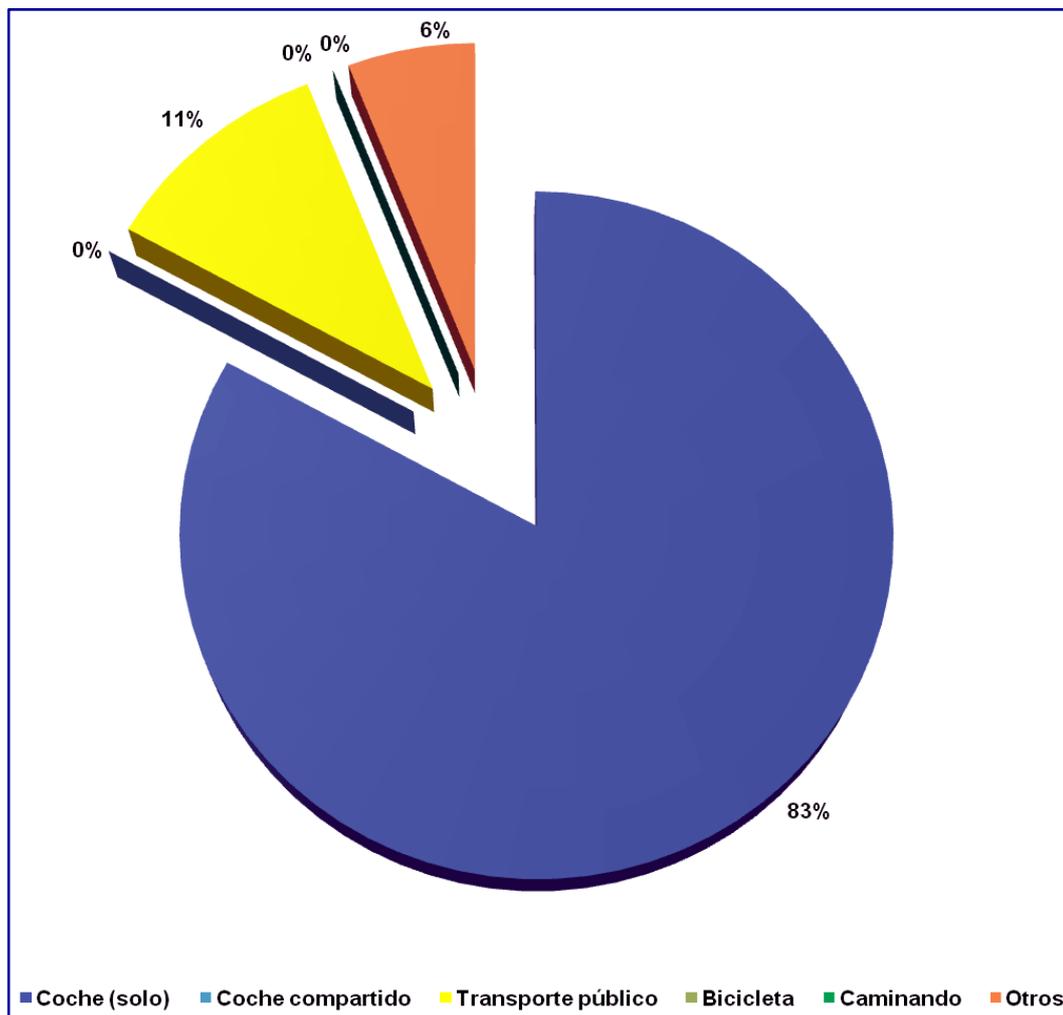


F.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España



F.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España

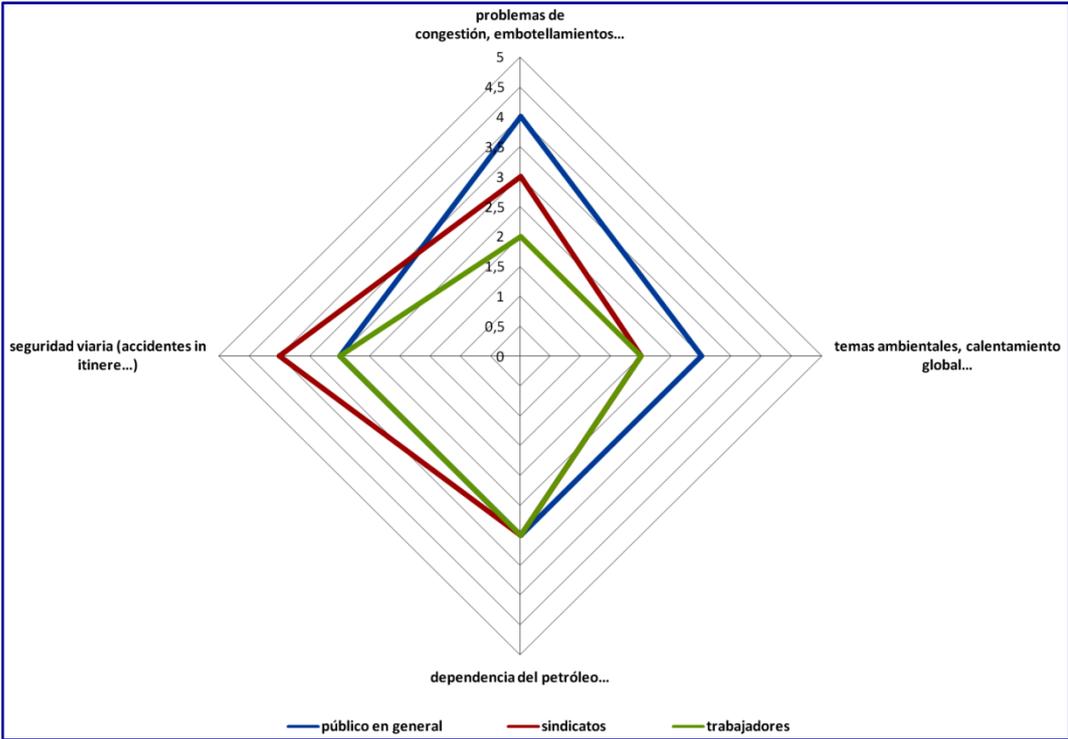
## Italia



F.4. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Italia

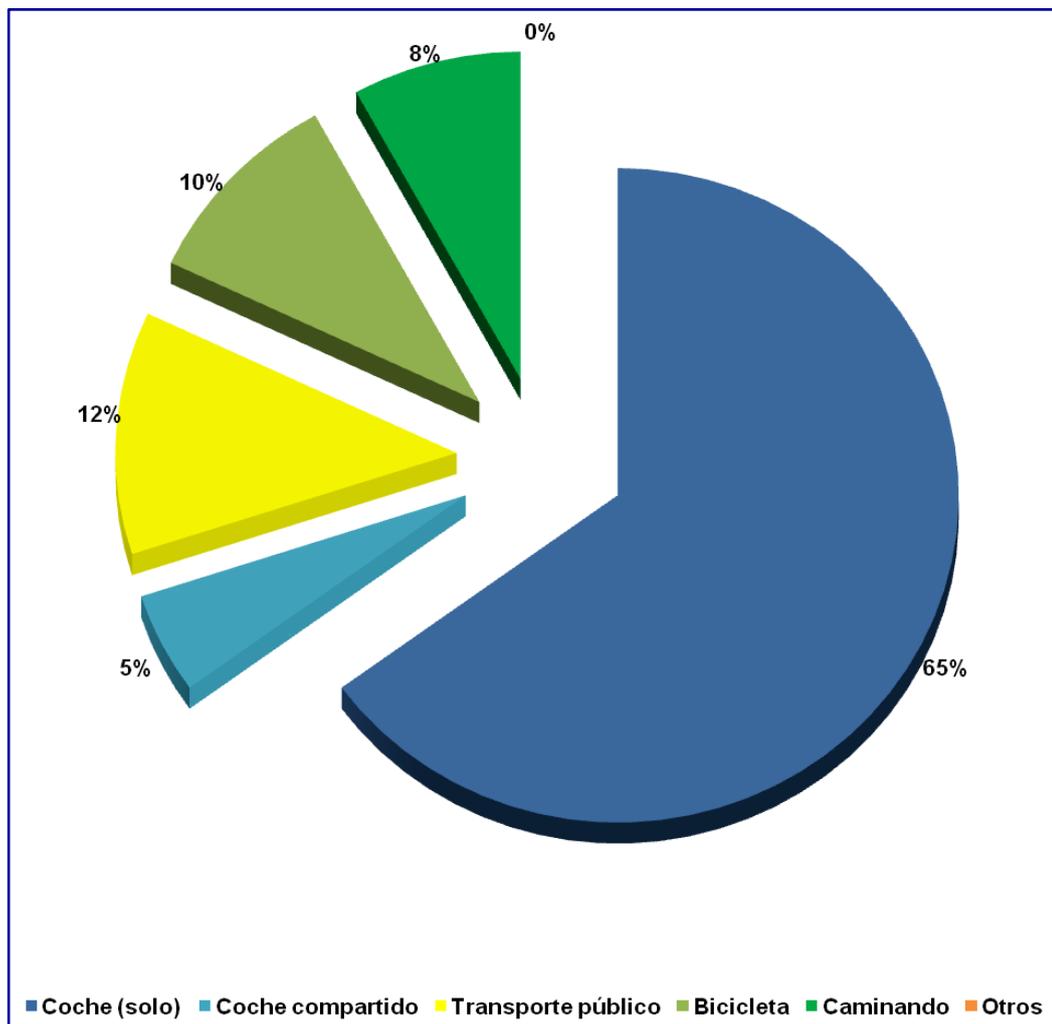
### T.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia

	público en general	sindicato	empresarios
problemas de congestión, atascos	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
dependencia del petróleo	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
seguridad vial (accidentes)	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5



F.5. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia

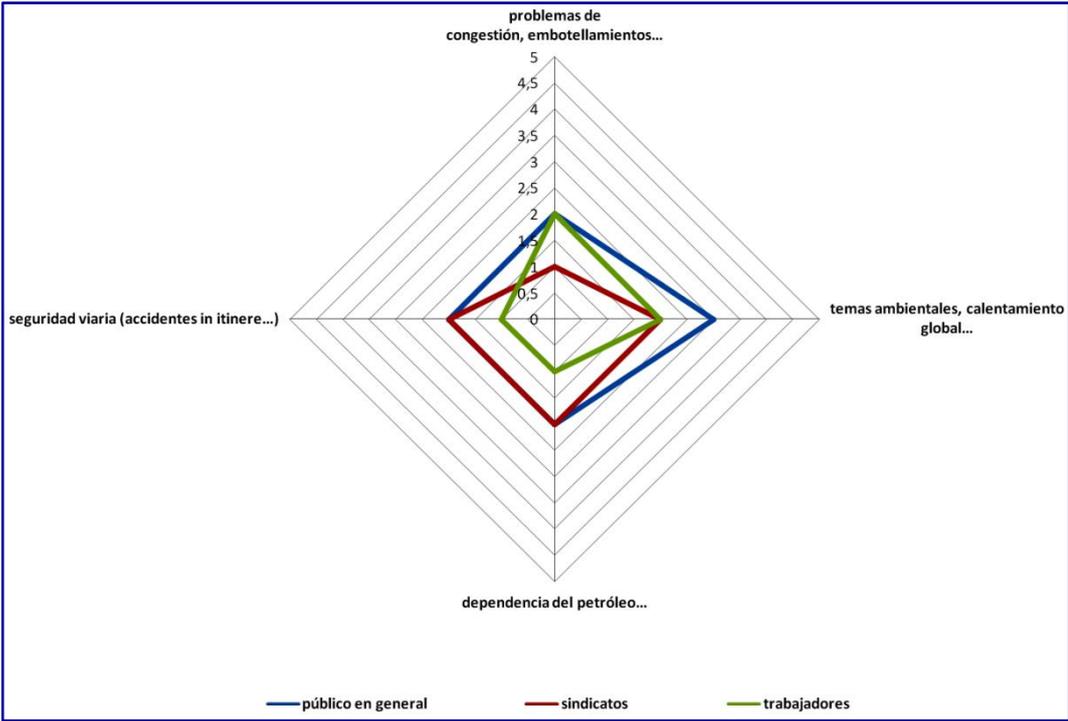
### Alemania



F.6. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Alemania

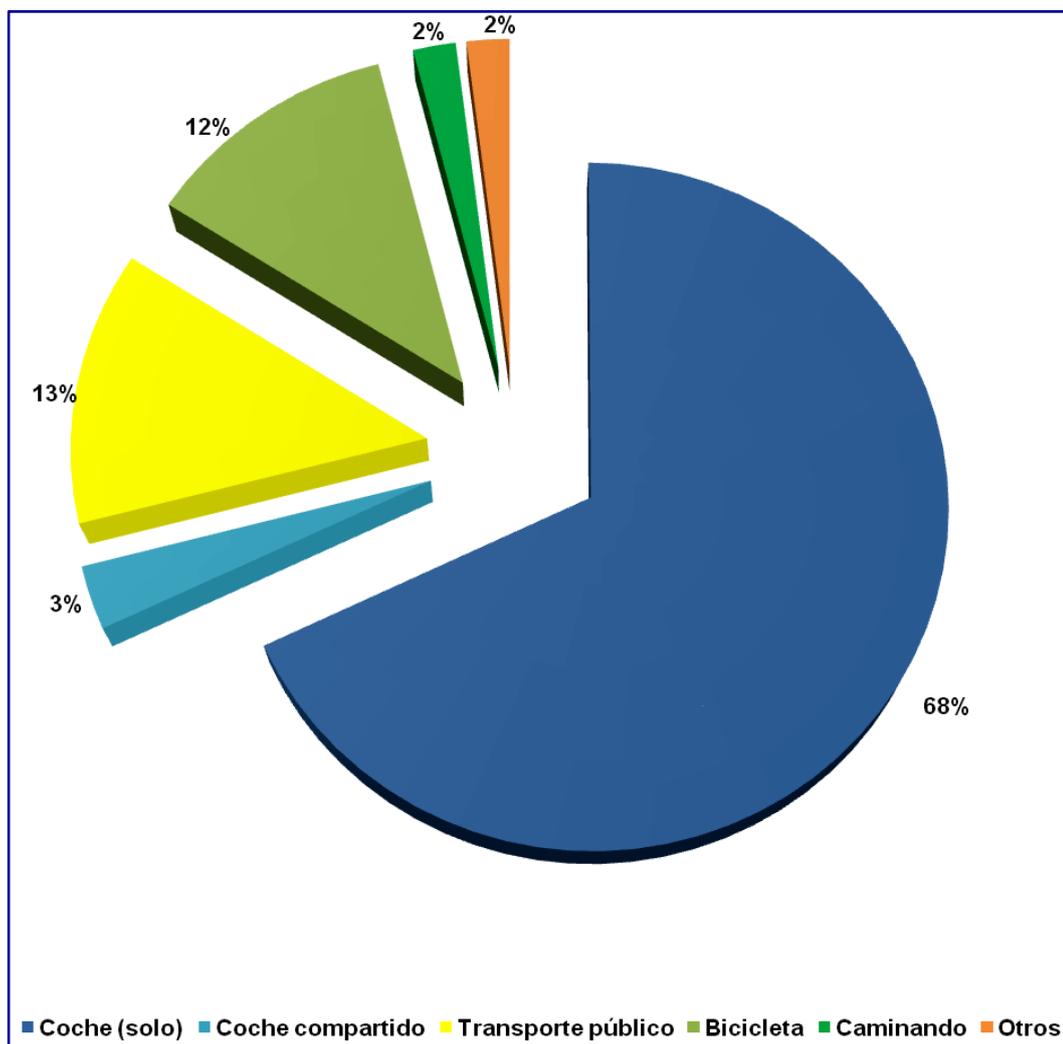
### T.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
dependencia del petróleo	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
seguridad vial (accidentes)	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5



F.7. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania

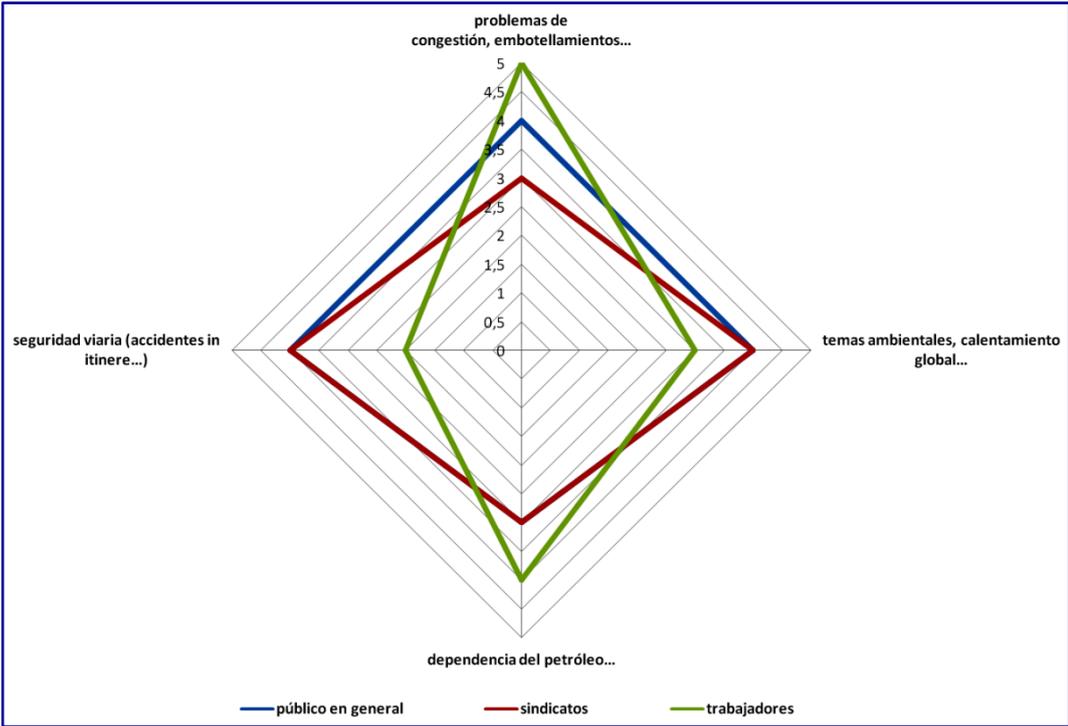
## Bélgica



F.8. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Bélgica

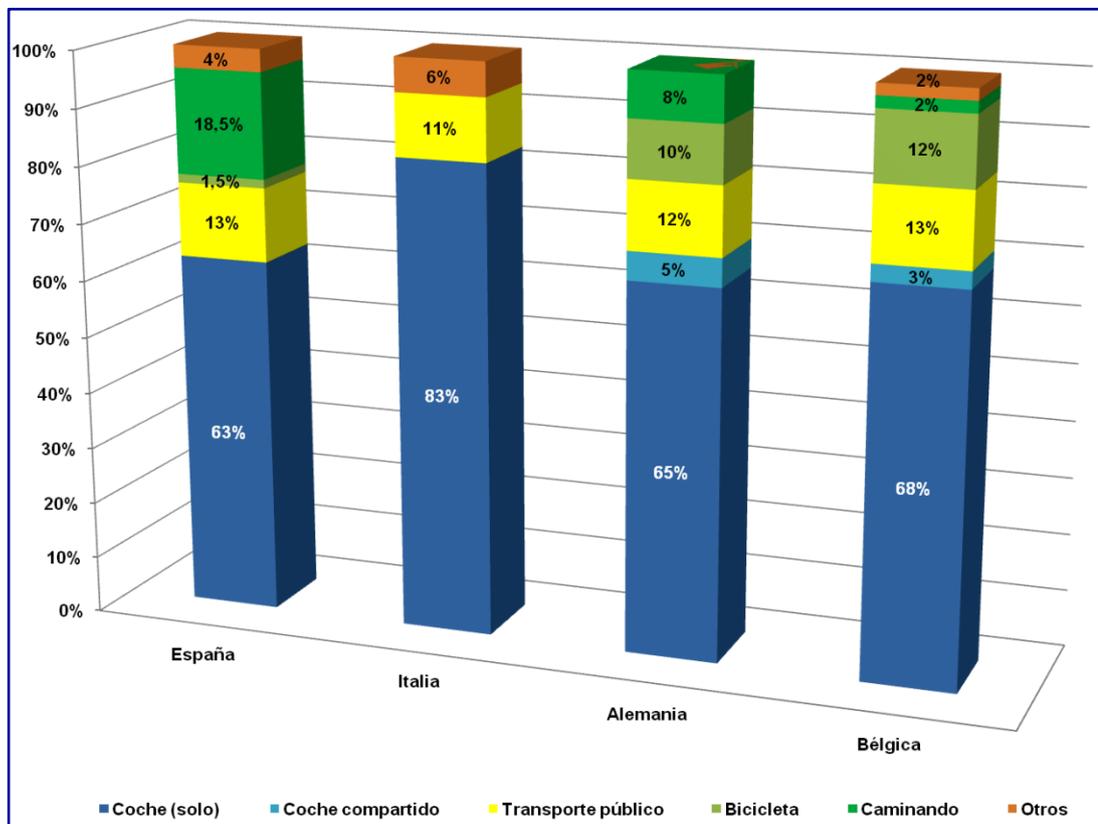
### T.4. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
dependencia del petróleo	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
seguridad vial (accidentes)	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5



