

# Hacia una movilidad al trabajo **+ segura, eficiente, saludable y equitativa (sostenible)**

**Manel Ferri**

Departamento de Movilidad CS CCOO

- ① El contexto actual en Europa
- ② La situación en España
- ③ Los costes de la movilidad insostenible
- ④ Realidad no es destino: repensar y actuar
- ⑤ El papel y la oportunidad de los sindicatos
- ⑥ Los ámbitos de intervención sindical

## ① El contexto actual en Europa

- La movilidad cada vez exige más **tiempo, energía y esfuerzo económico**.
- El transporte, tanto de personas como de mercancías, se realiza de forma mayoritaria por **carretera**.

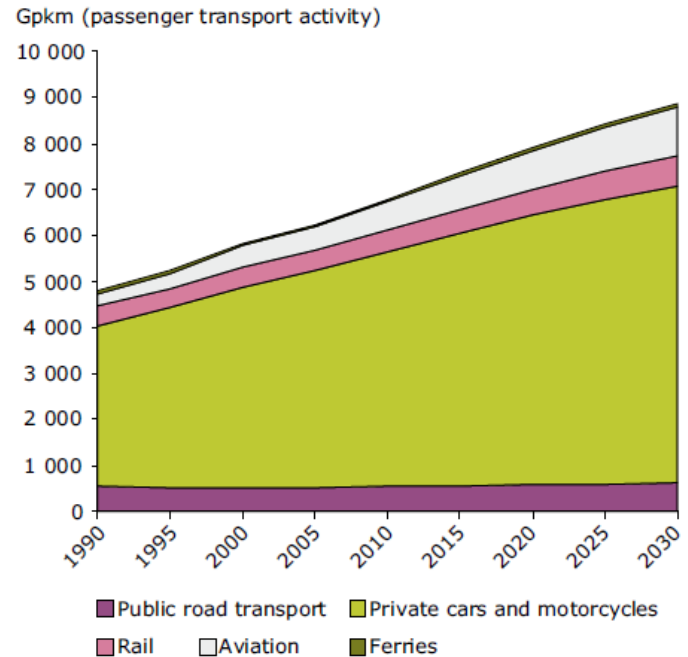
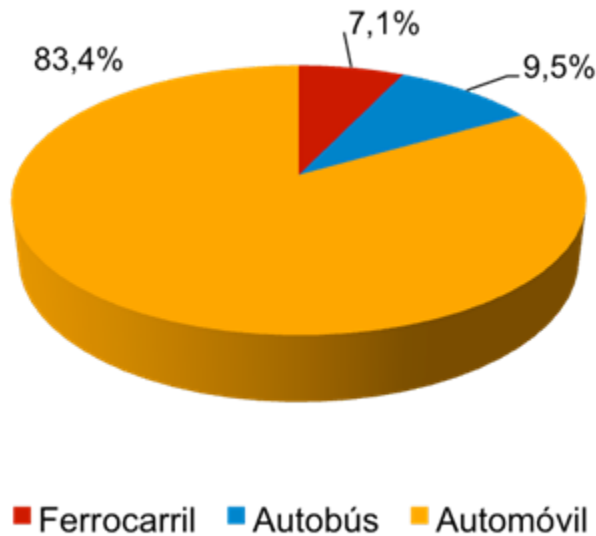


En el transporte privado, el **automóvil** es el **medio mayoritario**.