F.9. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica

### Comparación de la distribución modal en los 4 países



F.10. Comparación de la distribución modal en los 4 países

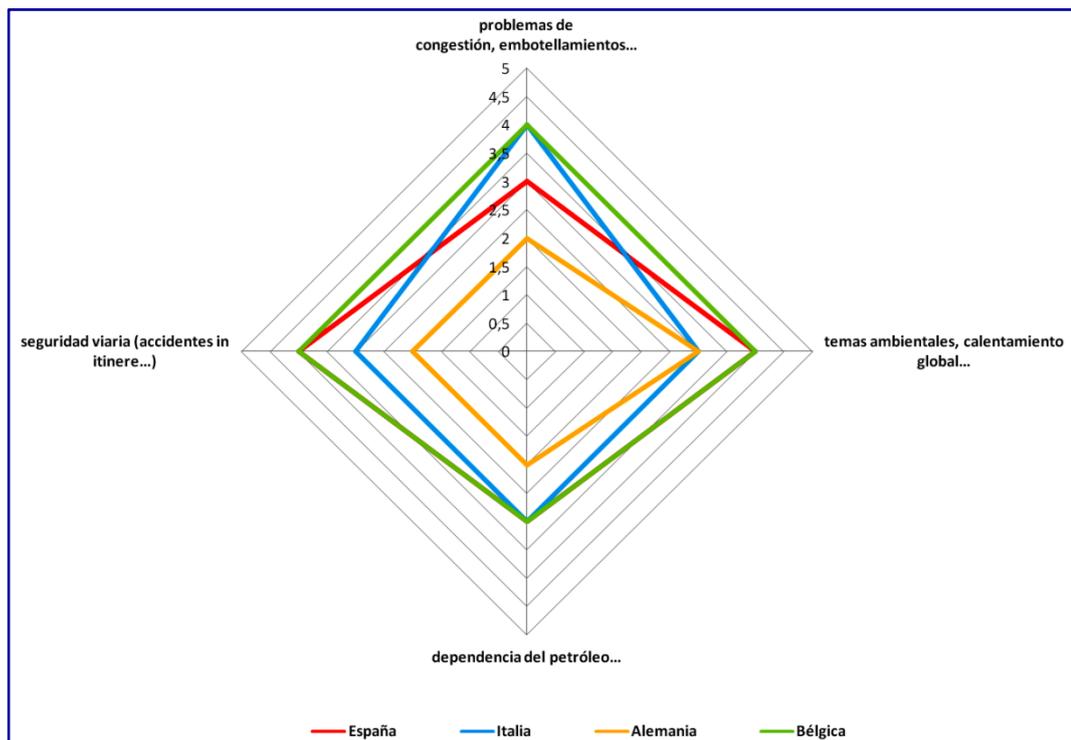
### Conclusiones

- altos índices de uso del automóvil en Italia
- el índice de utilización del transporte público son iguales en todos los países
- las bicicletas son populares en Bélgica y Alemania pero casi inexistentes en Italia y España
- alto índice de peatones en España y Alemania
- no existen datos sobre viaje compartido en automóvil (carpooling) en ninguno de los países participantes

## Comparación de la atención concedida a los diferentes temas de movilidad en los 4 países

Observaciones generales:

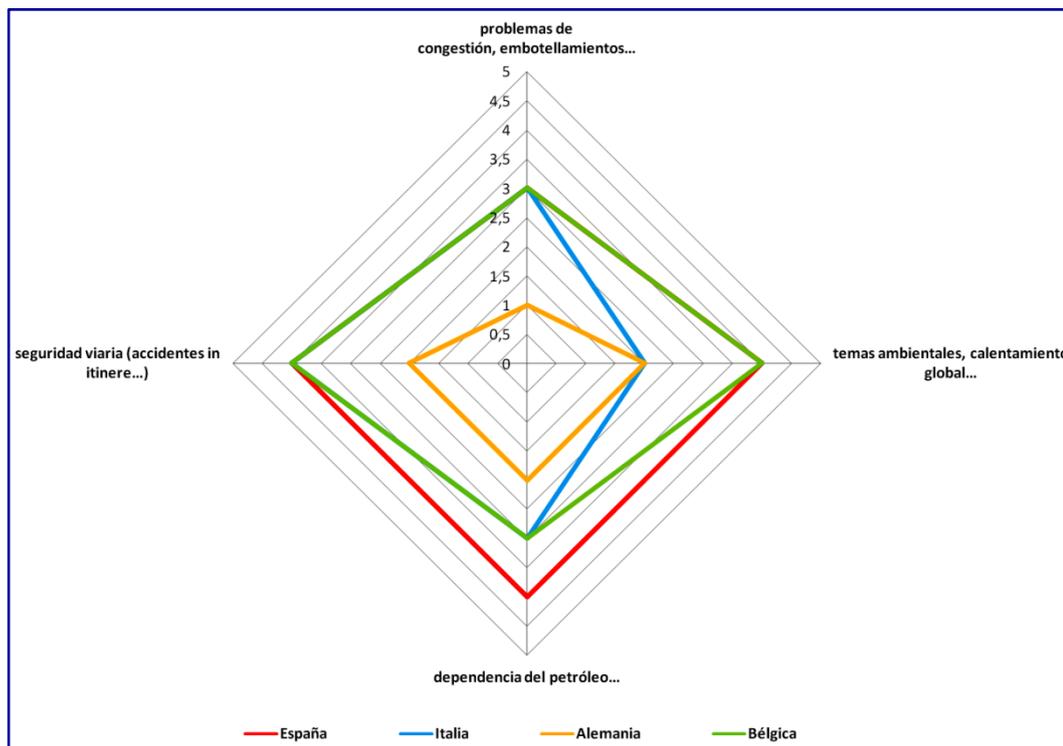
- menos interés en todos los temas en Alemania; mayor interés en Bélgica
- grandes similitudes entre España y Bélgica (excepto en el punto de vista de los empresarios)



### F.11. Público en general sobre temas de movilidad

Conclusiones “público en general”

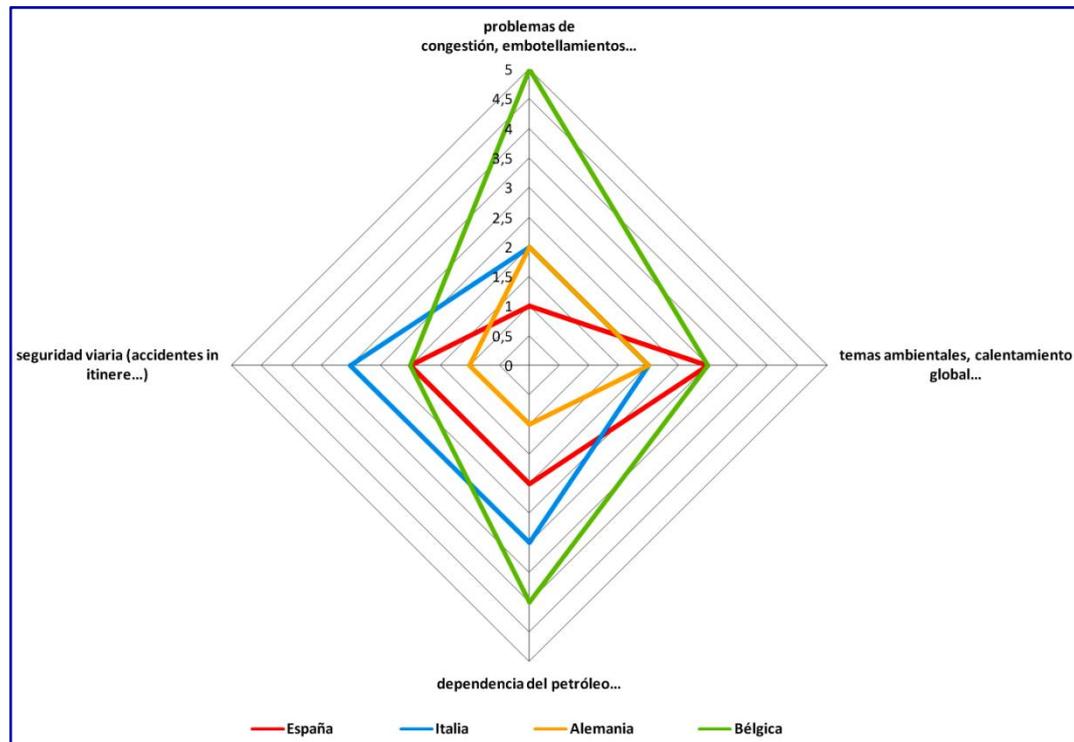
- principal diferencia en seguridad vial y congestión; menos diferencia en temas medioambientales y dependencia del petróleo
- mayor atención de la opinión pública en Bélgica y España; menor interés en Alemania
- congestión y seguridad vial son los aspectos principales; la dependencia del petróleo tiene menor importancia para el público en general



F.12. Sindicatos sobre temas de movilidad

Conclusiones “sindicatos”

- en general menos atención a estos temas que en el “público en general”
- similitudes entre sindicatos en Bélgica y España
- atención centrada en temas medioambientales y seguridad vial, menos en congestión



### F.13. Empresarios sobre temas de movilidad

#### Conclusiones “empresarios”

- la congestión es un tema importante en Bélgica, pero no en los demás países
- los empresarios prestan menos atención a los temas medioambientales y la seguridad vial
- la dependencia del petróleo es un tema importante en Bélgica e Italia
- más diferencia entre países que en las categorías de “sindicatos” y “público en general”





## **3. Diez recomendaciones o directrices para una mejor movilidad al trabajo**

### **3.1. Bases de las directrices**

Las directrices y recomendaciones están basadas en los siguientes pasos:

- punto de partida en los países participantes en el E-cosmos
- directrices existentes a nivel de la UE
- resultados y buenas prácticas observadas durante las visitas
- discusión y conclusiones de los talleres durante el proyecto

## 3.2. Diez recomendaciones

A continuación presentamos diez recomendaciones elaboradas por parte del grupo de participantes de E-cosmos. Se indica si la recomendación es para los sindicatos (S) o las administraciones públicas (A).

### 1. Creación de un ámbito de trabajo de los temas de de movilidad sostenible dentro del sindicato es un paso necesario (S)

#### ¿Por qué?

Uno de los resultados de E-cosmos es que los sindicatos juegan un papel fundamental en el trabajo por lograr un modelo de movilidad más social, ecológico y eficiente. Pero es necesario lograr un consenso interno dentro del sindicato sobre la necesidad de un modelo de movilidad más sostenible, antes de elevar la sensibilidad o entrar en el debate con los empresarios.

#### ¿Cómo?

Los sindicatos retroceden, sobre todo en épocas de crisis económica, hacia posiciones tradicionales como el mantenimiento de los puestos de trabajo o la defensa de los derechos de los trabajadores. Por ello es necesario insistir en que promover y facilitar la movilidad sostenible deber ser un tema central de la actividad sindical. Esto se puede lograr a través de cursos sobre el impacto del actual modelo de movilidad en el bienestar social, económico y físico de los trabajadores.

Es obvio que las actividades en el campo de la movilidad sostenible no se limitan a un sector sino que están conectadas a toda la red de actividad sindical. Una amplia base en torno a la movilidad sostenible puede ayudar a evitar conflictos de intereses, como el que existe por ejemplo, entre el mantenimiento del

empleo en la industria automovilística y la promoción de modalidades de transporte sostenible.

Un experto en movilidad y/o un departamento de movilidad en las organizaciones sindicales puede facilitar claramente el aumento del interés y de la atención a la movilidad sostenible.

Una vez que exista un entendimiento común dentro del sindicato en torno al tema de la movilidad sostenible y del papel de los sindicatos en este campo, es más fácil lograr la aceptación de los poderes públicos, los empresarios y sus organizaciones.

### **Ejemplos**

En Bélgica ABVV (y otros sindicatos) y en España Comisiones Obreras organizan cursos para delegados sobre movilidad sostenible. Algunos cursos forman parte de los programas generales de formación de delegados y contribuyen a aumentar la sensibilidad ante la movilidad sostenible entre los sindicalistas<sup>1</sup>.

Acción 1<sup>2</sup>

## **2. Invertir en el intercambio de experiencias y buenas prácticas (S/A)**

### **¿Por qué?**

La experiencia y el conocimiento son necesarios para facilitar el debate y aumentar la sensibilidad en torno a la movilidad sostenible. Los sindicatos europeos se enfrentan a retos similares en este campo. El intercambio de conocimientos y buenas prácticas sería una manera eficiente de aprender

---

<sup>1</sup> ABVV ([www.abvv.be](http://www.abvv.be)), CCOO ([www.ccoo.es](http://www.ccoo.es)), ISTAS ([www.istas.ccoo.es](http://www.istas.ccoo.es)), CCOO de Catalunya ([www.ccoo.cat/sostenibilitat](http://www.ccoo.cat/sostenibilitat)).

<sup>2</sup> [www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer](http://www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer)

mutuamente y construir un entendimiento común del problema y las posibles soluciones.

### **¿Cómo?**

Los sindicatos pueden recoger todos los resultados relevantes sobre movilidad en sus sitios web, pero sería mucho más eficaz si se pudieran compartir los conocimientos a nivel europeo.

El proyecto E-cosmos quiere introducir la idea de un observatorio de movilidad para los trabajadores. Las actividades y resultados del observatorio se podrán publicar o vincular a sitios conocidos de gestión de la movilidad como [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu).

### **Ejemplos**

Los sindicatos belgas y españoles organizan programas especiales de formación sobre movilidad sostenible

- CC.OO. comenzó recientemente cursos online en los que la movilidad es uno de los temas que los delegados pueden seguir a distancia.
- CC.OO. / ISTAS cuentan con un sitio web donde se encuentra disponible toda la documentación e información sobre movilidad<sup>3</sup>.

Acción 2<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> ISTAS ([www.istas.ccoo.es](http://www.istas.ccoo.es)).

<sup>4</sup> [www.istas.net/web/index.asp?idpagina=3675&Origen\\_Menu=cab\\_formacion&vistaprevia=www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer](http://www.istas.net/web/index.asp?idpagina=3675&Origen_Menu=cab_formacion&vistaprevia=www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer)

### **3. La obligación de elaborar planes de movilidad sostenible para las empresas funciona pero es necesario el apoyo y el seguimiento de los poderes públicos (A)**

#### **¿Por qué?**

Las visitas y talleres demostraron que es necesario que exista algún tipo de obligación para que ocurra un cambio de mentalidad de empresarios y trabajadores hacia una conducta y una conciencia en favor de una movilidad más sostenible. Este tipo de obligación requiere debates más profundos. Puede limitarse a suministrar datos sobre el perfil de movilidad de la empresa y a la descripción de los problemas y acciones a emprender, o puede ser una obligación de desarrollar un plan de movilidad sostenible.

Sin embargo, los participantes en el proyecto consideran que este tipo de obligaciones solo puede funcionar bajo dos condiciones:

- debe centrarse más en la implantación de medidas y menos en los estudios (evitando la carga administrativa para las empresas)
- debe existir un claro apoyo/ compromiso por parte de la administración pública

La obligación de desarrollar planes de movilidad ofrece a los sindicatos la oportunidad de llevar los temas de movilidad a la mesa de negociación en las empresas.

#### **¿Cómo?**

La obligación debe estar centrada en la obtención de resultados. ¿Qué acciones está dispuesta a emprender la empresa para promover la movilidad sostenible? ¿Qué compromisos se pueden lograr con los trabajadores?

La experiencia en España demuestra que la simple obligación de elaborar un plan de movilidad tiene muy poco impacto si no existen sanciones por incumplimiento de dichas acciones. Un ejemplo más claro es tal vez la obligación de las empresas

de más de 100 trabajadores en Bruselas, (desde 2011 más de 200 trabajadores) de elaborar un plan de movilidad con medidas específicas. Es palpable que las empresas en Bruselas quieren desarrollar y aplicar un plan de movilidad porque existe un claro apoyo por parte de la administración regional. Las empresas reciben asesoramiento gratuito en el diseño del plan y en la selección de las medidas más apropiadas.

Como el plan de movilidad de empresa involucra tanto a empresarios como trabajadores, los sindicatos tienen un papel clave. Por una parte los sindicatos deben participar en el desarrollo y redacción del plan y por otra parte tienen la principal responsabilidad de persuadir a todos los trabajadores de la necesidad de un cambio en sus hábitos de movilidad.

### Ejemplos

- El Decreto de calidad del aire de Cataluña establece la obligación de elaborar un plan de movilidad a los centros de trabajo de las empresas de más de 500 trabajadores y de más de 200 trabajadores en el caso de las administraciones públicas, sin embargo no existen sanciones por incumplimiento.
- la región de Bruselas establece la obligación de que las empresas de más de 100 trabajadores desarrollen y apliquen un plan de movilidad sostenible. La administración regional brinda su apoyo y asesoramiento técnico.
- en Italia el “Decreto Ronchi” (1998) obliga a las empresas y administraciones de cierta magnitud (más de 300 trabajadores o más de 800 funcionarios en ciertas ciudades) a tener un plan de movilidad.
- en Bélgica, el gobierno federal obliga a todas las empresas de más de 100 trabajadores a suministrar ciertos datos clave sobre movilidad (distribución modal, número de aparcamientos, disponibilidad de transporte público, etc.). Estos datos se utilizan para el seguimiento de los cambios modales en los viajes al trabajo y se ponen a disposición de las empresas de transporte público.

Acción 3<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup>[www.ibgebim.be/uploadedFiles/Contenu\\_du\\_site/Professionnels/Themes/Mobilité/04\\_Plan\\_de\\_déplacement\\_d\\_entreprise/arrete%20PDE%2020110509.pdf?langtype=2060](http://www.ibgebim.be/uploadedFiles/Contenu_du_site/Professionnels/Themes/Mobilité/04_Plan_de_déplacement_d_entreprise/arrete%20PDE%2020110509.pdf?langtype=2060)

#### 4. Recogida de datos, cifras y buenas prácticas para el debate (S/A)

##### ¿Por qué?

En ocasiones existen grandes dificultades y obstáculos para promover la movilidad sostenible. En primer lugar, los cambios de conducta, sobre todo en movilidad, son difíciles de lograr. Se requiere cierto tiempo para que los trabajadores que utilizan el automóvil para ir al trabajo comiencen a considerar que este hábito es parte del problema y que existen otras opciones para acceder al lugar de trabajo. Es necesario desarrollar largas y persistentes campañas de sensibilización para cambiar la percepción de los trabajadores.

Por otro lado, existe un punto de vista muy extendido entre los empresarios de que la manera en que los trabajadores viajan al trabajo es un asunto individual, que no implica intervención ni obligación alguna por parte de la empresa.

Tanto empresarios como trabajadores son más sensibles a las ventajas de la movilidad sostenible cuando se les presentan hechos y buenos ejemplos. En muchos casos el debate sobre movilidad sostenible es un tema ideológico y hasta político. Solo mostrando el efecto de las inversiones en movilidad sostenible se puede llegar a un debate más objetivo.

##### ¿Cómo?

Los datos sobre proyectos de gestión de la movilidad deben ser recogidos de manera objetiva y sistemática. Muchas campañas, infraestructuras para ciclistas o líneas de transporte público se implantan sin ningún tipo de seguimiento o evaluación clara. La falta de datos fiables es uno de los principales problemas en el ámbito de la gestión de la movilidad. Durante el procesamiento de datos para los países representados en el proyecto E-cosmos se detectaron los mismos problemas de falta de criterio comparativo de la distribución modal y de otros datos.

Sería de gran interés para los sindicatos (y otros agentes que participan en la gestión de la movilidad en Europa) tener acceso a datos objetivos y ejemplos convincentes de proyectos de movilidad exitosos. La metodología Max Sumo<sup>6</sup> desarrollada dentro del marco del Programa Europeo de Energía Inteligente podría ser muy útil.

Los participantes en el proyecto E-cosmos consideran que un observatorio de la movilidad relacionado con el trabajo sería también de gran utilidad. Este observatorio podría habilitar la disponibilidad de herramientas específicas de evaluación, recoger datos y difundir las buenas prácticas y experiencias de proyectos de movilidad sostenible en toda Europa. El observatorio puede ser la fuente principal de argumentos en favor de una movilidad al trabajo más sostenible.

Esta recomendación está vinculada a la directriz n° 0: la obligación en Bélgica, para empresas de más de 100 trabajadores de aportar datos claves de movilidad es una herramienta eficaz de recogida de datos a nivel nacional. Vale la pena examinar la posibilidad de extender esta obligación a un nivel europeo.

## Ejemplos

CC.OO. (España) estimó el número de puestos de trabajo que se crearían en torno a las inversiones en movilidad sostenible. Los puestos de trabajo generados en la prestación del servicio de autobuses, del sector ferroviario, de préstamo de bicicletas, etc. superan la pérdida potencial de empleo en la industria del automóvil. Este tipo de cálculo objetivo es de gran interés para los debates (especialmente dentro de los sindicatos), sobre el riesgo potencial de pérdida de empleo en la industria automovilística como consecuencia de la promoción de otras alternativas. Este debate está muy vigente en Alemania.

Acción 4<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Ver [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu) (“max-tools”)

<sup>7</sup> [www.ccoo.es/cscceo/menu.do?Areas:Medio\\_ambiente:E\\_Cosmos](http://www.ccoo.es/cscceo/menu.do?Areas:Medio_ambiente:E_Cosmos)

## 5. Crear la figura del responsable de movilidad en el sindicato a todos los niveles (S)

### ¿Por qué?

La atención a la gestión de la movilidad es necesaria a todos los niveles y en todos los pasos del proceso de toma de decisiones. Es por ello que los sindicatos deben invertir en colaboradores especializados en gestión de la movilidad que participen a todos los niveles en el diálogo social en el que están involucrados los representantes de los trabajadores:

- a nivel nacional y regional en el que se diseñan la movilidad y las políticas de planificación urbanística, se decide el marco legal y fiscal y se discuten las condiciones de trabajo
- a niveles más locales en los que se desarrollan planes urbanos de movilidad sostenible
- y finalmente en el ámbito de los polígono industriales o de empresas (coordinadores de movilidad de las empresas)

El responsable o el departamento de movilidad en el sindicato es un requisito fundamental para que se conceda atención y se dedique el tiempo necesario al tema de la movilidad sostenible. La presencia del coordinador es particularmente necesaria en una empresa o grupo de empresas a la hora de aplicar las medidas de movilidad, de lo contrario los planes de movilidad se convierten en meros documento formales.

Además de facilitar las discusiones y acelerar la aplicación de las acciones, el coordinador de movilidad es responsable del seguimiento y evaluación del plan de movilidad o de la política de movilidad si se trata de niveles superiores.

## ¿Cómo?

Los sindicatos son las instituciones más indicadas para llevar, en todos los sentidos, el tema de la movilidad a debate en lo concerniente a ubicación y condiciones de trabajo. Los sindicatos tienen que organizarse para contar con una o más personas responsables de los temas de movilidad. Estas personas deben estar formadas en el campo de la movilidad para llegar al debate con suficientes conocimientos. Al trabajar en cuestiones de movilidad, los coordinadores ganarán en conocimientos y habilidades.

El coordinador de movilidad a nivel de empresa o polígono industrial es la principal persona de contacto tanto para empresarios como para trabajadores. El coordinador de movilidad es un facilitador de todo el proceso y deberá poder detectar señales positivas de los trabajadores (por ejemplo, trabajadores entusiastas del uso de la bicicleta que pueden actuar como “embajadores” entre sus compañeros) y hacer uso de las oportunidades externas (aumento de los precios del petróleo, falta de plazas de aparcamiento).

## Ejemplos

- Manel Ferri de CC.OO. (España) es el responsable del departamento de movilidad del sindicato. Participa en debates y planes de movilidad a nivel estatal y local, su experiencia y conocimientos contribuye a facilitar la movilidad sostenible de los trabajadores. El alto nivel de atención concedido por CC.OO. a la movilidad sostenible está representado por 200 delegados que actúan como coordinadores de movilidad en sus empresas.
- en Italia el Decreto Ronchi” (1998) obliga a las empresas y administraciones con determinado tamaño a tener un gestor de movilidad en la empresa.
- en Bélgica la función del coordinador de movilidad es cada vez más común en las empresas y administraciones públicas. Recientemente se estableció una red de coordinadores de movilidad en Flandes y Valonia. El objetivo de esta red es difundir información y formar a los coordinadores de movilidad para facilitar el intercambio de conocimientos y experiencias. Además los sindicatos participan en el comité de decisiones sobre propuestas de

financiación por parte del Fondo de Movilidad de Flandes (ver directriz 6) y son miembros del comité consultivo regional para la movilidad.

## 6. Apoyo a las empresas en la aplicación de medidas (no estudios) (A)

### ¿Por qué?

Con la excepción de algunos ejemplos la movilidad sostenible no forma parte de las políticas centrales de las empresas e instituciones. Para desarrollar un plan de movilidad, y lo que es más importante, para aplicar medidas, es necesario hacer una recogida y análisis de datos. El apoyo de la administración pública en este proceso de estudio es valioso, pero en la mayoría de los países existen consultoras privadas que pueden realizar dichos estudios.

La experiencia y las buenas prácticas demuestran que las administraciones pueden contribuir mejor con su apoyo a la implantación del plan de movilidad. Aunque inicialmente el asesoramiento y el apoyo resulten eficaces (como sucede en Bélgica a través de los centros provinciales de movilidad), son la inversión y la aplicación de diferentes medidas las que constituyen las etapas más difíciles del proceso para las empresas. Incluso cuando los problemas de movilidad son evidentes, con frecuencia es difícil lograr una disponibilidad de los recursos necesarios para la inversión en soluciones sostenibles al transporte en las empresas (buses lanzadera, aparcamientos para bicicletas).

### ¿Cómo?

Las administraciones regionales y locales pueden facilitar y estimular las inversiones a través de la financiación pública de proyectos privados. Una administración local puede por ejemplo comprometerse a desarrollar una buena infraestructura de bicicletas o a invertir para mejorar el transporte público, si la

empresa (o grupo de empresas) inviertan en bicicletas o reembolsan los costes del transporte público a los trabajadores.

Algunas administraciones provinciales en Bélgica facilitan además los procesos de orientación y estudio. Esto se lleva a cabo a través de una metodología *quick scan* (escaneo rápido) que es una especie de versión resumida de los planes de movilidad sostenible. La administración provincial ofrece análisis técnico y asesoramiento gratuito en base a datos clave sobre movilidad. Estos *quick-scans* ayudan a las empresas a decidir sobre posibles inversiones en soluciones sostenibles para el transporte.

### Ejemplos

- el programa Effizient Mobil en Alemania realiza estudios de movilidad gratuitos para las empresas. Con esto se busca introducir la gestión de la movilidad y aumentar el número de empresas con planes de movilidad sostenibles.
- el Fondo de Movilidad de Flandes apoya directamente (100% de la inversión) las iniciativas en movilidad sostenible como buses lanzadera, infraestructura para bicicletas o promoción de viajes compartidos en automóvil. Con esta financiación pública de proyectos privados, el gobierno de Flandes quiere apoyar a las empresas y lograr un cambio de la distribución modal en los viajes al trabajo.
- los centros de movilidad provinciales de Flandes apoyan a las empresas en el desarrollo de pequeños planes de movilidad y en la preparación de propuestas para presentar al Fondo de Movilidad.

## 7. Crear un marco fiscal y legal en favor de modalidades sostenibles (A)

### ¿Por qué?

La creación de un marco fiscal y legal que favorezca modalidades sostenibles de movilidad al trabajo es un claro incentivo para que los trabajadores elijan la bicicleta, el transporte público o el *carpooling*. Además del estímulo financiero ofrecido por este tipo de legislación, también ejemplifica la política de movilidad de las administraciones públicas. Al ofrecer ventajas financieras a ciclistas, transportes públicos o viajeros que comparten coche, el gobierno demuestra su intención de generar un cambio en la distribución modal del transporte. Esto es aún más eficaz si además de estimular el transporte sostenible se desaconseja el uso del coche privado a través de medidas fiscales, peajes o aumento de los precios en aparcamientos de pago.

### ¿Cómo?

Existen diferentes vías de estimular la movilidad sostenible haciéndola más atractiva desde el punto de vista fiscal y económico:

- Garantizar tarifas económicas del transporte público en los trayectos casa-trabajo
- Obligar a las empresas a reembolsar el coste del transporte público a sus trabajadores
- Permitir incentivos exentos de impuestos para los ciclistas
- Penalizar el uso del coche a través de cargas fiscales o de impuestos por las plazas de aparcamientos
- Crear un tratamiento fiscal diferente o reducir los costes dependiendo de la opción modal de los trabajadores (por ejemplo, que el coste del uso del coche privado sea menos deducible que el del coche compartido)

## Ejemplos

El marco legal en Bélgica es muy favorable a la movilidad al trabajo:

- Los empresarios están obligados a reembolsar al menos un 75% de los costes del transporte público a los trabajadores, lo que hace que muchas empresas quieran reembolsar el 100%
- Las empresas pueden apoyar el uso de la bicicleta con pagos de 0,21€/km exentos de impuestos
- Inversiones en el transporte colectivo (buses lanzadera) o infraestructuras para bicicletas (aparcamientos, taquillas) deducibles al 120% para las empresas.
- El reembolso de los costes de viajes de coches compartidos es deducible al 100%, ventaja que no disfrutaban los coches privados de un solo ocupante.

## 8. La gestión de la movilidad es la manera más eficiente de abordar los actuales problemas de movilidad (A)

### ¿Por qué?

En la mayoría de los países occidentales los actuales problemas de movilidad son tan serios que la clásica solución de aumentar la infraestructura de carreteras no resolverá el problema. Esto es especialmente válido en entornos urbanos en los que el espacio limitado de la ciudad obliga a los planificadores urbanísticos a invertir en soluciones más eficaces para el transporte. La gestión de la movilidad puede aportar beneficios económicos, sociales y medioambientales en comparación con la construcción nuevas infraestructuras viarias.

Las soluciones convencionales orientadas al automóvil se centran únicamente en mejorar el flujo de tráfico, la gestión de la movilidad tiene en cuenta diferentes aspectos como la eficiencia y ahorro energético, el uso del espacio público, la seguridad vial y aspectos relacionados con la movilidad social (acceso al mercado laboral de los diferentes grupos).

### **¿Cómo?**

Una vez más, es esencial hacer una evaluación correcta e integral de los proyectos de movilidad.

Las ventajas de la gestión de la movilidad frente a las inversiones en infraestructuras viarias son evidentes al recoger y comparar los datos de manera sistémica (por ejemplo, a través de Max Sumo). Esto permitirá a los participantes y en especial a los sindicatos probar la eficiencia de las inversiones en gestión de la movilidad.

### **Ejemplos**

Una plaza de aparcamiento de coche representa un espacio en el que se pueden aparcar 12 bicicletas. Este no es solo un uso más eficiente del espacio por parte de las empresas, sino una medida con efectos positivos para la salud de los trabajadores que reduce la huella ecológica de la empresa y promueve un entorno más sano y seguro.

Acción 5<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> [www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?&id=11565&langtype=2067](http://www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?&id=11565&langtype=2067)

## 9. Una planificación urbanística sostenible es el primer paso en el proceso de gestión de la movilidad (A)

### ¿Por qué?

Evitar la necesidad de utilizar el coche es la medida más eficiente que podemos aplicar. El viaje más ecológico y eficaz que podemos realizar al trabajo es a pie, en bicicleta o en transporte público. Es por ello que las administraciones locales, regionales o nacionales deben priorizar la accesibilidad por vías sostenibles a la hora de desarrollar nuevas áreas industriales o nuevos proyectos. Los planes de desarrollo de nuevos centros de trabajo se pueden realizar de manera que promuevan y estimulen el uso de medios sostenibles de transporte. Una nueva oficina cercana a la estación de ferrocarril generará desde el principio una distribución modal diferente a la de una emplazada en una remota área industrial.

Además de una ubicación de los centros de trabajo planificada en torno al transporte público, el diseño del área industrial es otro factor de gran impacto, que existan o no buenas vías de acceso peatonal a las paradas de autobús o que los aparcamientos para bicicletas sean de alta calidad resultan factores decisivos. Desafortunadamente las visitas realizadas en cada país demuestran que en el pasado se cometieron una serie de errores que van en contra de la planificación sostenible.

Una buena accesibilidad a los lugares de trabajo a través del transporte público también tiene una dimensión social: evita la exclusión del mercado laboral de personas que no tienen coche o permiso de conducir, en especial mujeres, trabajadores inmigrantes y jóvenes, colectivos con menos posibilidad de acceso a la movilidad en automóvil.

### ¿Cómo?

Los participantes en el proyecto E-cosmos coinciden en que los sindicatos juegan un papel fundamental en resaltar la importancia de una ubicación adecuada de

los nuevos centros de trabajo. Al demostrar el impacto que tiene la ubicación en términos de accesibilidad por vías sostenibles los sindicatos pueden influir en el proceso de toma de decisiones. Una buena ubicación desde el punto de vista de la movilidad favorece a los trabajadores y aspirantes a puestos de trabajo en la zona. También demuestra claramente el compromiso de la empresa de asumir sus responsabilidades sociales. Los empresarios que escogen zonas dentro o cerca de la ciudad o de una estación principal de ferrocarril tendrán a largo plazo una ventaja competitiva en lo que respecta a la contratación y mantenimiento de la plantilla.

### **Ejemplos**

En Bélgica se realizan grandes inversiones para construir zonas industriales y empresas en torno a las principales estaciones de ferrocarril. Las administraciones públicas están tradicionalmente ubicadas cerca de las grandes redes de transporte público, pero recientemente también las empresas privadas aprovechan la oportunidad para instalar sus oficinas cerca de estas estaciones.

## **10. Evitar la exclusión laboral invirtiendo en movilidad sostenible (A/S)**

### **¿Por qué?**

La movilidad orientada al uso del automóvil discrimina a las personas sin acceso al automóvil o sin permiso de conducir. Los estudios realizados demuestran que en la mayoría de las familias con un solo coche, las mujeres se ven obligadas a utilizar otros medios para ir al trabajo, lo que implica que los lugares de trabajo que no están bien conectados a la red de transporte público están prácticamente descartados para ellas.

La misma limitación la tienen los jóvenes sin permiso de conducir y sin recursos económicos para comprar un automóvil. Los trabajadores inmigrantes y personas con discapacidad constituyen también colectivos discriminados si no se tiene en cuenta la movilidad sostenible.

La atención a la igualdad de oportunidades en el mercado laboral es uno de los aspectos fundamentales de la actividad sindical.

### **¿Cómo?**

En primer lugar, la elección de la ubicación es de gran importancia desde el punto de vista de la movilidad social. Los lugares de trabajo fácilmente accesibles con transporte público ofrecen la oportunidad de que personas sin acceso al automóvil puedan encontrar empleo.

Las empresas que no están bien conectadas a la red de transporte público, pueden invertir en buses lanzadera o sistemas de coche compartido para mejorar la accesibilidad de los trabajadores sin automóvil.

### **Ejemplos**

Las propuestas de subvención presentadas al Fondo de Movilidad de Flandes también se valoran por su impacto sobre la movilidad social. Los solicitantes deben demostrar que mejorará la accesibilidad a la empresa o polígono industrial de los trabajadores que no tienen automóvil.

### 3.3. Acciones propuestas para la Comisión Europea

Bases de la propuesta de legislación:

- 1/ recoger datos de movilidad en la empresas europeas de más de 100 trabajadores
- 2/ establecimiento de un observatorio de movilidad para recoger, analizar datos y ofrecer un espacio par a las buenas prácticas

“Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>





## Anexos

### Anexo 1. Informes de las visitas

#### Informe de la primera visita – Roma, CGIL

---

##### 1. Marco general en Italia

En Italia, los más importantes actores en el campo de la movilidad sostenible son las regiones y las ciudades, que tienen competencias plenas en políticas de movilidad en general y en la organización del transporte público (a escala regional y urbana respectivamente).

El Estado italiano mantiene su papel en el plano fiscal y legal, y sigue siendo responsable de las redes de transporte interregional (carreteras y ferrocarriles).

En el contexto de la movilidad sostenible, hay una serie de normas a escala nacional:

- El “Decreto Ronchi” sobre movilidad sostenible para zonas urbanas (1998) que contiene las siguientes obligaciones:
  1. Las regiones y algunos municipios (en función de los niveles de emisión de contaminantes) deben adoptar un plan para recuperar la calidad del aire regional / municipal;
  2. Las empresas y las administraciones de un cierto tamaño (más de 300 trabajadores o más de 800, esto último en los municipios comprendidos en el punto 1) deben tener un plan de movilidad y un gestor de movilidad para reducir el uso del transporte privado;
  3. Los municipios comprendidos en el punto 1, deben incentivar a asociaciones o empresas para que organicen servicios de coche multiusuario (carsharing) siempre que los coches utilicen combustibles alternativos;
  4. También los municipios comprendidos en el punto 1, deben tener una estructura de apoyo y coordinación de los gestores de movilidad de las empresas que actúe de enlace con la administración municipal y las empresas de transporte.
  5. Los parques de vehículos de las administraciones públicas deben ser gradualmente más limpios;
- Varias intervenciones financieras para la realización de lo anterior y campañas sobre movilidad sostenible
- Aplicación de las directivas europeas relativas a:
  - los impuestos sobre el transporte de mercancías pesadas (2006); ;
  - transporte de mercancías peligrosas (2008);

- sobre el uso de vehículos limpios en el transporte público (2009).

## 2. Breve informe de las sesiones de trabajo

**23 febrero 2011**

### Introducción

**Oriella Savoldi – Coordinadora de Medio Ambiente y Urbanismo**, establece que la movilidad sostenible es un tema más bien marginal en Italia, hay una falta de políticas en este campo. Por lo tanto, la CGIL encuentra el intercambio con los invitados españoles muy útil.

**Antonio Granata – Coordinador del proyecto E-Cosmos de la Confederación General Italiana del Trabajo (CGIL)** explica el contexto general de las actuaciones:

La única legislación específica sobre el tema de la movilidad sostenible es el Decreto Ronchi, pero tiene muy pocos resultados de hecho

- Disminuye la financiación nacional: en 2007, 90 millones de €, ahora: 200 millones de € para todo el sector energético
- La movilidad no es una parte del diálogo social
- - Italia tiene un gran número de vehículos / habitante y los vehículos son generalmente mayores / más contaminantes
- - Los objetivos de la CGIL en este campo son:
  - reducir las emisiones del tráfico;
  - reducir el consumo de energía
  - un transporte más fluido que aumente la calidad de la vida de las personas y de los bienes

### **Rocchi Alessandro – Secretaría nacional FILT (CGIL – Federación Italiana de Trabajadores de Transportes) Situación nacional y marco del transporte público local**

- Las consecuencias medioambientales del tráfico en Italia son claras: el 50% de las capitales de provincia superan regularmente los límites de calidad del aire;
- Las causas también son conocidos: sólo el 20% de los vehículos cumplen con las normas de la UE-euro 4 o 5, el uso del coche es relativamente alto, por ejemplo, sólo el 11% de los desplazamientos es en transporte público (TP), aunque las distancias domicilio-trabajo son más bien bajas;
- El transporte público (TP) tiene una capacidad del 23%, pero es ineficaz a causa de un sistema "atomizado": hay unas 1000 empresas locales de TP!
- Baja calidad comercial: la velocidad comercial es de sólo 18 km/h de media, la fiabilidad es del 40% (UE: 66%). Italia cuenta con muy pocas líneas de Metro
- Las inversiones son necesarias, pero a nivel nacional se imponen recortes presupuestarios para los niveles políticos inferiores

### **Marco Capparelli – Secretaría regional de la FILT Roma y Lazio. Transporte Público en Roma**

- Roma tiene la mayor tasa de motorización de Italia (32 coches/100 habitantes)
- La atracción que ejerce la ciudad es muy alta, pero el transporte público no está adaptado a tan alta demanda. Un estudio ha demostrado que los problemas más importantes son el tiempo de viaje y la fiabilidad.
- Se necesitan con urgencia Inversiones (en carriles-bus, por ejemplo), así como una organización regional del TP y nuevos servicios de coche compartido y coche multiusuario
- No existe una política coherente de aparcamiento

**Dtor. Andrea Pasotto – Agencia de Movilidad de Roma. La agencia de movilidad propone servicios y campañas para:**

- Incrementar el uso de alternativas al automóvil, incluyendo la distribución de bicicletas, organización de los servicios de transporte, taxi a demanda. Por ejemplo, un servicio de transporte logró atraer 625 anteriores usuarios del coches
- Organizar el coche compartido
- Reducir las emisiones (por ejemplo con la promoción de vehículos eléctricos)

**Alberto Morselli – Secretario general de la FILCTEM (CGIL – Federación de los sectores químico, textil, energético y manufacturero). Objetivos de la CGIL en el campo de la movilidad sostenible:**

- Transporte decente para los trabajadores. El problema aquí es la creciente flexibilidad horaria en el trabajo. El convenio colectivo de trabajo para la industria química incluye la flexibilidad y las intervenciones financieras para facilitar los desplazamientos domicilio-trabajo.
- Transporte Ecológico (también la creación de nueva actividad industrial: la producción de vehículos ecológicos)
- Una prestación económica para el trabajador (a través de la empresa?)