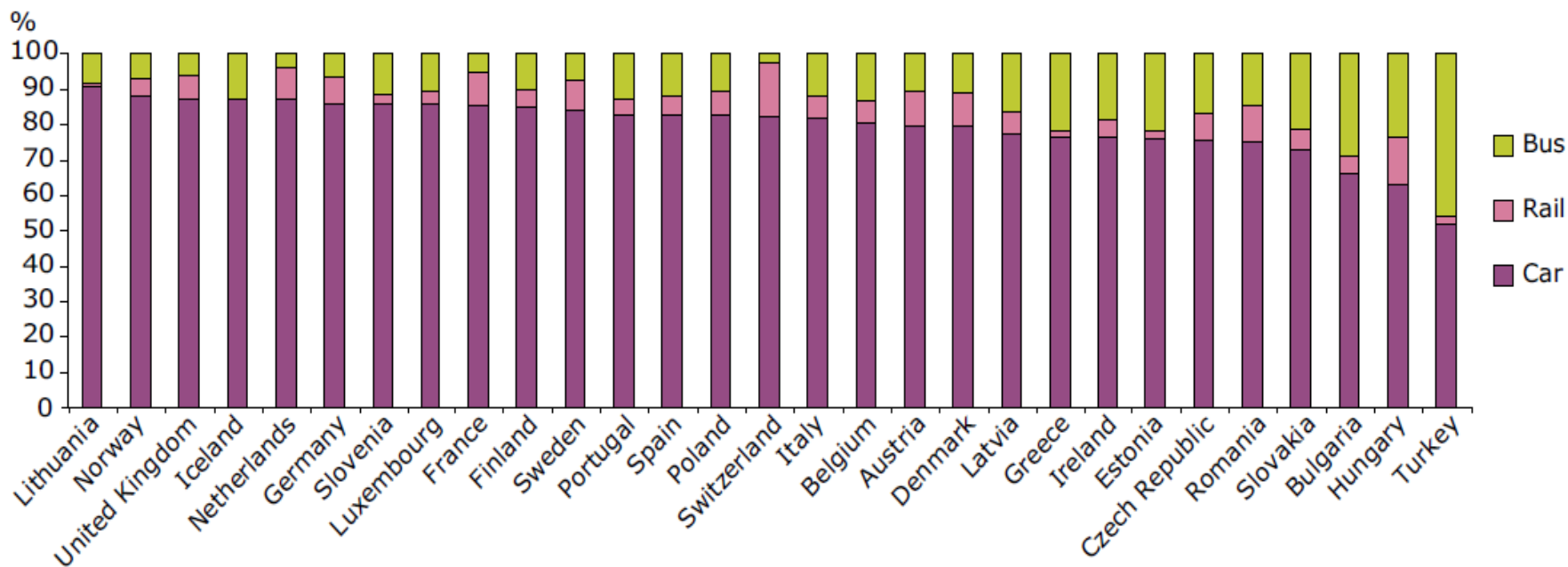


Las previsiones indican que **continuará creciendo**.

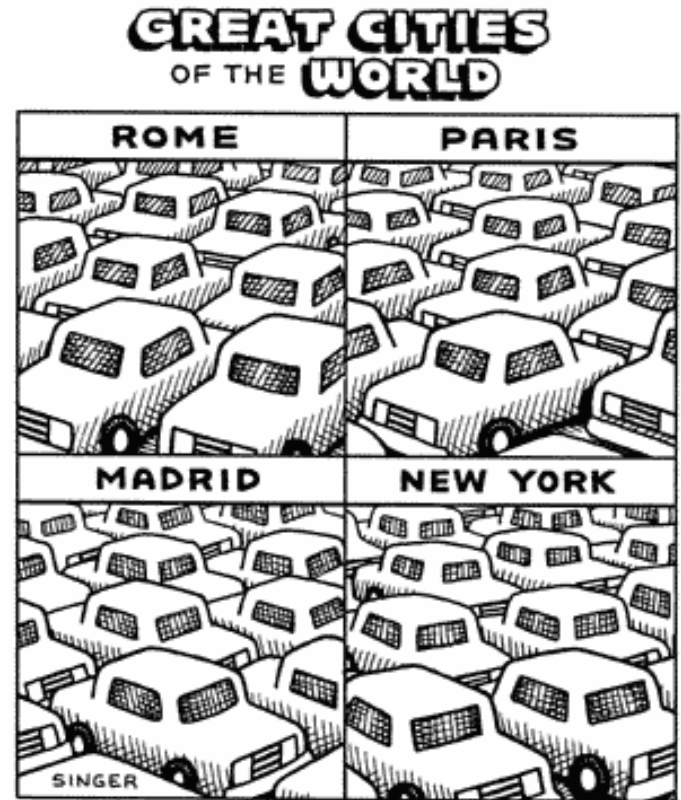
Agencia Europea del Medio Ambiente – Terms 2009



La situación es similar en **toda Europa**.  
Incluida **España**.



- El 50% de **los trayectos** en coche no alcanza los 5 km; el 30% ni siquiera los 3 km.
- El **promedio de ocupantes** por vehículo es de uno.
- Los **turismos** suponen el 75% del total de pasajeros/km.



- Los trabajadores europeos perdemos unos **39 días al año** de promedio **en desplazamientos**.

Estudio Avaya-Dinamic Markets (2009)



- El **coche** continúa siendo el **medio más utilizado** para ir al trabajo (60%).

## ② La situación en España

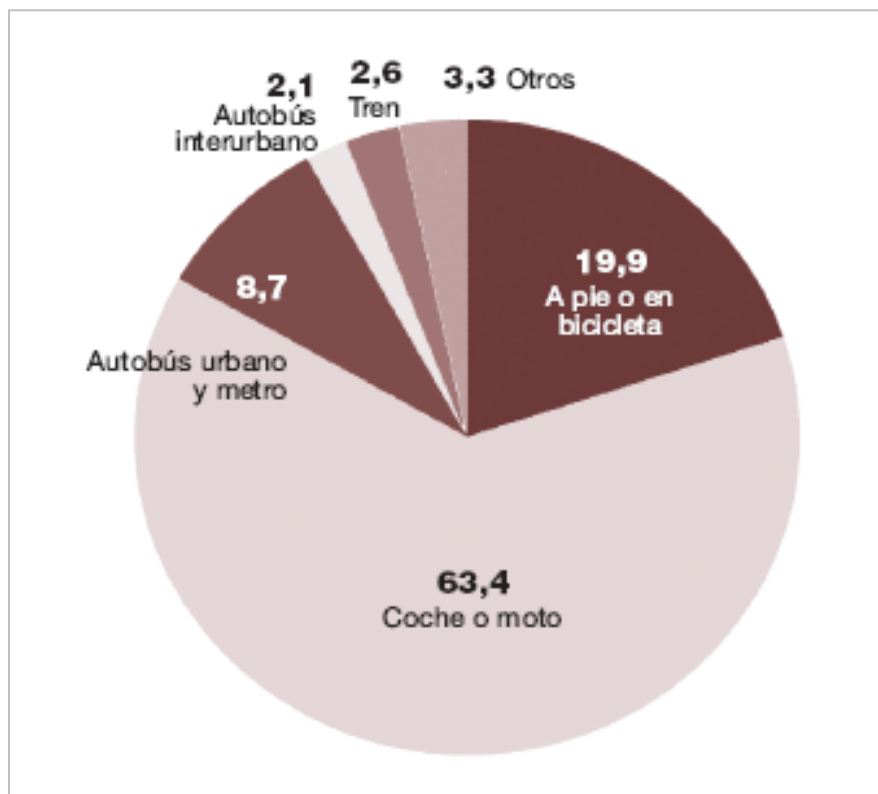
2006: las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable > **62 millones de desplazamientos**; la mitad del total (123,3 millones).



Un 67% (41 millones) correspondían a **viajes de ida al trabajo y de vuelta al domicilio**, y equivalían al 34% del total de desplazamientos.



## Reparto de los desplazamientos por medio de transporte en España

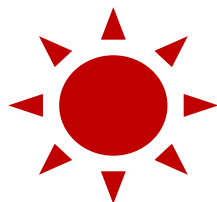


Encuesta Movilia 2006  
Ministerio de Fomento

## ③ Los costes de la movilidad insostenible

### SOCIALES

- Accidentalidad
- Exclusión laboral



### AMBIENTALES

- Contaminación del aire
- Cambio climático
- Ineficiencia energética
- Contaminación acústica