**Dtor. Roberto Pallottini – Instituto Nacional Urbanístico. La estructura urbana y la “ciclabilidad” en Rome**

- Existe un potencial de la bicicleta en Roma: el 30% de los desplazamientos de casa al trabajo es inferior a 2 kms
- Los problemas estructurales son la orografía y la falta de espacio debido a la estructura urbana histórica
- Hay un plan para la bicicleta muy completo con la definición de las principales líneas dorsal y tangencial, así como de redes locales en combinación con el transporte público ("última milla")
- Los problemas de la puesta en práctica del plan son: la política de aparcamiento y la falta de presupuesto

## Discusión

**P:** ¿Existe una obligación ("Decreto Ronchi"), ¿funciona? ¿Y cómo es la gestión de la movilidad de las medidas financiadas?

**R:** La obligación no tiene resultados estructurales, funciona más en el nivel de sensibilización. La financiación no es de tipo estructural, se trata de los presupuestos para el "trabajo socialmente relevantes"

**P:** ¿Cómo se coordina el transporte público y hay alguna integración tarifaria?

**R:** En teoría, las regiones se deberían coordinar con las empresas de transporte público, pero en realidad hay poca coordinación debido a la debilidad de la autoridad pública. Una mayor coordinación e integración es, sin duda recomendable

**P:** ¿Existe un marco fiscal?

**R:** Hubo una vez una exención de impuestos sobre el transporte colectivo, pero sólo duró un año (2008). Normalmente, los impuestos sobre el combustible deberían servir para financiar el TP, pero en realidad sólo lo es el 70%.

**P:** ¿Hay algún transporte público en zonas industriales?

**R:** Sí, hay, pero el transporte es lento debido a la congestión

**24 febrero 2011**

**Algunas de las conclusiones tras la visita de la ciudad y de una zona industrial periférica utilizando diferentes modos de transporte público (autobús, metro y tranvía):**

- Al igual que en otras ciudades europeas, el tranvía se ha reconstruido con materiales modernos y sobre los carriles del antiguo tranvía
- La conexión entre el metro y la línea de autobús a la zona industrial resultó muy pobre (fuera de la hora punta, el tiempo de espera fue de alrededor de 30 minutos, sin previo aviso). Esto se puede explicar por la escasez de

personal en las empresas de transporte público debido a los recortes presupuestarios

- Los carriles exclusivos para bus y taxi no siempre son eficaces. En la Via del Corso, una calle con acceso limitado, el tiempo de atasco de los autobuses es causado únicamente por los taxis.

**Dra. Serena Rugiero – investigadora del Instituto de investigación económica y social (IRES-CGIL). Datos nacionales y escenarios**

- En 2009, el 32% del consumo de energía lo fue por el transporte en general
- En Italia, el número de habitantes por vehículo es de 1,6 (en 1990 era de 2,1)
- El 20% de los hogares no tienen un coche, sólo el 40% tienen dos o más
- El costo del transporte representa el 14-15% de los gastos de los hogares de promediado al mes
- La importancia del aspecto de la seguridad: el 27% de los accidentes mortales de trabajo están relacionados con el viaje de trayecto. Esta cifra se eleva hasta un 56% si añadimos los accidentes de tráfico durante el trabajo

**Gabriele Nanni – Legambiente Italia (Organización federal del Medio Ambiente). Presentación del informe “Pendolaria 2010” para servicios pendulares de tren**

- En toda Italia, las inversiones en transporte público están por debajo del 1% del presupuesto regional
- Los presupuestos regionales de transporte se dividen de la siguiente manera: 65% para carreteras, 30% para el transporte público
- En los últimos años, muchas líneas antiguas de trenes regionales se han modernizado con éxito

**Lorenzo Bertuccio – Presidente de Euromobility Italia. Presentación de la evaluación anual del informe de sostenibilidad en la movilidad de las 50 más importantes ciudades italianas**

Este resumen anual, en base a una serie de indicadores, muestra que algunas ciudades han hecho un mayor esfuerzo o han obtenido más buenos resultados que otras en el campo de la movilidad sostenible. También evalúa la influencia de las condiciones marco y de otros factores.

**A pesar de su gran número, el papel de los gestores de la movilidad (obligatorio) parece ser bastante limitado, ya que un número importante de ellos no son muy activos.**

**Dra. Silvia Brini – ISPRA (Ministerio de Medio Ambiente). Presentación del informe de las características del parque automovilístico en áreas urbanas**

La Sra. Brini ofreció un análisis de la calidad ambiental de los parques de vehículos en diversas áreas metropolitanas.

**Bart Desmedt – Traject. Una visión del “marco ideal” para gestionar la movilidad**

Esta intervención general, no se refiere a la situación italiana, pretende llamar la atención sobre la importancia de la gestión de la demanda en la aplicación de las políticas de movilidad sostenible.

### **Discusión**

**P:** En las medidas adoptadas por las ciudades italianas (presentación del señor Bertuccio), ¿existen medidas en relación con el tráfico de los desplazamientos?

**R:** Sí, por ejemplo, la cofinanciación de los servicios de transporte, con diversos incentivos (Bologna). El problema es la limitación de las medidas que pueden someterse a imposición, ya que un empresario sólo puede reembolsar los costos de desplazamientos de hasta 150 € (mientras que las grandes áreas de aparcamiento gratuito no pagan impuestos). Y, en los últimos años ha habido una disminución notable de los esfuerzos en este campo.

**P:** ¿Hay cifras sobre la mortalidad asociada a la contaminación?

**R:** En Italia, los alcaldes son responsables de la salud de los ciudadanos. Existe una gran cantidad de estudios, la dificultad es que el efecto de la contaminación no es lineal y es difícil aislar los factores como el transporte. Por ejemplo: en

ciudades como Turín y Milán, las medidas contra las diferentes formas de contaminación tienen efectos, pero todavía los niveles de contaminación se mantienen iguales, no hay ningún efecto sobre el clima en su conjunto.

La Sra. Savoldi concluye la jornada explicando que el problema en Italia es la falta de opciones en el nivel político. Si usted quiere conseguir una movilidad más sostenible, no puede al mismo tiempo promover los automóviles. Además de eso, el seguimiento de los proyectos debe ser mejor administrados y los proyectos deben ser desarrollados por fases.

**25 febrero 2011**

**En la jornada final, se presentan algunos ejemplos de buenas prácticas a cargo de la CGIL-con representantes de toda Italia**

**Maurizio Stampini – Cámara del Trabajo de Milán**

En Milán, hay varias buenas prácticas en el campo de la gestión de la movilidad. Los altos niveles de contaminación explican en parte el esfuerzo. La inversión se dirige principalmente a un mejor transporte público, dentro de la ciudad y en las afueras de la ciudad, incluyendo los sistemas de P + R y la optimización de los antiguos trenes y tranvías. También se presta la atención a la calidad ambiental del material rodante.

Los problemas, sin embargo, son la falta de planificación para priorizar los transportes públicos y la calidad de los ferrocarriles nacionales.

El papel de la CGIL ha sido siempre la de luchar por las inversiones en infraestructura y material (por ejemplo, para mantener las líneas de tranvía en peligro de extinción)

**Paola Imperio – Secretaria General de la FILT - Nápoles**

En el área metropolitana de Nápoles, hay un excelente ejemplo de la integración tarifaria entre todos los sistemas de transporte. Esto ha provocado un aumento de los usuarios del transporte público de 11.000 a 60.000. Por desgracia, los recortes presupuestarios de hasta un 23% han impuesto la reducción de la

calidad de los servicios. La CGIL está representada en el consejo consultivo regional del sistema de transporte integrado.

Sobre todo defiende las inversiones, al igual que en Milán.

### **Luigi Verdoscia – Secretaria de la FILT - Bari**

Bari funciona bien en el campo de la movilidad sostenible. Casi partió de cero y ahora todos los elementos le dan un enfoque de movilidad moderna. Las medidas incluyen la mejora del TP, P + R con los autobuses expresos, bicicletas públicas, la transformación del casco antiguo en una zona peatonal, aparcamiento con plazas limitadas, la integración de las antiguas líneas ferroviarias regionales.

Un problema que queda es la velocidad comercial del TP (la falta de carriles-bus).

Es necesario también un enfoque más estratégico (difícil en estos tiempos de recortes presupuestarios): la integración de los modos, la integración de la ciudad con su zona de influencia con las líneas ferroviarias, las frecuencias más altas...

Un dilema interesante para la CGIL: ¿cómo hacer que la empresa de transporte sea más eficiente, sin tocar la calidad del trabajo del personal (especialmente en estos tiempos de recortes en el presupuesto)?

### **Alessandro Chiesa – Cámara del Trabajo de Parma**

Parma también tiene un alto rango en la evaluación de las políticas de movilidad urbana Euromobility. Las políticas incluyen: un sistema de “park + ride”, el intercambio de bicicletas y coches, autobuses escolares, ir a pie y en bicicleta, la puesta en común del transporte escolar, los transportes especiales para discapacitados, transporte a la demanda.

La participación del transporte público es muy alta (+ 70%).

Pero también hay problemas, como la baja velocidad comercial (17,7 km / h) y los recortes presupuestarios.

El Sr. Chiesa encuentra que una gran cantidad de medidas blandas parecen sustituir a inversiones reales, otra dificultad es que el sistema de tranvía que carece de buenas conexiones con el sistema “park + ride”

## Cierre

**Antonio Granata** reconoce que la movilidad sostenible no ha sido una prioridad para la CGIL, porque el problema más urgente era reducir las consecuencias de los recortes presupuestarios. Hay una visible falta de "gobernabilidad" y las de estrategias integradas en Italia.

Desde el punto de vista del trabajador: el trabajo debe darle más dignidad, pero ¿dónde está la dignidad cuando el camino al trabajo es una pesadilla diaria? En el actual contexto de crisis financiera, la cuestión principal es: ¿cómo encontrar una solución y mejorar el transporte público sin que el precio sea más alto para el trabajador?

**Llorenç Serrano**, de la delegación española llega a las siguientes conclusiones:

- Tenemos que defender el trabajo decente, justo, seguro y ambientalmente racional que dé soluciones a las necesidades de transporte
- Tienen que ser implementadas políticas urbanas integradas para que haya una buena conexión entre las zonas donde se vive y se trabaja
- La Planificación de la Movilidad debe integrarse en todos los niveles políticos: regional, municipal, polígono industrial, de empresa,
- El papel de los sindicatos es la defensa de las inversiones en soluciones de para alcanzar un buen transporte público, la calidad de vida de los trabajadores y estimular la economía del transporte ecológico y la movilidad sostenible.

## 3. Conclusiones (Traject)

El sindicato CGIL, claramente, tiene una gran cantidad de conocimiento (redes) a su disposición sobre el tema de la movilidad sostenible. Intelectualmente, se

establece una clara relación entre el aspecto ambiental y los aspectos socio-económicos de la movilidad: el acceso al trabajo, equilibrio trabajo / vida, el empleo en el servicio público y los temas más relacionados con la actividad principal del sindicato.

Una visión interna sobre el papel de la CGIL en el campo de la movilidad sostenible existente, y que se refleja en la práctica diaria. Esta visión y la práctica se pueden resumir de la siguiente manera:

- Dentro de la empresa de transporte público: la lucha por el mantenimiento de los presupuestos, aumentar las inversiones para la calidad del TP (infraestructura y material) y el empleo;
- En los comités consultivos a escala central, regional o local: los mismos temas que en el anterior punto, pero también un enfoque de las necesidades de todos los trabajadores (accesibilidad, calidad de vida, vida / trabajo equilibrio a través de una mejor movilidad, seguridad y salud) y cada vez más atención a la sostenibilidad lo que también ofrece posibilidades para el desarrollo de la actividad industrial.

En el actual marco político de Italia no es fácil alcanzar estas metas. Claramente, se está llevando a cabo una reducción de los esfuerzos en sostenibilidad en el plano político, en el ámbito de la movilidad como en otros campos. Los recortes presupuestarios causan la reducción de las inversiones necesarias en transporte público y la falta de personal para la realización de un buen servicio de transporte público. Debido a esta falta de medios económicos, se hacen opciones políticas y se definen algunas estrategias, no muy claras, orientadas hacia el futuro de la movilidad. Muy a menudo, la atención se centra en medidas blandas, que son menos eficientes.

En contra de esta corriente de "falta de políticas", se podría decir que el sindicato está bien preparado para oponerse: conocer el problema, a sabiendas de las soluciones, pero todavía no está en poder de los medios para realizar el cambio.

## Informe de la segunda visita – Berlín, ACE

---

### 1. Marco general en Alemania

La política alemana de transporte está fuertemente condicionada por las estructuras federales. Las responsabilidades de planificación, construcción y financiación se reparten entre el gobierno federal, los *Länder* y las autoridades locales territoriales (distritos rurales, las ciudades).

El gobierno federal es responsable del mantenimiento de las carreteras federales (autopistas, carreteras), que forman la red de carreteras principales de Alemania (la red de primer orden). Un cambio en la responsabilidad se produce cuando las principales carreteras atraviesan ciudades. En este caso el municipio es responsable del mantenimiento de la carretera. La construcción y funcionamiento de las carreteras federales se financian mediante impuestos. Sólo los camiones de más de 12 toneladas tienen que pagar un peaje al ~~que~~ utilizar las autopistas, una política que se extenderá a algunas de las principales carreteras a partir del verano de 2011 en adelante. Además, el gobierno federal es responsable de la planificación de las infraestructuras del tráfico ferroviario nacional. El funcionamiento del tráfico ferroviario, sin embargo, se lleva a cabo por el Rail Inc. alemán (DB AG). Dado que el Rail Inc. alemán es totalmente propiedad del gobierno federal, ambas partes por lo general coordinan la planificación y la ejecución. La planificación de las carreteras federales se encuentra en el plan de infraestructuras de transporte federal. Existen planes similares para las líneas de ferrocarril y las vías navegables federales.

Además, el gobierno federal es responsable de la movilidad de jurisdicción general (por ejemplo, las normas de tráfico, la legislación de transporte de pasajeros y la legislación tributaria). Un ejemplo de esto último es el llamado *Entfernungspauschale* (relacionado con la distancia a tanto alzado) permite a los empleados compensar 0,30 euros por kilómetro entre el hogar y el lugar de trabajo en jornada laboral en la declaración de impuestos, sin importar los medios de transporte que se utilizan (por ejemplo: un empleado que tiene que

cubrir una distancia de 50 km entre el hogar y el lugar de trabajo y que trabaja 220 días al año puede reducir la base imponible en 3.300 euros).

En la actualidad sólo hay unas pocas líneas de larga distancia de autobuses, pero está previsto extender la red.

La influencia del gobierno federal sobre la política de transporte tanto de los *Länder* como de las autoridades territoriales locales se limita a medidas indirectas: por un lado, por la jurisdicción ordinaria mencionada anteriormente, por otro lado mediante la financiación de proyectos especiales o piloto.

Los *Länder* son responsables de la construcción y operación de la red de carreteras secundarias (la red de segundo orden). La calidad de esta red de carreteras está fuertemente influida por el tamaño y el poder financiero de los Estados federados. El presupuesto disponible para la red de carreteras de segundo orden es considerablemente menor que los recursos financieros disponibles para la red de carreteras federales (1er orden).

Además, los *Länder* son responsables del transporte ferroviario regional y local para lo que reciben recursos financieros del gobierno federal (los llamados medios de regionalización). Los *Länder* utilizan este dinero para financiar el funcionamiento de los trenes y mejorar la infraestructura del ferrocarril. Qué normas se pretenden alcanzar en el transporte público se establece en la legislación de los *Länder* del transporte público local.

Igual que el gobierno federal, los Estados federados tienen la posibilidad de apoyar las actividades a nivel local mediante el inicio de proyectos propios u ofreciendo ayuda financiera. Este apoyo, sin embargo, está fuertemente condicionado por el poder financiero de los *Länder*. El impulso y el apoyo de los *Länder* es particularmente importante para la organización de actividades entre varias comunidades (sistema integrado de transporte público, etc.)

Las autoridades locales territoriales (comarcas, ciudades) y las comunidades son responsables de la red de carreteras dentro de sus fronteras. Su problema más acuciante con esto es que tienen que hacer frente a la continua disminución de los recursos financieros.

Las autoridades locales territoriales y las comunidades también son responsables de la "movilidad cotidiana", entendiéndose esta como el transporte público, la planificación de carriles bici y las redes de senderos, la seguridad vial, etc. Así, desde el punto de vista de los habitantes, los proyectos de movilidad más importantes y notables se llevan a cabo en este nivel local.

## 2. Breve informe de los trabajos

29 de marzo de 2011

### **Stefan Haendschke, Dena: Effizient mobil – el programa nacional sobre la gestión de la movilidad en Alemania**

Effizient mobil es un programa de gestión de la movilidad, coordinado por la DENA –Agencia alemana de energía (Deutsche Energie-Agentur). El programa fue desarrollado en una asociación de la ACE y DENA, basada en las actividades de la ACE que comenzó en 2003. La ACE fue contratada como grupo de dirección del programa y ha trabajado como un enlace con los sindicatos y comités de empresa. Es el primer programa nacional de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-en Alemania vigente desde de junio de 2008 hasta diciembre de 2010. Más información <http://www.effizient-mobil.de/>

- El grupo objetivo de este programa fueron las empresas y los empleados y la atención se centró claramente en medidas blandas. Los sindicatos no estuvieron involucrados en la configuración del programa, pero fueron invitados a las actividades de la ACE y participaron, en algunos casos, en la implementación de la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-programa a nivel de empresa.
- Dentro de Effizient Mobil fue creada una red de 15 regiones ejemplares en la que los municipios y las empresas podrían solicitar ayuda para la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. La ayuda consiste en una GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-scan libre (perfil de movilidad, accesibilidad y perfil de la encuesta de los empleadores), ejecutado por expertos privados. Al proporcionar asistencia gratuita, Effizient Mobil quería crear interés por la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD dentro de las empresas y las comunidades.

- Se dieron premios a las "mejores prácticas en GESTIÓN DE LA MOVILIDAD" (2009) y al "concepto innovador en GESTIÓN DE LA MOVILIDAD" (2010)
- El programa tuvo mucho éxito:
  - El interés de las empresas / municipios en la gestión de la movilidad aumentó con claridad
  - Cada vez más empresas contrataron a un Gestor de la movilidad para asistir en la implementación de las medidas propuestas
  - Fue creado un nuevo mercado para los servicios de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
- Sobre la base de este éxito se espera una continuación del programa para el período 2011-2013. Además de proponer los mismos servicios, La atención prioritaria estará puesta en la evaluación (MaxSumo), gestión de la calidad y el trabajo de relaciones públicas.

**P:** ¿Cuáles fueron las razones principales de las empresas a participar en este programa?

**R:** razones económicas, la responsabilidad social corporativa y la política general relacionada con el los sistemas EMAS, ISO 14000, ... El hecho de que se trataba de un programa nacional coordinado por el Ministerio dio una etiqueta oficial al programa. Esto era importante para las empresas.