### ECONÓMICOS

- Costes individuales y colectivos
- Pérdida de competitividad

# Costes sociales ACCIDENTALIDAD

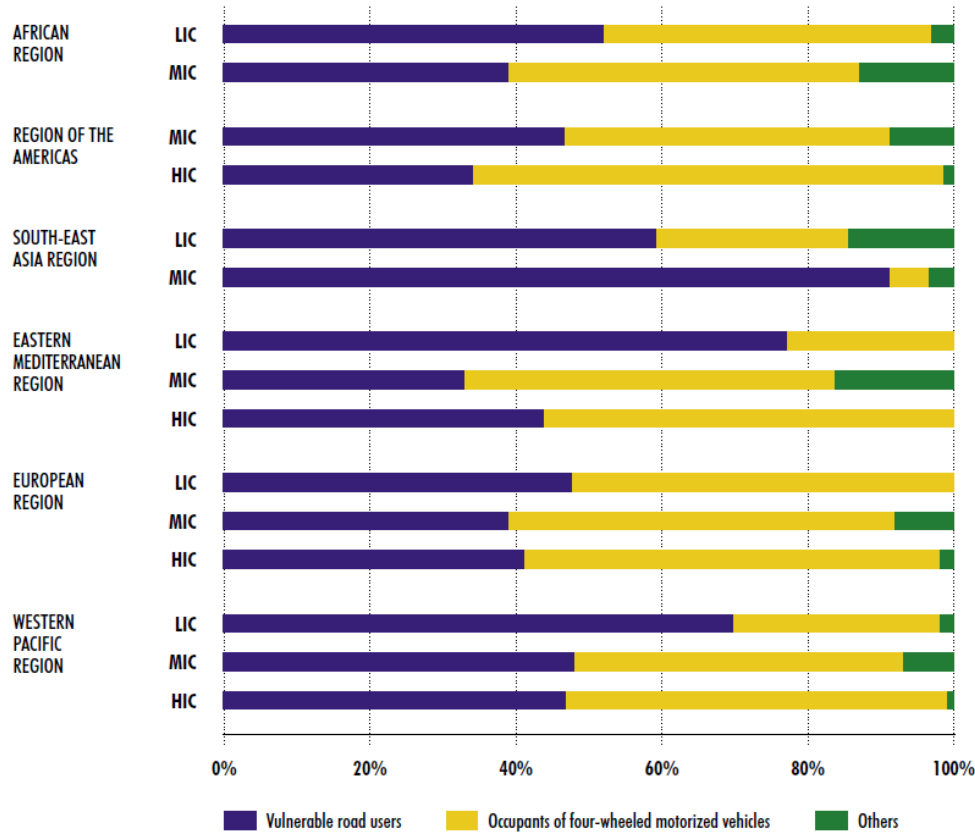
TOTAL 2004			TOTAL 2030		
RANK	LEADING CAUSE	%	RANK	LEADING CAUSE	%
1	Ischaemic heart disease	12.2	1	Ischaemic heart disease	12.2
2	Cerebrovascular disease	9.7	2	Cerebrovascular disease	9.7
3	Lower respiratory infections	7.0	3	Chronic obstructive pulmonary disease	7.0
4	Chronic obstructive pulmonary disease	5.1	4	Lower respiratory infections	5.1
5	Diarrhoeal diseases	3.6	5	Road traffic injuries	3.6
6	HIV/AIDS	3.5	6	Trachea, bronchus, lung cancers	3.5
7	Tuberculosis	2.5	7	Diabetes mellitus	2.5
8	Trachea, bronchus, lung cancers	2.3	8	Hypertensive heart disease	2.3
9	Road traffic injuries	2.2	9	Stomach cancer	2.2
10	Prematurity and low birth weight	2.0	10	HIV/AIDS	2.0
11	Neonatal infections and other	1.9	11	Nephritis and nephrosis	1.9
12	Diabetes mellitus	1.9	12	Self-inflicted injuries	1.9
13	Malaria	1.7	13	Liver cancer	1.7
14	Hypertensive heart disease	1.7	14	Colon and rectum cancer	1.7
15	Birth asphyxia and birth trauma	1.5	15	Oesophagus cancer	1.5
16	Self-inflicted injuries	1.4	16	Violence	1.4
17	Stomach cancer	1.4	17	Alzheimer and other dementias	1.4
18	Cirrhosis of the liver	1.3	18	Cirrhosis of the liver	1.3
19	Nephritis and nephrosis	1.3	19	Breast cancer	1.3
20	Colon and rectum cancers	1.1	20	Tuberculosis	1.1

Causas principales de  
muerte (2004/2030)

Organización Mundial de la Salud  
(2009)

Source: World health statistics 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>)

# Costes sociales ACCIDENTALIDAD



<sup>a</sup> See Table A.2 in Statistical Annex for information on WHO regions and income level classifications.  
HIC = high-income countries; MIC = middle-income countries; LIC = low-income countries