### **Juliane Korn, ACE: Ejemplos de proyectos GESTIÓN DE LA MOVILIDAD and - campañas**

Juliane Korn describe algunos buenos ejemplos de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD- Múnich, Frankfurt y Bremen:

- Múnich es una ciudad precursora en el campo de la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. En 2001, se hizo una opción clara para la movilidad sostenible. Esto se debió a la gran cantidad de pasajeros y la capacidad limitada de las carreteras. Una característica clave para la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD en Múnich es la apuesta por un buen marketing.

- Frankfurt presentó un exitoso concepto de bicicleta + negocio que permite a las empresas y los municipios mejorar el porcentaje de uso de la bicicleta en el tráfico a casa.
- el ejemplo de Bremen demuestra que la diversión es una manera eficaz para promover la gestión de la movilidad

Basándose en estos y otros ejemplos, Juliane ofrece 10 consejos para el éxito de las políticas de Movilidad de las empresas:

1. Soluciones a medida
2. Un enfoque táctico de la gestión ("buscar oportunidades")
3. Compromiso entre la dirección y los empleados
4. Los equipos de movilidad son embajadores eficientes para su proyecto
5. El marketing y la comunicación son muy importantes
6. Comenzar con un análisis de las estructuras y los procesos de movilidad
7. El valor y la perseverancia son necesarios
8. Ser consecuente en la introducción de medidas restrictivas (por ejemplo, parkingmanagement)
9. Ir al enfoque personal, dar buen ejemplo
10. Continuidad

### **Martin Stuber, DGB**

Martin Stuber del sindicato DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund - Federación alemana de sindicatos), retrata la difícil situación de los sindicatos: con una división entre la promoción de una política ambiental y la defensa del empleo en la industria del automóvil. El 70% de los puestos de trabajo en la economía alemana, están directa o indirectamente relacionados con la industria del automóvil. El viejo proverbio que dice "Arbeit macht Verkehr" (el transporte crea puestos de trabajo) sigue siendo válido. A modo de ejemplo, Martin plantea la discusión sobre el límite de velocidad: la mayoría en el sindicato está en contra de un límite general de velocidad.

**P:** ¿existe una estructura en la organización sindical para hacer frente a las medidas de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD?

**R:** En realidad no. Sólo Martin Stuber se enfrenta a los temas de gestión de la movilidad. Hay una persona responsable en la coordinación de nivel, pero la movilidad es uno de los 6 o 7 temas en que se está llevando a cabo y nunca es el más importante.

### **Matthias Knobloch, DGB & ACE**

Matthias Knobloch explica la historia de la ACE y su vinculación con la DGB. ACE fue creada en 1965 como un servicio de asistencia de los miembros de la DGB (sindicato). Desde la inclusión en 1995 como miembro de la DGB la asistencia ha dejado de ser una obligación, pero ACE está en sus estatutos todavía nombrado como Autoclub de la DGB y los sindicatos están trabajando en la junta directiva de ACE.

ACE juega un papel importante en el desarrollo de la gestión de la movilidad en Alemania. El hecho de que ACE es un Auto Club es una ventaja en este caso. ACE es tomada en serio por los diferentes actores como las empresas, la industria del automóvil, etc. ACE es políticamente neutral, pero los principales contactos son con los socialistas y los partidos verdes.

**30 de marzo de 2011**

### **Burkhard Horn (Autor)/ Matthias Knobloch: la Estrategia de la bicicleta en Berlín**

Burkard Horn del departamento de desarrollo de Berlín no pudo participar personalmente, pero le dio su presentación sobre la estrategia y la política de la bicicleta en Berlín a Matthias Knobloch que hizo la presentación y agregó algunos detalles. El ciclismo está muy de moda en Berlín y el número de ciclistas se duplicó entre 2002 y 2008. Por el momento un 13% de todos los viajes se hacen en bicicleta (en comparación con el 29% caminando, el transporte público un 26% y un 32% de automóviles).

Sobre todo la gente joven está por la movilidad sostenible. Hay tres razones para ello:

1. Los jóvenes tienen menos recursos
2. El transporte público de Berlín es muy bueno, por lo que no se necesita coche

3. Tendencia sociológica: los jóvenes están menos atraídos por los coches como por otros símbolos de estatus (móviles, informática, ...)

Berlín desarrolló una política de la bicicleta con la atención dedicada a las infraestructuras, aparcamientos para bicicletas, la intermodalidad (bicicleta y paseo, bicicletas públicas,...) y la comunicación. Por medio de estas políticas integradas ya no es una tendencia, sino que se ha consolidado. Un elemento especial de esta política es la implementación general de la zona 30 (con 50 km/h como una excepción) y una onda verde para los ciclistas.

Berlín intenta ser lo más consecuente posible en el desarrollo de una política de movilidad a favor de la bicicleta. Por esta razón, las inversiones (sobre todo en infraestructuras) para el ciclismo deberían aumentar a razón de 1 € por año y habitante en 2010 a 5 € en el año 2015. El desafío para Berlín es convivir en el futuro con un número creciente de ciclistas. Una de las cuestiones que tiene planteada la ciudad es cómo ofrecer suficientes estacionamientos para bicicletas.

#### **Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): el transporte público en la región de Berlín**

Berlín tiene un sistema muy desarrollado de transporte público que consiste en autobuses, tranvías, metro y S-Bahn. Aunque los trenes, tranvías y autobuses son ~~los~~ muy recientes, el aumento anual de 1% a 2% en el número de pasajeros hace que los problemas sean de capacidad.

Los servicios se prestan con autobuses nocturnos 24/24. La frecuencia general es de 20 ' para autobuses, 10' para el S-Bahn. Un billete / licencia es válido para todos los servicios de transporte público.

**P:** ¿Cuál es el precio de un billete de transporte público?

**R:** El transporte público no es barato en Berlín (en comparación con otras ciudades europeas, pero sigue siendo barato en comparación con otras ciudades alemanas). Un billete de ida cuesta 2,30 € y una licencia mensual 74 €, una licencia por un año cuesta unos 700 euros. Al mismo tiempo, los costes de los coches son relativamente baratos, así que hay una especie de simultaneidad en el nivel de precios entre el coche y transporte público.

### **Frank Wolter, Centro de innovación para la movilidad y el cambio social: E-mobility**

Frank Wolter, explica las acciones que el Centro de Innovación realiza para introducir todo tipo de medios de movilidad eléctrica: pedelecs, uso compartido de vehículos con coches eléctricos, etc. Las estaciones de recarga para coches eléctricos también pueden desempeñar un papel en la estabilización de la red eléctrica cuando ~~no~~ haya un pico de producción, por ejemplo, generada por la energía eólica.

Los participantes pueden probar el pedelecs ("muy cómodo, muy rápido") y los segways.

### **Friedrich Söling, Berliner Stadtreinigung (BSR)**

Friedrich Soling de la empresa de residuos de Berlín presenta el plan de movilidad y las medidas adoptadas por su empresa. Al igual que otros que han intervenido antes, menciona la destacada posición del coche en la sociedad alemana ("Alemania = país coche). Especialmente con la población de trabajadores el coche desempeña claramente un papel como símbolo de estatus, que hace que sea muy difícil crear conciencia de los modos de de movilidad sostenible.

En las acciones del pasado para promover el ciclismo y el transporte público los resultados no fueron buenos. Sin embargo, recientemente se organizó una semana de la movilidad y 150 conductores optaron por la bicicleta para ir al trabajo. También un programa de uso compartido del coche (a través de la ciudad de Pender) está en desarrollo.

La compañía quiere desarrollar algunas acciones de movilidad. Los servicios de alquiler de bicicletas (36,50 € / mes) y pedelecs (61 € / mes) estarán disponibles para los trabajadores.

**31 de marzo de 2011**

**Niels Hartwig, Ministerio Federal del Transporte**

La movilidad es abordada a través de diferentes temas: el crecimiento del tráfico (el pronóstico para 2025: el tráfico de automóviles crecerá un 19%), los cambios demográficos, el medio ambiente, la movilidad social y el precio del transporte.

El ministerio nacional pretende facilitar los conceptos innovadores de la movilidad. A modo de ejemplo el Sr. Hartwig presenta el desarrollo de una tarjeta de movilidad nacional para todos los modos de transporte.

El Ministerio realizó un estudio sobre la movilidad. Uno de los hallazgos significativos fue que el 70% de la población piensa que las inversiones en transporte público son necesarias, pero sólo el 18% tiene la intención de cambiar su comportamiento. La conclusión es que hay una especie de conciencia, pero todavía no una voluntad de cambio...

Otro dato relevante: los jóvenes dan menos importancia al coche como un símbolo de estatus. Los teléfonos móviles y otras herramientas electrónicas son más importantes para la generación más joven.

El Sr. Hartwig finaliza su presentación diciendo que sólo a partir de la última década, el ciclismo ha sido parte de la política sostenible del Ministerio. Antes sólo había algo de interés por el ciclismo.

### **Wolfgang Nickel, mobility consultant / Planungsgruppe Nord**

Wolfgang Nickel muestra la experiencia con algunos de los proyectos de gestión de movilidad en la región de Hesse y Sajonia. Uno de los proyectos fue la administración de la ciudad de Kassel. A pesar del buen sistema de transporte público de Kassel, el 62% de los viajes se realizan en coche. Otro ejemplo fue el plan de movilidad para la empresa Braun (5000 empleados) con la introducción de una nueva línea de autobús y la integración de los autobuses de la empresa en la oferta de transporte público.

**P:** ¿fue la elección de la integración una cuestión de reducción de costes para la empresa?

**R:** En parte sí, pero por otro lado la oferta de autobuses públicos se incrementó por esta vía.

### **Arne von Spreckelsen, Sindicato ver.di (Sindicato unido de servicios)**

Al igual que el primer orador de esta visita, el Sr. van Spreckelsen describe la difícil situación de los sindicatos y sus contradicciones: por un lado, quieren promover la movilidad sostenible, pero por otro lado también quieren defender los puestos de trabajo en la industria del automóvil.

### **3. Conclusiones (Traject)**

La visita a Berlín mostró los diferentes enfoques hacia la gestión de la movilidad en Alemania. Mientras que en Bélgica, España e Italia el interés en un sistema de movilidad social (por ejemplo, acceso a los lugares de trabajo para la gente sin automóviles) fue un tema central en las discusiones de la movilidad, este no es el caso en Alemania. La movilidad sostenible como una forma de mejorar la calidad de vida y crear un entorno más habitable es un tema principal en Alemania. La política de la bicicleta y el éxito de la misma en Berlín es uno de los mejores ejemplos.

La gestión de la movilidad es un enfoque relativamente nuevo en Alemania, también para los sindicatos. Varios participantes dejaron claro que Alemania todavía es un país basado en el automóvil. La fabricación de automóviles sigue siendo el yacimiento más grande de empleo en el país, creando a veces una situación difícil para los sindicatos. Por un lado, los sindicatos quieren promover y apoyar los programas de movilidad sostenible, pero por otro lado existe el temor de perder el empleo en las industrias relacionadas con la fabricación de automóviles.

Este dilema es uno de los principales retos de los sindicatos alemanes al que se enfrentan en este momento.

## Informe de la tercera visita – Bélgica, ABVV

---

### 1. Marco general de la movilidad en Bélgica

Las competencias en el ámbito del transporte y la movilidad se dividen entre las diferentes autoridades:

- La situación a escala federal (Estado belga) competente en cuestiones fiscales y legales y en los ferrocarriles (NMBS / SNCB), también obliga a todas las empresas belgas (> 100 empleados) a proporcionar datos sobre aspectos de movilidad y accesibilidad una vez cada tres años.
- Las regiones (Flandes, Valonia y Bruselas) se ocupan del transporte local y regional: De Lijn en Flandes, MIVB / STIB en Bruselas, TEC en Valonia. Las carreteras y la infraestructura vial regional queda también bajo la competencia de las regiones. En cuanto a la gestión de la movilidad, juegan un papel de apoyo mediante la organización de campañas de sensibilización, para impartir cursos sobre la gestión de la movilidad y la financiación de proyectos de gestión de la movilidad (por ejemplo, el fondo de commuters de Flandes). La Región de Bruselas desempeña un papel especial con planes obligatorios de gestión de la movilidad para empresas con más de 200 empleados (> 100 empleados a partir de 01/05/11).
- Las diez provincias (por ejemplo, Brabante Flamenco) juegan un papel en el diseño de la red de bicicletas general (conexiones entre las redes municipales de bicicleta) y ofrece soporte a la gestión de la movilidad en las empresas o en las zonas industriales (por ejemplo, el Mobidesk en Flandes).
- Los municipios son responsables de las infraestructuras viarias (incluidas las infraestructuras para la bicicleta) y la planificación de la movilidad local / urbana.

Bélgica tiene un marco fiscal y legal a favor de las modalidades de transporte sostenible al trabajo: existe la obligación de los empresarios de reembolsar como media un 75% de los gastos de transporte de los trabajadores. Esta intervención está exenta de impuestos. De manera adicional y voluntaria se puede pagar

0,21€/Km. (libre de impuestos) a los trabajadores que van en bicicleta al trabajo. La mayoría de las empresas reembolsan los viajes al trabajo en vehículos privados, pero esta intervención está parcialmente sujeta a impuestos si los trabajadores escogen la modalidad de carpool. En este caso el reembolso es del 100%. Por otro lado el sistema fiscal es muy favorable a los coches de empresa. Existe pues una tradición del uso de coches de empresa (y de bonos de combustible) por parte de los trabajadores administrativos.

Existen diferencias con respecto a los problemas de movilidad y las políticas aplicadas entre las tres regiones belgas. En general la región de Bruselas se caracteriza por un uso significativo del transporte público para viajar al trabajo (muchos trabajadores viajan diariamente hacia y desde la región de Bruselas), la bicicleta se utiliza menos que en Flandes y existe una mayor congestión de tráfico en comparación con otras partes de Bélgica.

Una de las principales características de la movilidad al trabajo en Flandes es el alto índice del uso de bicicletas, en particular en ciudades como Leuven, Ghent y Antwerp, En Walonia, en parte debido a las características geográficas (zona de relieve montañoso y con baja densidad de población), hay menos ciclistas y la gente prefiere utilizar el coche para ir al trabajo.

Solo las autoridades regionales de Bruselas tienen la obligación a aplicar un plan de movilidad ecológico en las empresas de más 200 trabajadores (más de 100 en el futuro). Las demás autoridades regionales tienen un papel más bien de apoyo a los planes de movilidad para los trabajadores.

## **2. Breve informe sobre las sesiones de trabajo**

**6 de abril de 2011**

**Sarah Hollander – Instituto para Asuntos Ambientales de Bruselas (BIM)** explica el marco legal de la gestión de la movilidad para las empresas en la región de Bruselas.

Desde el año 2004 todas las empresas de más de 200 trabajadores deben tener un plan de movilidad verde (MP). Desde 30/6/11 la obligación se ampliará a

todas las empresas de más de 100 trabajadores. La obligación de Bruselas va más allá de la obligación federal belga ("El diagnóstico de movilidad") donde las empresas sólo tienen que proporcionar datos sobre su trabajo relacionado con la movilidad.

Un tercio de los 650.000 empleados en de la Región de Bruselas, (270.000) se encontrarán dentro de la obligación. La mayoría de las empresas involucradas están en el centro de Bruselas, con una buena accesibilidad en transporte público.

Las empresas deben "pagarse" a sí mismas el plan de movilidad, pero el BIM ofrece, en parte, soporte técnico gratuito a las empresas. Las empresas no necesitan contratar asesoramiento externo de, por ejemplo consultores.

Resultados: en comparación con 2005 son más las empresas en el año 2008 que han implementado las medidas de gestión de la movilidad.

Un nuevo elemento es la obligación de aplicar medidas (30/6/11) en lugar de (sólo) hacer un plan de movilidad. Antes de 2012, dos de las siguientes medidas tienen que ser aplicadas:

- coordinador de la movilidad interna (que se anunciará a todos los empleados y los sindicatos), el BIM organiza cursos y proporciona información / apoyo a los coordinadores de movilidad
- obligación de informar a los empleados sobre el Plan de movilidad y de organizar campañas de sensibilización. El control se realiza a través de auditorías periódicas
- Informar sobre la accesibilidad multimodal (plan)
- medidas para facilitar el uso del transporte público (a escoger–6 medidas diferentes: sistema de bicicletas compartido, la cofinanciación de la oferta de transporte público, transporte público gratuito para los trabajadores, destinar el presupuesto para los coche de empresa a otros modos de movilidad sostenible (\*) ...)

- Habilitar aparcamiento de alta calidad para las bicicletas de los trabajadores y visitantes: que permita estacionamiento para un incremento del 20% de ciclistas. Mínimo 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada cinco plazas de aparcamiento de coches
- la política para coches se encaminada a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, ... de los vehículos de empresa
- Plan de acción para niveles elevados de contaminación (días de smog). Esos días, en la región de Bruselas, el límite de velocidad es de 50km / h; las empresas tienen que informar a sus trabajadores sobre las alternativas sostenibles para el coche. Hay un servicio de alerta por sms y correo electrónico que con una antelación de 24 horas avisa de un pronóstico de un nivel alto de contaminación.

Las empresas tendrán que proporcionar al BIM los informes de auditoría y de control y también deberán proporcionarles las mejores buenas prácticas

**P:** ¿Los emplazamientos con más de 100 trabajadores, pero incluyendo diferentes empresas están obligados a hacer un plan de movilidad?

**R:** No, este no es el caso. Es casi imposible para las pequeñas y medianas empresas tener un plan de movilidad o un coordinador de la movilidad

**P:** ¿Puede la Región de Bruselas introducir la obligación de hacer planes de movilidad, aunque no exista la obligación a nivel federal?

**R:** Sí, porque los asuntos de movilidad y medio ambiente son competencias regionales

**P:** ¿Los sindicatos participan en el proceso de elaboración de los planes de movilidad a nivel general o a nivel de empresa?

**R:** No hay obligación como tal y el BIM desconoce si esto sucede en las empresas. Sin embargo, la entrada en vigor de la obligación es paralela a la de la "diagnosis federal", y debe ser discutido a nivel del comité de empresa.

**P:** ¿Hubo una gran oposición a esta obligación?

**R:** En realidad no, porque las medidas siguen son moderadas. Otra cosa sería obligar a reducir el número de plazas de aparcamiento, pero es evidente que las empresas prefieren cumplir con las obligaciones...

**P:** ¿Ha habido una reducción del número de plazas de aparcamiento en las empresas?

**R:** Hasta ahora no se ha analizado. Sin embargo, lo que sí se sabe es que existe un claro aumento de los vehículos de empresa.

**Nota:** la región de Bruselas está estudiando si una parte de la oferta de plazas de las compañías, pueden someterse a imposición. Por ejemplo si, en base a un estudio, 50 plazas de aparcamiento son suficientes, y una empresa tiene 70 plazas, habría un impuesto sobre las 20 plazas adicionales. Habría tres opciones para una empresa: 1/ tener la cantidad propuesta de plazas, 2 / pagar impuestos por las plazas excedentarias ó 3/ que los espacios de estacionamiento fueran disponibles para el resto de ciudadanos. En esta última opción, los espacios de aparcamiento públicos adicionales se restarían del número existente de plazas de aparcamiento en suelo público.

(\*) Observación relativa a los coches de empresa de Bart Neyens: los sindicatos no están totalmente a favor de cancelar el sistema de vehículos de empresa ya que la cuarta parte de los trabajadores de cuello blanco tienen vehículo de empresa...

**Thomas Vanoutrive – Universidad de Amberes** hace una presentación sobre el estudio federal “desplazamientos de casa al trabajo “(diagnóstico sobre movilidad 2008).

En Bélgica toda empresa de más de 100 trabajadores está obligada a aportar datos básicos de movilidad y accesibilidad al gobierno federal (esta normativa afecta al 30% de los trabajadores belgas)

Explica que, en general, hay cinco maneras en que las autoridades públicas pueden influir en el comportamiento de la movilidad de los trabajadores a través de las empresas:

- planes de movilidad obligatorios

- planificación urbanística y ordenación del territorio (\*)
- medidas fiscales
- información, comunicación, ...
- el diálogo social

(\*) La directiva de la UE de Servicios prohíbe ciertas medidas (ikea-ley). Sin embargo, es posible limitar las plazas de aparcamiento en los nuevos desarrollos urbanísticos.