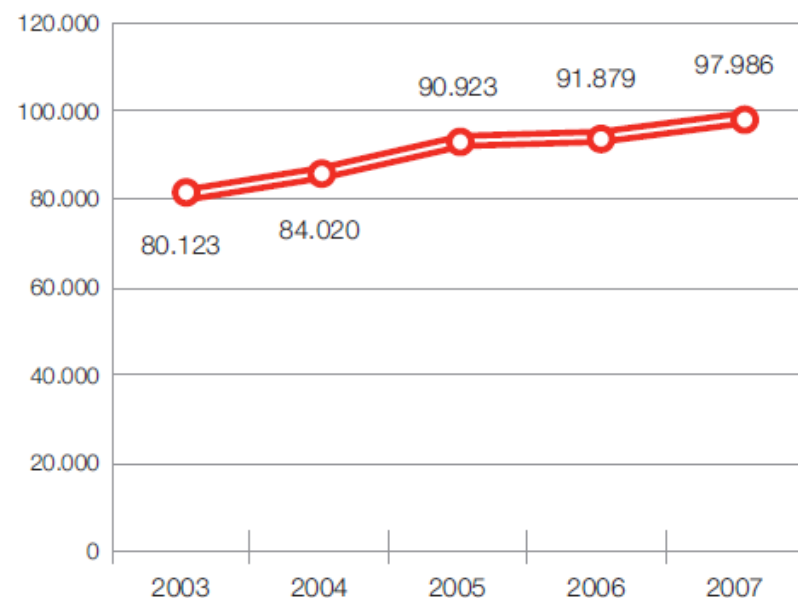
Muertes por usuarios de  
la carretera

Organización Mundial de la Salud  
(2009)

# Costes sociales ACCIDENTALIDAD

Accidentalidad *in itinere*:  
**primera causa** de accidente  
laboral en España.

Accidentalidad en misión:  
**30% de los accidentes**  
laborales de tráfico.



Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración ([www.mtas.es](http://www.mtas.es))

# Costes sociales ACCIDENTALIDAD

- 2007: 97.086 **accidentes *in itinere*** (10,5% del total de accidentes de trabajo). 15% más que en 2004.
- 1.286 **accidentes mortales de trabajo**: 500 fueron de tráfico.
- Accidentes *in itinere*: 64% en **viaje de ida**, 36% **de vuelta**.

	2003	2004	2005	2006	2007
leves	77.288	80.947	88.392	89.631	94.885
graves	2.403	2.582	2.180	1.892	1.860
mortales	432	491	351	356	341
total	80.123	84.020	90.923	91.879	97.086

# Costes sociales ACCIDENTALIDAD

Ley General de la Seguridad Social española recoge el **concepto de accidente de trabajo**.

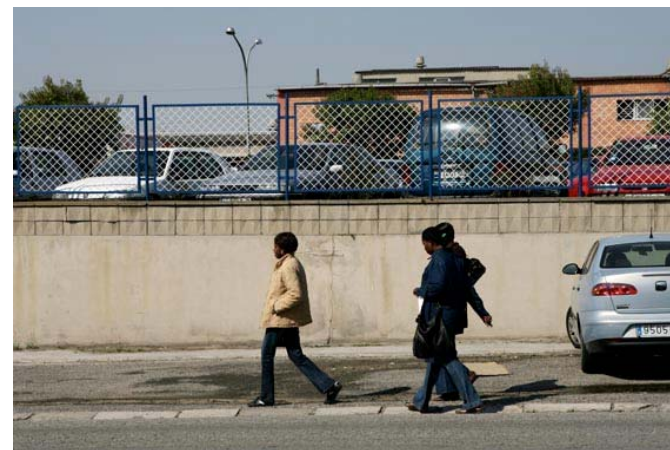
En esta ley se consideran también los **accidentes *in itinere***: “los que sufre la persona al ir o volver del lugar de trabajo”.