**P:** ¿Quién decide (por ejemplo, a partir de un informe de impacto de la movilidad) sobre el número de plazas de aparcamiento?

**R:** Esto depende del nivel de desarrollo. El pequeño desarrollo es de nivel municipal y los grandes desarrollos son de nivel regional

**P:** ¿Cuál es una medida eficaz para promover la movilidad sostenible dentro de una empresa?

**R:** Un coordinador de movilidad es una de las medidas más necesarias

**Nota:** En Catalunya, más de 100 sindicalistas de CCOO han sido alumnos de cursos sobre la movilidad sostenible al trabajo. A parte de los contenidos teóricos, los cursos incorporan un ejercicio práctico que simula un plan de movilidad para los centros de trabajo de los alumnos, también cuenta con una vista técnica a una gran área de generación de movilidad al trabajo y, finalmente los alumnos evalúan sus conocimientos en un examen final.

**7 de abril de 2011**

**Frank Van Thillo, presidente del Consejo de Movilidad de Flandes (MORA)** explica el papel y actividades que desarrolla el MORA

El MORA, creado por decreto, es uno de los resultados de la política de la región flamenca para un mejor desempeño del gobierno. Se creó dentro del Consejo

Económico y Social de Flandes (SERV), y por lo tanto está fuertemente ligado al diálogo social.

Sus miembros son:

- 12 agentes sociales propuestos por el SERV (6 en representación de los empresarios y 6 por los trabajadores con un máximo de 6 agentes interprofesionales, los restantes son representantes del sector del transporte privado)
- 6 organizaciones de movilidad
- 2 organizaciones ecologistas
- Asociaciones de municipios y provincias de Flandes
- Empresa regional de transporte público “De Lijn” y la empresa nacional de ferrocarriles
- 3 expertos

Además el MORA tiene un secretariado, una junta directiva (compuesta por presidente, 2 organizaciones de movilidad y dos agentes del SERV) y dos comisiones especiales: una para el transporte de mercancías y otra para el de pasajeros.

Las funciones del MORA son

- Asesorar en materia de políticas de movilidad del gobierno Flamenco
- Contribuir al desarrollo de un enfoque de las políticas favorable a la movilidad sostenible
- Reflejar en los documentos y propuestas las leyes y regulaciones
- Asesorar en materia de presupuestos y políticas de inversión (incluidas las del transporte público)
- Asesorar en la aplicación de políticas europeas y tratados internacionales
- Publicar cada 5 años un informe de movilidad en Flandes con recomendaciones para políticas futuras

Sus más importantes recomendaciones son:

- Una política integrada de movilidad
- Seguimiento como base de la política
- Un sistema de transporte integrado e intermodal
- Política de transporte de pasajeros centrada en la movilidad al trabajo
- Política de modernización de infraestructuras

- Política dirigida a la seguridad vial
- Política de sostenibilidad

En el debate sobre el peaje para el transporte de mercancías MORA ha tenido un papel predominante.

La evaluación de su actividad después de 5 años es que el MORA tiene una gran legitimidad entre sus miembros y los miembros del Parlamento de Flandes. El MORA claramente contribuye a mejorar la toma de decisiones en el nivel del Gobierno flamenco, por lo que es más democrático al objetivar la discusión.

Pero al parecer esto tiene poco efecto en el gobierno que está más influido por la opinión pública que por el asesoramiento de las organizaciones intermedias.

Como reacción a esta conclusión, Llorenç Serrano de la delegación española, explica que la participación de las organizaciones intermedias no conduce necesariamente a un proceso más democrático. (Existe peligro de corporativismo con apariencia de representación popular)

**P:** ¿El MORA tiene un presupuesto?

**R:** Sí, además del presupuesto para el trabajo diario, hay presupuesto para los estudios

**P:** ¿Cómo se usarían los ingresos de la tarificación vial?

**R:** El gobierno lo pondría en el presupuesto general, el MORA propone que se reinviertan en movilidad.

**Alain Vanden Plas es el responsable de movilidad en el secretariado de MORA y explica el Plan de movilidad de Flandes**

Explica primero la distribución de competencias entre los diferentes niveles (federal, regional, municipal). Esta es una de las dificultades de la gestión de la movilidad porque con frecuencia los trabajadores viajan entre Flandes y Bruselas. Existen además competencias duplicadas (marco fiscal).

El plan pretendía reducir la distribución modal del coche de 70 a 60% pero no ha tenido éxito hasta ahora.

Los elementos básicos del plan incluyen:

- Más apoyo a los empresarios que quieren trabajar en la movilidad sostenible fundamentalmente a través de los Mobidesk (departamentos de movilidad) provinciales
- Mejores alternativas al coche: más carriles bici, conexiones con el transporte público, promoción del coche compartido y el carpooling, teletrabajo
- “Movilidad a la medida”: integración de la movilidad al trabajo a los planes de movilidad municipales, fondo para la movilidad al trabajo, integración de la accesibilidad en la planificación urbanística, permitir a los autobuses de las empresas utilizar los carriles del transporte público (buses)
- Sensibilización y educación

El fondo de los desplazamientos permite a los empresarios la posibilidad de obtener una subvención de un máximo de 50% durante 4 años para la aplicación de medidas que estimulen a los trabajadores a utilizar más las alternativas al automóvil. Se han gastado ya 19 millones de € en acciones muy diversas (que van desde la oferta de transporte al aumento de las intervenciones financieras de la empresa para fomentar la bicicleta). Los agentes sociales desempeñan un papel importante en la evaluación de los proyectos presentados. Todos los proyectos son supervisados por el Gobierno, para garantizar que el dinero está bien empleado. En estos momentos se está revisado el fondo para la movilidad al trabajo.

La perspectiva de los empresarios y representantes de los trabajadores no es la misma. Los sindicatos quieren que los empresarios se comprometan más, mientras que los empresarios se oponen a cualquier obligación. Todos están de acuerdo sin embargo con los “escáneres de movilidad” son necesarios y eficaces como herramienta de los empresarios para decidir qué medidas aplicar.

Frank Van Thillo concluye que, en general, la implicación de los trabajadores en la toma de decisiones es crucial para el éxito de la gestión de la movilidad en las

empresas. Sin embargo, en muchas empresas, los sindicatos simplemente dan su aprobación y poco más.

En estos momentos el MORA prepara la concreción del “PACTO 2020” (con objetivos similares al plan de movilidad al trabajo). Incluirá el compromiso de empresarios y trabajadores de cumplir los objetivos del nuevo plan de movilidad.

**Karin Dries – Ayuntamiento de Amberes** explica el plan de movilidad de la Administración de la Ciudad para los trabajadores ante la oportunidad que representa la centralización a una nueva localización.

Para la administración de la ciudad, había dos razones para el desarrollo de un plan de movilidad:

- Satisfacer las demandas los trabajadores
- La responsabilidad hacia el barrio: evitando el impacto del tráfico en las calles circundantes causada por la nueva localización

Una encuesta preliminar muestra que un enfoque centrado en el uso de la bicicleta y del transporte público disponible son las medidas más eficaces. El plan se centra en informar a los ciudadanos sobre las modalidades sostenibles: guía de accesibilidad, consejos personales para viajar, información en una intranet. También se realizaron inversiones en infraestructura interna relacionada con las bicicletas (aparcamientos, servicios), para evitar objeciones a la posibilidad de usar la bicicleta.

El aparcamiento subterráneo existente era "demasiado pequeño" en comparación con el número de conductores de automóviles que había antes del traslado a las nuevas instalaciones. Por lo tanto, sólo se permite aparcar a los coches de servicio, viajeros y visitantes. El principio fundamental es “los conductores solos no tienen acceso al estacionamiento”. Esta regla es para todos, salvo para uno pocos directivos que tienen un "vehículo de la empresa”.

**P:** ¿Se ha pensado sobre la introducción de estacionamiento de pago?

**R:** No, la elección fue restringir el acceso a los coches con un solo ocupante. Hay suficientes opciones de aparcamiento gratuito a menos de 1 km a pie. Fue una

elección clara para preservar la calidad de vida del vecindario y el aparcamiento de pago no ayudaría a alcanzar este objetivo.

**Steven Dierckx – gestor del programa I-bus** nos describe el establecimiento, ejecución y actual situación del proyecto I-bus.

- I-bus es una optimización de los servicios de autobús existentes a partir de 6 empresas del área del puerto de Amberes.
- Tiene un consejo asesor que está compuesto por 12 miembros + el gerente de I-bus. Cada compañía tiene un representante de los empresarios y uno de los sindicatos. Todos los cambios en los horarios o rutas de los autobuses es discutido y aprobado por el por el consejo
- Hay 29 líneas de autobuses para los trabajadores durante el día y 12 para los trabajadores del turno de noche. Se cuenta con una flota de 55 vehículos, operados por una empresa, para estos servicios. Los autobuses son lo más ecológicos posibles.
- Las 6 empresas emplean a 4.000 trabajadores, 3.166 de ellos están en la base de datos de I-bus (utilizado para el desarrollo de las líneas de autobuses), entre 1/1/10 y 28/2/11 hubo 2.572 usuarios diarios (por lo menos lo utilizaron una vez)
- Ocupación:
  - Buses diurnos: media de 17,44 pasajeros por autobús (10,5 mín. - máx. 24,5)
  - los trabajadores por turnos: tienen un promedio de 7 pasajeros por autobús (mín. 3 - máx. 13)
- I-bus ha logrado optimizar el servicio: 6 buses menos para los trabajadores de día y 6 autobuses menos para los trabajadores del turno de noche. En cambio el número total de pasajeros sigue siendo el mismo.
- La ventaja de I-bus es también el sistema "track & trace" que permite disponer de datos sobre el número de pasajeros. Es útil para hacer facturas separadas para cada empresa y también para la optimización de las líneas de autobús sobre la base del número de usuarios.

- La optimización resultó un beneficio económico para las 6 empresas, pero también fue una ventaja para los trabajadores, como el área de cobertura es mucho mayor que antes: hay líneas de autobuses a más destinos.

**P:** ¿Cómo se explica la fluctuación entre el número de pasajeros entre enero de 2010 (43.493) y enero de 2011 (36.894)?

**R:** en parte es debido a cambios en el empleo (disminución del número de trabajadores), pero también por el clima (si nieva, los ciclistas tienden a utilizar el I-bus con más frecuencia)

**P:** ¿El consejo asesor se limita a I-bus? y si es así, ¿por qué?

**R:** Hasta el momento se limita al I-bus. Quizás en un futuro próximo se promueva un bus para las bicicletas y los ciclistas (por el uso de la autopista a través del túnel), pero otras acciones de movilidad sostenible no se contemplan en un futuro próximo.

**P:** ¿Ha habido una evaluación entre los usuarios?

**R:** Aún no, pero está prevista

**P:** ¿Pueden utilizar los trabajadores externos el servicio del I-bus (seguridad, limpieza, etc.)?

**R:** El consejo asesor de I-bus decidió limitar el servicio a los trabajadores empleados directamente por las 6 empresas, con el fin de no complicar la gestión del servicio. Por el momento, a los terceros, en parte se les permite el uso de los servicios del I-bus (por ejemplo, a las empresas vecinas, a los contratistas externos, etc.), siempre y cuando no una modificación estructural de los horarios, etc. BASF (3.000 trabajadores) tiene sus propios autobuses, pero busca la colaboración con el I-bus. Esto significa, sin embargo, un cambio estructural en el sistema y necesita ser estudiado en profundidad. Pero el consejo de I-bus quiere optimizar aún más el sistema buscando oportunidades para incluir a más empresas participantes.

**P:** ¿Por qué no se utilizan furgonetas para sustituir los vehículos con menos de pasajeros

La razón principal es el hecho de que se trabaja con 6 empresas diferentes, 6 diferentes culturas y no es tan fácil de implementar estos sistemas.

## 8 de abril de 2011

**Hans Floré – Técnico de movilidad, provincia de Brabante-Flandes** explica el papel que la Provincia juega en la gestión de la movilidad.

Actividades principales:

En 2003 el Ministerio de Movilidad de Flandes fundó los gabinetes de movilidad (MD). Sus tareas se centran en el apoyo práctico a proyectos de gestión de movilidad y menos a los estudios. La decisión de pasar del apoyo a los estudios a la ayuda para la implantación de las actuaciones previstas en los planes de movilidad fue acertada.

- Principales actividades:

- Recomendaciones basadas en estudios a corto plazo (quick scans /análisis rápidos)

- Apoyo en la implantación y evaluación de proyectos de gestión de la movilidad

- La mayoría de las iniciativas parten de la dirección de la empresa, pero los sindicatos también pueden contactar con los gabinetes de movilidad y/o utilizar los fondos de movilidad al trabajo (Pendelfonds).

- quickscan: estudios a corto plazo sobre gestión de la movilidad en forma de presentaciones powerpoint con resultados y recomendaciones

Paso 1: recogida de datos a través de cuestionarios y hojas de excel con datos de movilidad de los trabajadores proporcionados, esencialmente por las empresas

Paso 2: análisis de datos paso 3: propuesta de medidas con un alto potencial

Paso 4: elaboración e implantación (a través del fondo de subsidios para la movilidad al trabajo)

- Fondo para la movilidad al trabajo:

- Cofinanciación hasta 50% (responsabilidad compartida)

- Facilitación de comienzo de proyectos (subsidios por 4 años)

- Solo son justificables los costes de implantación, no los de estudios. Se pueden incluir costes de personal (coordinador de movilidad)
  - El comité consultivo está formado por empresarios y sindicatos
  - Los proyectos específicos se deben negociar entre sindicatos y empresarios a nivel de empresa. La solicitud debe incluir al menos un informe del comité de empresa sobre el tema para poder obtener una subvención del fondo de movilidad.
- Hans ofrece algunos ejemplos de los proyectos realizados con este fondo:
- Aviapartner:
    - Títulos de transporte gratis limitados para ciclistas en caso de mal tiempo
    - Tarjeta de parking con acceso limitado a aparcamientos públicos cuando las circunstancias sean desfavorables (turnos de noche)
  - Fugzia fietst!: pequeña empresa de 5 trabajadores que compra bicicletas plegables para que los trabajadores las combinen con el transporte público

**P:** ¿Existen proyectos financiados por este fondo que busquen una gestión conjunta de la movilidad por parte de las empresas?

**R:** El trabajo conjunto de las empresas es una manera eficaz de gestionar la movilidad, pero una empresa tiene que liderar el proyecto y eso no siempre es fácil de lograr.

**P:** ¿Se consulta a los municipios en cuanto a medidas de gestión de la movilidad? (infraestructura para bicicletas)

**R:** Esto se hace a nivel de planificación urbanística pero sería mejor implicar a la administración municipal en el fondo de movilidad. La planificación del tiempo siempre es un problema: las empresas comienzan a trabajar en sus propuestas en el último momento.

Philippe Jacobs – “De Lijn” Empresa de Transporte Público de Flandes presenta el proyecto START para el aeropuerto de Bruselas. E un plan de acción de movilidad sirvió como parte de la estrategia general para preservar la accesibilidad económica al aeropuerto y las áreas industriales adyacentes.

- La accesibilidad es importante para los trabajadores y pasajeros del aeropuerto. La opción estratégica de la empresa de transporte público se centra

en los pasajeros. Al garantizar el acceso de pasajeros con transporte público se resuelven los problemas de accesibilidad de los trabajadores. El 20% de los pasajeros procede de 20km de distancia. Este era el grupo diana (prioritario)

- Hay 13 líneas de autobús de alta frecuencia al aeropuerto (en días laborables). El número de autobuses hacia y desde el aeropuerto crece cada año (+6.4% en 2010). Se espera que el número de pasajeros de estos autobuses aumente cuando se inaugure la conexión con la línea de ferrocarril (Diabolo) desde Amberes al aeropuerto

- Desde 2010 existe una línea adicional nocturna que abre el acceso al mercado laboral a personas en situación de desempleo. La tasa de desempleo en la ciudad de Bruselas es muy alta y se necesitan trabajadores (sobre todo en turnos de noche) en el aeropuerto. Por eso se tomó la decisión de organizar una línea de bus nocturna entre los barrios de Bruselas y el aeropuerto. La ocupación en este momento es de 1000 pasajeros al mes.

- Se han realizado múltiples esfuerzos para informar y comunicar sobre estas líneas de autobús

**P:** ¿Cuántos trabajadores hay en la zona del aeropuerto?

**R:** 5.000 trabajadores (18.000 en el aeropuerto mismo)

**P:** Este proyecto promueve los incentivos (aumento de la oferta) ¿también existen medidas restrictivas (gestión de aparcamientos)?

**R:** La estrategia es penalizar a los trabajadores que van a trabajar en coche y empujarlos a utilizar el transporte público. El objetivo es aumentar el acceso para los usuarios del aeropuerto (beneficios económicos).

**Jan Paesen – Universidad de Lovaina** explica el plan de movilidad y las políticas de la Universidad de Lovaina.

- Hay varias iniciativas de movilidad para los estudiantes y para los trabajadores: el uso gratuito del transporte público alquiler de bicicletas baratas para los estudiantes.

- El Fondo de movilidad al trabajo "proyecto 2WD": bicicletas gratuitas para los trabajadores, incluyendo el mantenimiento y la reparación. Compromiso de los trabajadores: el uso de la bicicleta para el desplazamiento domicilio-trabajo y para desplazamientos en jornada y no tienen acceso al aparcamiento de coches. Para la Universidad este sistema es 3 veces más barato que la asignación de 0,15 € / km que se da a la bicicleta (bastante frecuente en el sector público, aunque no es obligatorio).
- Hay algunos obstáculos en el proyecto: los ciclistas que vienen en bicicleta propia no pueden beneficiarse del proyecto, no hay flexibilidad en cuanto al uso alternado de coche y bicicleta
- Beneficios del proyecto:
  - Los beneficios de la economía de escala (los precios baratos de alquiler)
  - El tratamiento financiero del sistema (los gastos de contabilidad, la provisión de los costos futuros) garantiza la continuidad del sistema
  - El mantenimiento y la reparación de las bicicletas se realiza en talleres móviles
  - Las bicicletas también pueden ser utilizadas en el hogar
  - Mejora la imagen del Universidad

**P:** ¿Cuántos trabajadores utilizan el sistema?

**R:** El 30%

**P:** ¿Por qué hay transporte público gratis y no bicicletas gratis para los estudiantes?

**R:** Buena pregunta, se necesitan nuevas fuentes de financiación.

**Jos Vandikkelen, centro de bicicletas Velo (Lovaina)** da una breve explicación acerca de los servicios del centro de la bicicleta, gestionado por Velo para el suministro de bicicletas a los usuarios y a las empresas. Se muestra a los visitantes el aparcamiento público de bicicletas en de la estación, incluyendo un servicio de reparación de bicicletas. Esto es parte de un proyecto de economía social donde personas en de riesgo de exclusión (menos cualificados,

desempleados de larga duración, etc.) realizan pequeñas reparaciones y de servicios de mantenimiento por lo que se reduce el desempleo y regulariza la economía.

**Hans Goesens, CIP – proyecto urbanístico en la Estación de Lovaina** nos guió en la visita al Kop van Kessel-Lo, un nuevo proyecto de desarrollo urbano adyacente a la estación de Lovaina. Igual que en otras ciudades belgas (Amberes, Gante, Brujas, Lieja, etc.) las grandes inversiones en oficinas, apartamentos, hoteles, etc. se hacen en torno a estaciones,... El desarrollo de las áreas próximas a las estaciones ferroviarias, de centros trabajo y viviendas son parte de una política urbanística y de movilidad sostenible.

### 3. Conclusiones (Traject)

La visita a Bélgica tuvo un claro valor añadido para el proyecto E-cosmos. Mientras en otros países visitados la gestión de la movilidad se centra en el estudio y la planificación, al parecer en Bélgica, y especialmente en Bruselas y Flandes, se ha avanzado hacia otras fases. La movilidad se centra menos en estudios y más en la aplicación y las medidas de seguimiento.

La obligación de las empresas de implantar planes de movilidad en la región de Bruselas es un ejemplo interesante de la política orientada a la política de gestión de la movilidad. En Flandes la política está orientada a apoyar a las empresas (asesoramiento y financiación) para la aplicación de medidas de gestión de la movilidad.

Los marcos legales y fiscales promueven el uso del transporte público, la bicicleta y el “carpooling”. El fondo de movilidad al trabajo (en Flandes) y el diagnóstico federal (a nivel estatal) son vías eficaces de llevar la gestión de la movilidad al debate entre empresarios y trabajadores a nivel de empresa.