## Costes sociales

# EXCLUSIÓN LABORAL

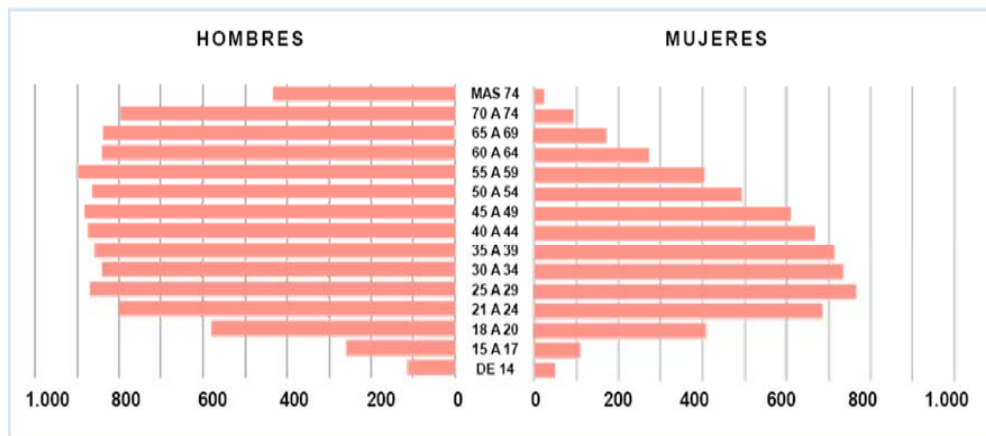
- La **dispersión territorial** de los polígonos ha convertido el automóvil en la única alternativa que muchos ciudadanos tienen para llegar a su lugar de trabajo.
- Los **sectores más excluidos**: mujeres, jóvenes en prácticas y algunos inmigrantes extracomunitarios.





# Costes sociales EXCLUSIÓN LABORAL

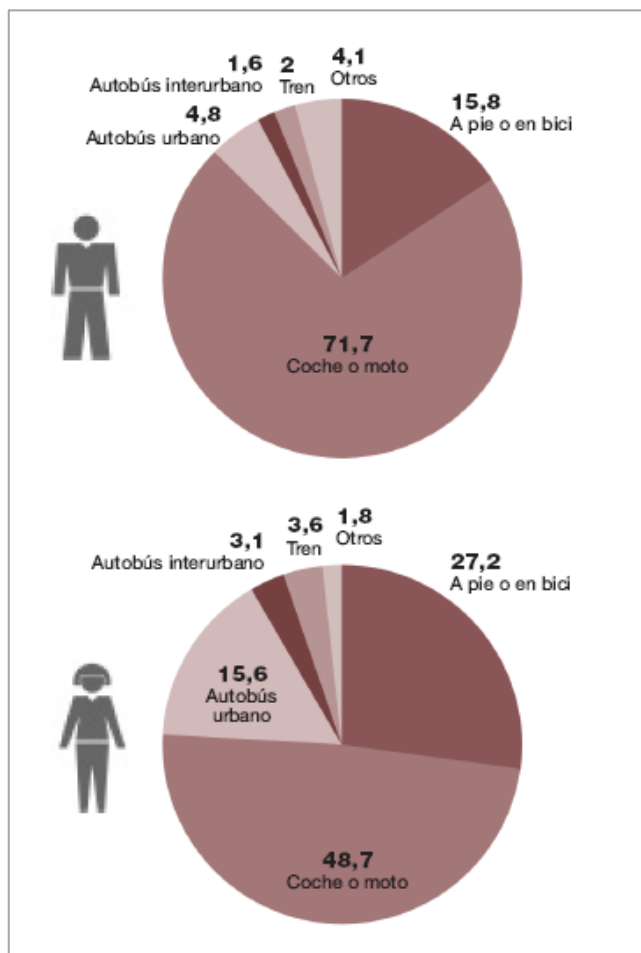
Censo de conductores por 1.000 habitantes y por género



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

- En España un **60,7%** del censo de conductores con licencia activa son **hombres**, y el 39,3% restante, mujeres.
- Los **hombres** utilizan sobre todo coche/moto (60%). Las **mujeres** el transporte público/a pie/bicicleta (61%).