## Informe del primer taller – Madrid

---

### Descripción de la actividad:

Organizado por CCOO e ISTAS, con la participación de representantes de CGIL, ABVV, ACE, ISTAS y CC OO.

En el transcurso del taller se completaron las siguientes tareas:

- Puesta en marcha y detalles de las áreas del proyecto y otros temas de coordinación
- Discusión y aprobación de la metodología para el estudio.
- Comprobación de las visitas técnicas que se llevarían a cabo en cada país
- Intercambio de experiencias y conocimiento de diferentes prácticas exitosas en materia de movilidad sostenible en Madrid

### Programa del Taller:

A. Sesión de bienvenida a los asistentes e Introducción.

Socio anfitrión (CCOO): Llorenç Serrano, Secretario de medio ambiente y Carlos Martínez, director del proyecto E-COSMOS

B. El proyecto E-COSMOS

- Programa de Trabajo detallado. Manuel Ferri y Luis Cuenca, Comisiones Obreras
- Gestión del proyecto. Pilar Pedroso, ISTAS
- Presupuesto del proyecto. M<sup>a</sup> Cruz Martínez, Comisiones Obreras
- Estructura del programa de trabajo. Manuel Ferri y Luis Cuenca, Comisiones Obreras

C. Transporte y Movilidad al Trabajo

- Perspectiva internacional en movilidad. Manuel Ferri, Comisiones Obreras
- Perspectiva nacional en movilidad. Luis Cuenca, Comisiones Obreras
- Perspectiva local en movilidad. Manuel Fernández. Albano, Comisiones Obreras de Madrid

#### D. La movilidad in la región de Madrid

- Modos sostenibles de transporte en la región de Madrid. Domingo Martín Duque, Consorcio regional de Transportes de Madrid
- Experiencias en movilidad de empresas de la región de Madrid

\* Telefónica (Las Tablas). Luis Cuevas, Sección sindical Telefónica de CCOO

\* Orange (La Finca). Gustavo Adolfo Arribas, Sección sindical Orange de CCOO

\* Vodafone (Las Tablas). Raúl García, Sección sindical Vodafone de CCOO

#### 12 de enero de 2011

##### Descripción de la visita

- Lugares visitados
  - Polígono Industrial de Villaverde (Madrid) \*.
  - Tranvía de Parla

\* En el programa de trabajo del proyecto estaba previsto visitar los polígonos industriales de Getafe con las lanzaderas desde la estación ferroviaria de Getafe Central. Pero dada la escasa frecuencia de paso de las lanzaderas en horas valle y la duración del día en enero, se modificó el programa y se sustituyó por una visita al polígono industrial de La Resina en Villaverde, al sur de la ciudad de Madrid.

- Los siguientes objetivos se consiguieron durante la visita:
  - Ofrecer a los participantes información sobre los servicios de transporte específicos a los polígonos industriales del área metropolitana de Madrid
  - Conocer los servicios específicos del sistema de transporte público en el área metropolitana de Madrid.
  - Poner de relieve las dificultades y soluciones para mejorar estos servicios.
- Estructura de la visita: Se utilizaron todos los medios de transporte disponibles para cubrir la visita: Metro, trenes metropolitanos, autobuses lanzaderas y tranvía.
  1. Metro desde la sede de la jornada a Villaverde Alto

2. Lanzadera al polígono industrial de La Resina (Villaverde – Madrid)
3. Tren metropolitano Villaverde Alto – Parla
4. Recorrido circular en el tranvía de Parla
5. Tren metropolitano Parla – Madrid (Pta. del Sol)
6. Metro Pta. del Sol – Hotel

### Resultados:

El primero de los talleres del proyecto E-Cosmos quería establecer un acuerdo común sobre los objetivos, gestión, presupuesto y calendario para las visitas y talleres restantes. Una de las primeras consecuencias fue la modificación de las pautas para talleres y visitas, de forma que las actividades tendrían que desarrollarse durante tres días consecutivos, dando comienzo por la tarde del primer día y finalizando al final de la mañana del tercer día.

- Visita a Roma (Italia): 23-25 febrero
- Visita a Berlín (Alemania): 29-31 marzo
- Visita a Bélgica: 6-8 abril
- 2º Taller en Barcelona: 4-6 mayo
- 3º Taller en Barcelona: 6-8 junio
- Conferencia Final en Madrid: 25 de octubre

Para concluir, el proyecto E-cosmos busca **hacer un balance** de cómo está la situación de la movilidad en Alemania, Italia, Bélgica y España, respecto a:

- las políticas de gestión de la movilidad al trabajo (commuters)
- el papel y la función de los sindicatos (o la de los representantes de los trabajadores)

También pretende observar y aprender sobre las **mejores prácticas** en cada país

- vía presentaciones (“parte teórica”) y la discusión con los agentes locales clave
- vía visitas a los lugares de trabajo (“parte práctica”)

Como objetivos finales se buscará:

- describir lo que está ocurriendo en cada uno de los cuatro países

- definir directrices para los sindicatos sobre Gestión de la Movilidad – acciones y medidas
- sugerir directrices para una política común de la Unión Europea sobre Gestión de la Movilidad al trabajo

Para preparar las visitas técnicas, se elaboró un borrador de tareas para cada organización anfitriona, con la idea de aclarar aspectos prácticos y proporcionar información sobre población y marco institucional en cada país. Se diseñará un formulario para facilitar esta tarea.

Los aspectos relacionados con la movilidad tendrán que ser explicados con detalle y deberán incluir al menos:

- reparto modal de los desplazamientos al trabajo
  - número de vehículos por habitante
  - accidentes de tráfico
  - una breve descripción del marco legal existente sobre movilidad y sus políticas de gestión
  - niveles de obligación de las empresas para desarrollar planes de movilidad
  - contribución de los empresarios a los gastos de los de los desplazamientos al trabajo
  - coste medio de los viajes domicilio-trabajo en transporte público
  - Coste medio mensual de las tarifas del transporte en autobuses, tranvías, Metro o trenes metropolitanos
    - Contribución de los empresarios
    - Costes específicos del transporte en cada país
  - Descripción clara de los diferentes problemas de movilidad de los desplazamientos al trabajo que se consideren
    - Los aspectos ambientales
    - Los aspectos sociales (exclusión, etc.)
    - El marco legal y fiscal
    - Cuestiones relacionadas con la salud
    - Aspectos económicos
    - Aspectos específicos de cada país

- Descripción del papel y experiencias de los sindicatos (y otras organizaciones involucradas en la gestión de la movilidad):
  - ¿Es la movilidad sostenible una función de los sindicatos?
  - ¿Forma parte de la negociación colectiva?
    - ¿A nivel nacional?
    - ¿A nivel regional?
    - ¿A nivel sectorial?
    - ¿A nivel de empresa?
- ¿Dónde se focaliza?
- Aspectos específicos de cada país
  - Descripción de algunas buenas prácticas
    - ✓ iniciativas sindicales
    - ✓ iniciativas de las autoridades locales
    - ✓ iniciativas de los empresarios
    - ✓ iniciativas de los polígonos industriales

## Informe de la segunda visita y taller – Barcelona

---

### 4 de mayo de 2011

**Visita al Polígono industrial y de servicios de Can Sant Joan.** Los socios cogieron el tren en Barcelona para desplazarse a la zona industrial de Sant Joan donde trabajan unos 12.000 trabajadores. Esta área se localiza en un punto de máxima centralidad con inmejorables conexiones al entorno metropolitano y a los principales ejes viarios catalanes (España-Europa). Hay un autobús lanzadera desde la estación ferroviaria que da servicio al área industrial. En horas punta la frecuencia del bus es muy elevada y coincide con las llegadas de los trenes, siendo un buen ejemplo de intermodalidad. El servicio está alcanzando sus límites: la capacidad de la estación de tren es demasiado pequeña y, por ejemplo, no hay una buena infraestructura para las esperas del autobús lanzadera. En un futuro cercano se harán algunas inversiones para mejorar el servicio de este autobús: habrá una prolongación de la línea de autobús de tal forma que el autobús conecte con otras líneas ferroviarias y se implantara un carril bus en el polígono para evitar los atascos de tráfico.

### **Albert Pérez (CONC) y Albert Vilallonga (ISTAS) – Más información sobre el plan de movilidad de Sant Joan**

Las cifras sobre la distribución modal muestran el éxito del plan de movilidad: 26% de los trabajadores usan el transporte público para desplazarse al polígono de Can Sant Joan. Ellos mencionan el cambio de mentalidad: en el pasado los poderes públicos responsables de la planificación pensaban solo en “más carreteras” como la única solución a las necesidades de movilidad en cambio ahora consideran que la mejora del transporte público también es parte de la solución.

### **Rafael Requena, Gestor de movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB)**

Rafael Requena explicó como la UAB gestiona los temas de movilidad. La decisión de localizar la Universidad fuera de la ciudad fue tomada en los años 60 cuando la sostenibilidad no era uno de los principales temas a considerar. Por su localización periférica y alejada de los núcleos genera muchos desplazamientos cotidianos de los estudiantes y trabajadores que mayoritariamente residen lejos de la universidad. El 54% lo hace mediante transporte público, el 38% mediante coche privado de estos el 11% en coche compartido. La participación de la bicicleta es menor al 1% y el 7% vienen a pie (algunos de estos residen en residencias universitarias del campus). El gestor de movilidad está convencido de que es posible un incremento de los desplazamientos ~~de~~ en bicicleta, transporte público y coche compartido pero que las restricciones en el aparcamiento son una condición previa y necesaria. Por ejemplo, si los estudiantes pagarán por aparcar generarían medios para invertir en medidas sostenibles como, por ejemplo: en un sistema barato de alquiler de bicicletas para los estudiantes.

**5 de abril de 2011**

### **José Manuel Jurado, responsable del departamento de sostenibilidad de la CONC. El transporte y la movilidad al trabajo.**

José Manuel Jurado explicó el papel que juegan los sindicatos en el debate sobre la movilidad de los trabajadores. Des del punto de vista sindical, la movilidad sostenible al trabajo tiene como principales retos promover la integración social, disminuir la accidentalidad, reducir los costes de la movilidad de los trabajadores, recortar el tiempo dedicado a los desplazamientos y, evidentemente, reducir las emisiones contaminantes que perjudican la salud y aminorar las emisiones de CO<sub>2</sub> para combatir el cambio climático.

### **Àngel López, Director de servicios de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona. Políticas de movilidad de Barcelona.**

Àngel López hizo una presentación sobre la política y las estrategias de movilidad del ayuntamiento de Barcelona. En el momento presente, el reparto modal es:

30% de transporte público (TP), 24% coche, 45% andando y un 1% de bicicleta para los viajes internos. Para los desplazamientos desde y hacia fuera de la ciudad el reparto sería: 44% TP, 47% coche y 9% andando /bicicleta. Las nuevas políticas de movilidad del ayuntamiento están teniendo éxito porque el número de viajes en coche han descendido desde 2000. Barcelona pone gran interés en controlar y evaluar la movilidad. Edita una pequeña publicación anualmente con las principales cifras y características sobre movilidad.

Basándose en su experiencia, Ángel López da algunos consejos para una política de movilidad urbana satisfactoria:

- Es necesaria una mezcla de diferentes medidas (zona 30, la política de aparcamientos, infraestructuras para bicicletas,...). Una sola medida no es suficiente son necesarias varias medidas coordinadas entre sí para alcanzar los objetivos
- La gente elija el modo de movilidad que más le conviene ("beneficio individual") y no porque sea lo mejor para la sociedad. Las autoridades locales tienen el deber de hacer lo mejor para toda la comunidad. Por lo tanto, las autoridades locales deben invertir en los modos de movilidad que tienen el mayor valor añadido para la sociedad.
- Se trata de hacerlo bien a la hora de tomar las decisiones y la elección de las inversiones más eficientes (desde el punto de vista de la sociedad)
- Utilizar los ingresos de estacionamiento para invertir en los modos más sostenible
- Dar prioridad a los viandantes y fomentar los modos que utilizan menor espacio urbano

La estrategia de movilidad de Barcelona consiste en cuatro prioridades y cuatro instrumentos principales:

→ 4 prioridades:

- bienestar (seguridad, salud, ...) y la calidad de vida
- sostenibilidad (cambio climático, ...)

- equidad
- la eficiencia económica

→ 4 instrumentos para llegar a esto:

- innovación
- imaginación
- excelencia consenso

Nota: el consenso a nivel político y con los ciudadanos es más fácil cuando llegó a "la innovación, la imaginación y la excelencia" se combinan y se maximiza.

El sistema Bicing (de alquiler de bicis), que está explotado y financiado por la propia ciudad, y la forma en que la ciudad ha respondido a esta nueva oferta de movilidad son ejemplos de esta política inteligente.

### **Visita guiada en Bicicleta por el barrio @22**

Se organizó una visita guiada en el barrio 22 @. Este barrio fue una zona de gran actividad industrial y ahora: en plena transformación y desarrollo de la nueva ciudad: 4.000 nuevas viviendas, 145.000 m<sup>2</sup> de equipamientos públicos, 44.000 trabajadores activos nuevos. El 22 @ es un distrito de desarrollo sostenible, con respeto por el pasado histórico de esta zona. Una nueva línea de tranvía, varias estaciones de Bicing y buena infraestructura para bicicletas son un estímulo para los modos de transporte sostenibles, y crea un ambiente atractivo.

**6 de abril de 2011**

### **Albert Vilallonga, técnico de movilidad de ISTAS**

Albert Villalonga hace hincapié en la importancia de que los miembros del sindicato se formen en el campo de la movilidad sostenible. El objetivo del programa de formación en movilidad es dotar a la representación sindical de los conocimientos y habilidades para llevar a cabo actuaciones que fomenten la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa y económica para acceder a

los centros de trabajo. Y están concebidos para que sean útiles a los sindicalistas para intervenir en sus centros de trabajo promoviendo acciones favorables a la movilidad sostenible.

Los cursos a partir de una estructura y unos contenidos estándares, estos se adaptan a las demandas y necesidades sindicales.

Hay dos formatos de cursos:

- Los cursos presenciales. Son de 50 horas los superiores y de 20 horas los básicos. Estos cursos incluyen una visita técnica a grandes centros generadores de movilidad al trabajo, un ejercicio práctico y un examen final. Además sindicalistas que han participado en casos de buenas prácticas en movilidad presentan sus experiencias. El profesorado es muy diverso y son reputados especialistas en su campo: sindicalistas, técnicos del sector público y privado, del mundo académico y de asociaciones favorables a la movilidad sostenible.
- Los cursos a distancia on-line. Son cursos de 50 horas tutorizados que contienen ejercicios de autoevaluación y un ejercicio final. La ventaja es que los alumnos pueden seguir los cursos con independencia del momento y lugar en que se conecten.

Des del primer curso que se realizó en septiembre de 2009. Ha habido más de 400 alumnos que han cursado los cursos que imparte ISTAS.

Los cursos han permitido impulsar y reforzar las actuaciones sindicales en movilidad sostenible al trabajo. Prueba de ello es que los ejercicios prácticos han servido de estímulo para iniciar intervenciones sindicales en movilidad en los centros de trabajo de los alumnos.

**Experiencias en movilidad (Josep Expósito, responsable de movilidad de CCOO de las comarcas de Girona; Vicenç Tarrats, responsable de movilidad de CCOO del Barcelonés; Daniel Gutiérrez, responsable de movilidad de CCOO del Baix Llobregat y José Luis Hoyos, responsable de movilidad de la Federación de industria del Baix Llobregat)**

Vicenç Tarrats explica las experiencias en planificación y gestión de la movilidad en el área metropolitana de Barcelona. Defiende la importancia de tener un responsable en movilidad en la estructura del sindicato en cada territorio. Pues este responsable sindical asesora y da soporte a los delegados sindicales si hay un problema de movilidad en un polígono industrial o en una empresa. Además representa al sindicato en los ámbitos de participación como en el caso de la Mesa de movilidad del polígono de la Zona Franca (la mayor área industrial de Catalunya) donde se elaboran y discuten propuestas para gestionar la movilidad.

Josep Expósito expone las actuaciones en movilidad llevadas a cabo por el sindicato en Girona en los últimos años. La capacidad de promover actuaciones des del sindicato, atender las demandas de los delegados y participar en diversas iniciativas favorables a la movilidad sostenible al trabajo, es la prueba fehaciente de la necesidad que tiene las organizaciones sindicales de dotarse de un responsable de movilidad.

Daniel Gutiérrez explica las acciones realizadas por la organización sindical en la zona industrial de El Pla (300 empresas, 10.000 trabajadores), una de las áreas incluidas en el proyecto Gesmopoli. Gesmopoli fue una experiencia piloto que tuvo por objeto la intervención global y sostenible en la movilidad de 6 polígonos industriales, incidiendo en las tareas de planificación, de negociación entre agentes, de gestión y de actuación sobre el territorio. El proyecto, con el impulso de cinco socios y se inicio 2005 finalizando en 2008. Los socios se responsabilizaron de la implantación y coordinación del proyecto en cada uno de los polígonos. CCOO se hizo cargo de ejecutar el proyecto en el polígono El Pla. Una de las medidas llevadas a cabo fue la elaboración de un Plan de movilidad en el seno de la Mesa de movilidad del polígono. En este órgano de planificación y gestión de la movilidad del polígono participaron, a parte de los sindicatos, las organizaciones empresariales, las autoridades locales y las administraciones metropolitanas de movilidad y los operadores de transporte de la zona. Posteriormente se fueron ejecutando tímidamente algunas de las medidas que contenía el plan para promover los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Por problemas de financiación agravados con la crisis ha habido una desaceleración, aunque recientemente se ha contratado un Gestor de movilidad financiado por los empresarios del polígono.

José Luis Hoyos, es un representante sindical de una de las empresas del polígono Almeda. Cuando su empresa se traslado desde Barcelona al polígono Almeda, tomó la iniciativa de ponerse en contacto con el departamento de movilidad de CCOO, y también con representantes sindicales de otras empresas de la zona para hacer frente común para promover el acceso sostenible al polígono. Con el impulso de CCOO se formó, con todos los agentes del polígono, una Mesa de movilidad para elaborar un Plan de movilidad del polígono con la tutela y financiación de la Autoridad territorial de la movilidad metropolitana de Barcelona, con lo cual el polígono se incorporó a la estrategia de movilidad sostenible de la región.

## Informe de la tercera visita y taller – Barcelona

---

**6 junio 2011**

### **Visita a las instalaciones del Aeropuerto de Barcelona**

Los socios se concentraron en el punto de encuentro de la T1 del aeropuerto de El Prat de Llobregat (Barcelona), en el cual trabajan unos 12.000 trabajadores, para conocer los servicios de transporte de trabajadores y viajeros, como la conexión ferroviaria con la ciudad (Rodalies), el aerobús (autobuses regulares que enlazan con Barcelona), la lanzadera que conecta la T1 y la T2 del aeropuerto y el bus interurbano que conecta la T2 con la localidad del Prat del Llobregat.

La línea ferroviaria de Rodalies lleva más de 30 años en funcionamiento, pero con unos horarios y frecuencias insuficientes. Se puso de relieve que gracias a la acción sindical de CCOO y aprovechando el traspaso de competencias de las Rodalies al gobierno regional, se amplió el horario de trenes al aeropuerto de forma que el con el primer y último tren pudieran desplazarse los trabajadores del aeropuerto. Asimismo a partir de las reivindicaciones de CCOO haciendo movilizaciones en el mismo aeropuerto y elaborando un documento de propuestas se consiguió mejorar y ampliar la oferta de autobuses para acceder al aeropuerto pasando de tener dos líneas de aerobús integradas tarifariamente a seis que hay en la actualidad. Últimamente se ha construido aparcamiento vigilado para bicicletas y un carril bici de conexión interna de la zona aeroportuaria, tal y como proponía el Plan de movilidad que se elaboró a propuesta del sindicato, ahora falta que se mejore los enlaces con los núcleos urbanos circundantes más próximos para que realmente sea útil para ir pedaleando al aeropuerto.

### **Guillem Alsina (Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona) y Manel Ferri (CC OO). La accesibilidad al aeropuerto de Barcelona**

Se expusieron las bases de la gestión de los nuevos autobuses al aeropuerto por parte de la Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona (EMT). E igualmente, se explicaron los cambios paulatinos que fueron introduciendo para

mejorar los servicios de autobús que han provocado un crecimiento significativo del número de usuarios doblándose en algunos casos y alcanzándose, en el caso del línea 46 que conecta Barcelona con el aeropuerto más de 100.000 usuarios mensuales.

Seguidamente se hablo del proceso de intervención sindical desarrollado por CCOO del Baix Llobregat y el Departamento de movilidad de CCOO de Cataluña A partir de las reivindicaciones de CCOO, haciendo movilizaciones en el mismo aeropuerto y elaborando un documento de propuestas, se consiguió mejorar y ampliar la oferta de autobuses para acceder al aeropuerto pasando de tener dos líneas de autobús integradas tarifariamente a seis que hay en la actualidad. Últimamente se ha construido aparcamiento vigilado para bicicletas y un carril bici de conexión interna de la zona aeroportuaria, tal y como proponía el Plan de movilidad que se elaboró a propuesta del sindicato, ahora falta que se mejore los enlaces con los núcleos urbanos circundantes más próximos para que realmente sea útil para ir pedaleando al aeropuerto.

**7 junio 2011**

### **Buenas prácticas de acceso al trabajo**

El grupo se desplazó a primera hora en transporte público al polígono Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y las primeras intervenciones se desarrollaron en la Sala CILSA/ZAL

### **Rosend Bosch, Gestor de Movilidad de la zona de actividad productiva del Delta del Llobregat**

Rosend explicó los pormenores de Plan de Movilidad que afecta al área de actividad productiva más relevante de Cataluña (40.000 trabajadores): la Zona Franca, la Zona de Actividades Logísticas y el polígono Pratenc. La implantación de las medidas ha tenido ritmos diferentes al afectar a varios municipios Barcelona, Hospitalet de Llobregat y el Prat de Llobregat. A la vez explicó la constitución, composición y fases del trabajo de la Mesa de Movilidad que ha venido funcionando en paralelo al desarrollo y aplicación del Plan de Movilidad

### **Vicenç Tarrats, responsable movilidad CCOO, comarca del Barcelonès**

Se detuvo en los procesos más relacionados con la intervención y seguimiento sindical del Plan de Movilidad y la Mesa de Movilidad del polígono, con la implicación de los comités de empresa, el sistema de representación elegido y la implicación municipal en estos procedimientos.

### **Carlos Caro (Comité de Empresa Gearbox)**

El Sr. Caro hizo una presentación sobre la implicación de Gearbox en el Plan de Movilidad del Polígono Pratenc. Se realizó en la sede de la empresa Gearbox (empresa dedicada a la fabricación de cajas de cambio para automóviles) y lo hizo en calidad de presidente del Comité de Empresa. Recalcó la importancia e implicación de los trabajadores en la Mesa de Movilidad del polígono para la consecución de una línea de autobús lanzadera desde el intercambiador de El Prat (Tren -autobús) y la gestión del aparcamiento (con espacio segregado para bicicletas y la organización del coche compartido en Gearbox).

### **La movilidad vista desde la ciudad de El Prat**

Las sesiones de tarde se desarrollaron en los locales de CCOO de la comarca de El Baix Llobregat situados en la localidad de El Prat del Llobregat

### **Sergi Alegre, teniente alcalde de Urbanismo, Territorio y Medio Ambiente del Prat de Llobregat**

El Sr. Alegre realizó una explicación de las políticas de movilidad sostenibles llevadas a cabo por el equipo de gobierno en El Prat a lo largo de los últimos 8 años. El gobierno municipal de El Prat ha venido trabajando en la integración de los polígonos industriales y de servicios en las redes de transporte municipal con la implantación de líneas de autobuses al polígono Pratenc y el aeropuerto.

Explicó la red de espacios protegidos del municipio que integran el delta del Llobregat, un espacio protegido como Parque Natural, y la política de urbanismo en relación con la movilidad sostenible (zonas 30, red de vías ciclables y peatonales, etc.)

## **Experiencias sindicales en movilidad (Daniel Gutiérrez, Teresa Castellà, Albert Vilallonga)**

Daniel Gutiérrez pasó a exponer las políticas de movilidad para acceder a los centros de trabajo en el polígono Pratenc, centrándose en la implantación del bus PR4. Este autobús fue una demanda de la coordinadora de trabajadores del polígono liderada por CCOO.

Para la puesta en marcha de la línea PR4 que une el intercambiador ferroviario de El Prat con el Polígono Pratenc intervienen en su financiación el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, la Generalitat de Catalunya, la Entidad Metropolitana del Transporte, la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Consorcio de la Zona Franca, CILSA, Mercabarna (el mercado central de Barcelona) y la Asociación de Propietarios del Polígono Pratenc

Teresa Castellà intervino para comentar la actividad sindical de la Unión Intercomarcal de Lleida relacionada con la movilidad, en concreto sobre el Plan de Movilidad del Hospital Universitario Arnau de Vilanova

Albert Vilallonga expuso las dos experiencias sindicales para mejorar los itinerarios para acceder a pie mediante la instalación de dos pasarelas peatonales en La Granada (Baix Penedès) y en Can Buscarons (Vallès Oriental), una reivindicación de los sindicatos para mejorar el acceso a dos polígonos industriales en condiciones de seguridad

La actividad prevista al final de la jornada de visita en bicicleta el Parquet Natural del Delta del Llobregat quedó anulada por el riesgo de fuerte tormenta, que al final del día se confirmó con un intenso aguacero

### **8 junio 2011**

La jornada tuvo lugar en la sede de CCOO de Catalunya

### **Vincent Meerschaert, consultora Traject,**

Hizo una exposición detallada de los datos obtenidos de las encuestas enviadas a los socios del proyecto; estos datos servirán como esqueleto para el informe final

a presentar en octubre en la conferencia final del E-Cosmos. Los aspectos más destacados son:

- La distribución modal por países
- Aspectos a destacar de la movilidad en cada país
- Diferencias en la distribución modal por países

Donde se puedan apreciar la visión de la movilidad que tiene la población, los sindicatos y los empresarios.

Expuso que el documento finalizará con una propuesta de directrices de movilidad dirigidas a las autoridades públicas y/o a las organizaciones sindicales, donde se explica el por qué, el cómo, algunos ejemplos y enlaces a webs que las hagan más comprensibles.

## Anexo 2. Propuestas para una Directiva europea

### Propuestas para una Directiva europea para fomentar la movilidad sostenible al trabajo

En el marco del proyecto E-COSMOS (European Commuters for Sustainable Mobility Strategies) se ha realizado un estudio comparativo de los problemas de movilidad de los trabajadores en Bélgica, Alemania, Italia y España llegando a un diagnóstico claro: las problemáticas no son tan diferentes en cada país y estamos ante un problema de dimensión europea. En Italia, se desplazan en coche privado al trabajo el 83% de los trabajadores, en España el 63%, en Alemania el 65% y en Bélgica el 68%. El uso del transporte público está entre el 13% de España y Bélgica y el 11% de Italia. España destaca en positivo porque un 18,5% se desplaza andando al trabajo, frente al 8% de Alemania y al 2% de Bélgica, pero su uso de la bicicleta es muy inferior: En Bélgica un 12% se desplaza en bici al trabajo, el 10% lo hace en Alemania y en España sólo el 1,5% utiliza la bicicleta para desplazarse al trabajo. El uso de un coche compartido (*carpooling*) destinado al desplazamiento colectivo de varios empleados es inexistente en los cuatro países.

En el estudio se constata que para uno de los principales motivos por el que nos movemos — los desplazamientos domicilio-trabajo— la mayoría de trabajadores europeos utilizan el vehículo privado motorizado, con lo que llegamos a la conclusión irrefutable de que si queremos avanzar hacia un sistema de transporte sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental —tal y como preconiza el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea—, es imprescindible actuar a escala europeo para modificar el modelo predominante de movilidad para desplazarse al trabajo. Y más teniendo en cuenta que, en un contexto europeo cada vez más interrelacionado, todos tenemos nuestra parte de responsabilidad en las consecuencias negativas que provoca este modelo basado en la hegemonía del coche, por lo que entre todos

debemos cooperar para resolver este problema que afecta tan negativamente a la ciudadanía europea.

Es por lo que se hace necesaria una directiva europea que sirva de marco de referencia reglamentaria a los países miembros para llevar a cabo políticas activas para reducir la dependencia del coche para desplazarse al trabajo y proponer alternativas de movilidad sostenible que conduzcan al cambio del modelo de movilidad.

Para alcanzar el objetivo se deben implantar una serie de instrumentos de planificación, gestión y evaluación que han demostrado su utilidad para fomentar la movilidad sostenible al trabajo.

### Planificación Urbanística y Ordenación del Territorio

#### **1. Coordinación de la planificación urbana y la movilidad**

Para aminorar el incremento de los desplazamientos y las distancias recorridas para acceder a los centros de trabajo se deben promover las políticas urbanísticas y de ordenación territorial tendentes a la compactación y densificación del espacio urbano, así como, a la mezcla de los usos del suelo unificando en un mismo lugar residencia y centros de trabajo. Igualmente, se debe priorizar la localización y concentración de los centros de generación de movilidad al trabajo en las zonas de máxima accesibilidad con transporte público y, todo ello, tanto en la ciudad construida y consolidada como en las futuras expansiones o transformaciones urbanas del espacio interior de las ciudades.

### Planificación de la movilidad sostenible

**2. Plan de movilidad sostenible a las grandes áreas de concentración de centros de trabajo** (polígonos industriales, parques empresariales, hospitales, universidades, etc.)

Se trataría de abordar de forma conjunta las problemáticas comunes de movilidad que comparten varias empresas localizadas en un misma área y, a la

vez, proponer actuaciones de colaboración entre las empresas diversas y las administraciones públicas competentes en movilidad en dicho territorio generador de movilidad al trabajo.

A partir del estudio de la demanda y la oferta de movilidad se han de establecer las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas, determinar los responsables, el coste y la financiación y establecer indicadores de seguimiento.

Las propuestas serían del tipo:

- corregir el déficit en transporte público
- garantizar la accesibilidad a pie y con bicicleta
- promover compartir buses de empresa
- promover el coche compartido y la gestión sostenible del aparcamiento
- facilitar la intermodalidad y otras medidas que favorezcan el cambio del modelo de movilidad.

### **3. Planes de movilidad sostenible de empresas**

Para promover el cambio modal de los trabajadores y trabajadoras, aparte de hacer planes de movilidad de territorios más o menos amplios que concentren actividad productiva, se deben realizar planes de movilidad a escala más reducida que abarquen los centros de trabajo individualmente, tanto públicos como privados. Dado que es a esta escala donde se podrán llevar a cabo intervenciones específicas que afecten y se puedan plantear en los centros de trabajo.

Por otra parte, es en los centros de trabajo donde se pueden concertar medidas para promover la movilidad sostenible y segura entre los representantes de los trabajadores y la dirección de las empresas, medidas que competen a la actuación de las empresas, tales como:

- facilitar el aparcamiento seguro para bicicletas

- gestionar una flota de bicicletas de empresa
- implantar buses lanzadera de empresa
- facilitar títulos de transporte público a los trabajadores
- gestión del aparcamiento priorizando a los usuarios de coche compartido

Así pues, se ha de elaborar un Plan de Movilidad como mínimo en los centros de trabajo de las Administraciones Públicas y de empresas públicas con más de 100 trabajadores propios o externos. Y en los centros de trabajo privados con más de 200 trabajadores propios o externos.

El plan tiene que configurar las estrategias para fomentar la movilidad sostenible. A partir de los hábitos de movilidad de los trabajadores. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas y establecer indicadores de control y seguimiento del plan. Igualmente ha de incluir una programación de las intervenciones.

Todas las empresas con plantillas superiores a los 100 trabajadores deberán presentar una encuesta anual de hábitos de movilidad de sus empleados/as

### Gestión de la movilidad

#### **4. Comisiones de movilidad de las grandes áreas de concentración de centros de trabajo**

Órganos estables de concertación y de participación de los agentes sociales (sindicatos y organizaciones empresariales), administraciones vinculadas al ámbito territorial del plan y operadores de transporte.

El objetivo es promover y cooperar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, de ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito territorial.

## 5. Comisiones de movilidad de empresas

Órganos estables de participación y concertación donde se negocien las medidas a aplicar para promover el cambio modal y se haga el seguimiento de su implantación.

Para desarrollar el Plan de Movilidad de empresa se ha de crear una comisión de trabajo, en la cual ha de participar la dirección de la empresa y los representantes de los trabajadores y eventualmente, si es conveniente, los operadores de transporte de la zona y la administración local. Igualmente, debería encontrarse una fórmula para que estuvieran presentes los trabajadores y trabajadoras externos.

El objetivo de la comisión es promover y cooperar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, así como hacer su seguimiento.

## 6. Gestor de movilidad de las grandes áreas de concentración de centros de trabajo

El gestor de movilidad es la figura responsable de ejecutar las decisiones de la comisión de movilidad, coordinar a los diferentes actores implicados, generar información y hacer el seguimiento de la aplicación del Plan de Movilidad.

El gestor de movilidad es el responsable de garantizar que las decisiones y propuestas de la comisión de movilidad y propuestas se lleven a cabo.

Entre sus funciones están:

- negociar con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el polígono con el objetivo de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de movilidad
- generar y transmitir adecuadamente la información sobre la movilidad en el polígono (servicios de transporte público, bicicleta, etc.)
- realizar acciones formativas y de asesoramiento con relación al fomento de la movilidad sostenible a los empresarios y a los trabajadores/as

- estar en contacto permanente con los gestores de movilidad de las diversas empresas

## **7. Gestor de movilidad de empresa**

Responsable de la gestión control y organización de la movilidad del centro de trabajo. El gestor/a de movilidad se encargara de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad, hacer su seguimiento y evaluación.

Es responsable de difundir el plan de movilidad y proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo, movilidad a pie y en bicicleta, coche compartido y otros modos de transporte que redunden en mejorar la movilidad sostenible global del sistema.

## **Evaluación y seguimiento de la movilidad europea al trabajo**

### **8. Observatorio Europeo de la Movilidad al trabajo**

Creación del Observatorio de la Movilidad para evaluar y hacer el seguimiento de los desplazamientos al trabajo de los distintos países miembros. El observatorio tiene que ser un instrumento de recogida, análisis y difusión de la información mediante publicaciones y página web. Los datos recogidos por el Observatorio se tienen que referir a los indicadores de movilidad, así como al seguimiento de de la implantación y resultados obtenidos de los instrumentos de planificación en movilidad sostenible y divulgación de las buenas prácticas. Así mismo, debe ser una entidad promotora de estudios europeos de investigación de la movilidad al trabajo.

En este Observatorio deben estar representados, además de los estamentos europeos competentes en materia de movilidad, las organizaciones europeas de las empresas y sindicales.

## Anexo 3. Glosario

**Accesibilidad:** *Capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es decir, la posibilidad de tener acceso.*

**Autobuses lanzadera:** *Líneas de transporte que conectan los nodos intermodales o estaciones de tren con polígonos o empresas para facilitar el uso combinado de distintos medios de transporte público*

**Bonificación fiscal del transporte:** *Exenciones o reducciones en los impuestos de los títulos de transporte en función de su grado de sostenibilidad.*

**Calidad del aire:** *Niveles admisibles de concentración de contaminantes en el aire exterior de la troposfera que eviten efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto*

**Carsharing | Vehículo multiusuario:** *Sistema por el que un grupo de personas utilizan de forma individual una flota de automóviles colectiva*

**Carril reservado | Bus-VAO:** *Carril situado en la calzada o segregado del tráfico destinado a la circulación específica de vehículos de transporte público colectivo o de vehículos privados con más de dos o tres ocupantes.*

**Demanda de movilidad:** *Cantidad de desplazamientos que la población de un ámbito territorial genera en un determinado período, en general o para acceder a un lugar o equipamiento*

**Ecomovilidad:** *Conjunto de medios y modos de transporte público colectivo o medios de transporte sostenibles*

**Evaluación de la Movilidad:** *Conjunto de técnicas de investigación que permiten analizar los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte*

**Exclusión laboral:** *Imposibilidad de acceder al centro de trabajo en transporte público colectivo o medios de transporte sostenibles*

**Fiscalidad del transporte:** *Conjunto de impuestos o tasas que gravan los distintos medios y sistemas de transporte.*

**Gestión del aparcamiento:** *Sistema de asignación de plazas de un aparcamiento en función de criterios de preferencia*

**Gestión de la demanda:** *Sistema de gestión que permite definir y avanzar hacia escenarios de ecomovilidad donde los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo tengan más protagonismo*

**Gestión de la movilidad:** *Conjunto de actuaciones encaminadas a implantar un modelo de movilidad más sostenible en un territorio o equipamiento.*

**Gestor de movilidad:** *Profesional de la movilidad con función ejecutiva que contribuye a implantar medidas de movilidad sostenible y a coordinar a los distintos agentes implicados*

**Ineficiencia energética:** *Capacidad de obtener menos trabajo con mayor inversión de energía.*

**Integración tarifaria:** *Sistema que permite adquirir títulos de transporte válidos para las redes de transporte público en las grandes ciudades y áreas metropolitanas para favorecer la intermodalidad y aumentar el uso del mismo*

**Intermodalidad:** *Transporte de personas y de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.*

**Mesa de Movilidad:** *Órgano que agrupa a todos los agentes y sectores implicados en la planificación y gestión de la movilidad de un determinado equipamiento o territorio*

**Movilidad a pie, en bicicleta:** *Desplazarse andando o en bicicleta*

**Movilidad sostenible:** *Movilidad eficiente, segura, equitativa, saludable, participativa y competitiva.*

**Ocupación media:** *Media del número de personas que utilizan al mismo tiempo un vehículo motorizado.*

**Operador de transporte público:** *Empresa pública, privada o mixta que gestiona un servicio de transporte público colectivo.*

**Park & ride:** *Sistema intermodal que permite que un desplazamiento sea en automóvil hasta la parada de transporte público más cercana, y el resto del viaje en alguno de los medios de transporte público*

**Participación pública:** *Mecanismos legales establecidos que permiten la intervención de los usuarios del transporte público en la toma de decisiones de los sistemas y operadores de transporte*

**Plan de Movilidad:** *Estudio de los hábitos y pautas de desplazamiento de los ciudadanos de un determinado territorio, así como de la interacción entre las distintas redes de movilidad.*

**Reparto modal:** *Distribución de la ciudadanía en cuanto a sus hábitos de movilidad por medios de transporte y sistemas de desplazamiento*

**Salud pública:** *Niveles de bienestar o malestar físicos y psicológicos de la población*

**Siniestralidad *in itinere*:** *Perjuicio físico o material producido por la colisión entre dos o más medios de transporte o sistemas de desplazamiento al trabajo (entre conductores, entre conductores y peatones, entre conductores y ciclistas.....).*

**Título de transporte:** *Documento que permite acceder a un determinado servicio o red de transporte público colectivo un número concreto de veces mediante el pago previo de su precio*

**Transporte público colectivo:** *Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas*

**Vehículo compartido (Carpooling | Vanpooling):** *Vehículo a motor que utilizan a la vez diversas personas para reducir los costes económicos del desplazamiento y reducir el consumo de energía y las emisiones contaminantes.*

## Anexo 4. Fotografías

Fotos de la visita a Roma







## Fotos de la visita a Berlín















Fotos de la visita a Bélgica











Fotos del taller de Madrid





Fotos del primer taller de Barcelona















## Fotos del segundo taller de Barcelona









European Commission  
Directorate-General for Employment, Social  
Affairs and Inclusion

Edición:  
Manel FERRI (CCOO), Luis CUENA (CCOO)

Diseño gráfico:  
Miquel de Toro

Aviso legal:  
La responsabilidad del contenido de esta publicación es solo de los editores. Por tanto, no representa la opinión de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea. Ni la Comisión Europea ni la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión se hacen responsables del uso que se pueda hacer de la información contenida en el informe. La información contenida en la publicación se da únicamente a título informativo y no vincula legalmente a ninguna de las partes involucradas.

Reservados todos los derechos  
Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida en cualquier forma o por cualquier medio electrónico o mecánico, fotocopia, grabación o cualquier sistema de almacenamiento, sin permiso previo por escrito de los editores.

Información sobre la Unión Europea está disponible en Internet. Se puede acceder a través del servidor Europa (<http://www.europa.eu>)

Comisión Europea  
Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión  
B-1049 Bruselas  
Bélgica

Con el apoyo de la Unión Europea  
Ref. aplicación. VP/2010/001/0198  
Acuerdo Número de Referencia: VS/2010/0679