# Costes sociales EXCLUSIÓN LABORAL



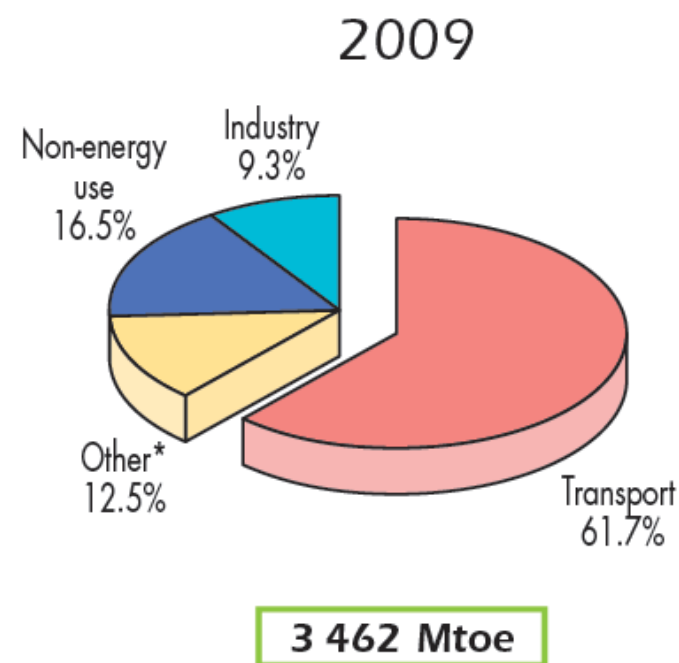
Medios de transporte utilizados por hombres y mujeres para ir al trabajo en España.

Encuesta Movilia 2006.  
Ministerio de Fomento

## Costes ambientales INEFICIENCIA ENERGÉTICA

El **transporte** consume un 36% de la **energía primaria** en los países desarrollados (OCDE), y casi un 62% de la **producción mundial de petróleo** (45% en 1973).

Este sector presenta, además, una **escasa diversificación energética**, puesto que los derivados del petróleo satisfacen más del 95% de la demanda.

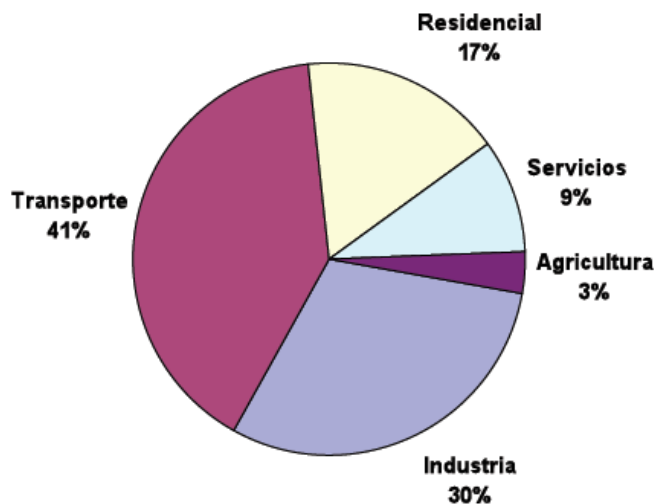


Agencia Internacional de la Energía

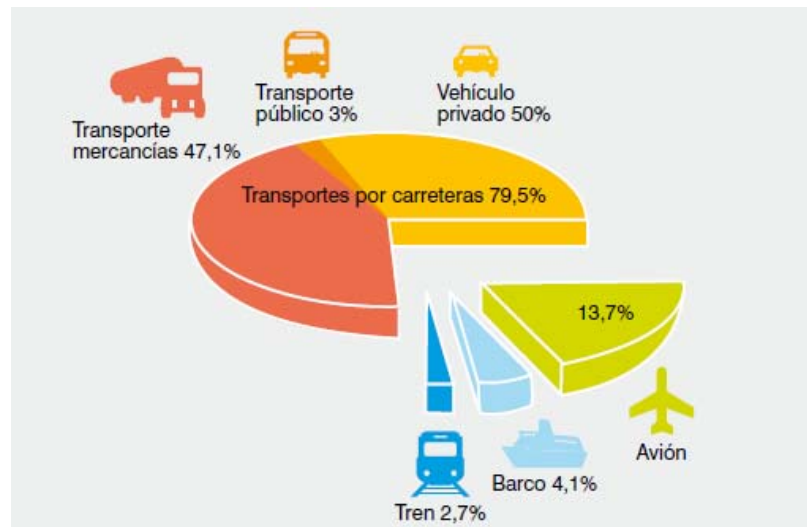
# Costes ambientales

## INEFICIENCIA ENERGÉTICA

**Consumo final de energía en España.**  
Ktep, 2008



IDAE, 2008

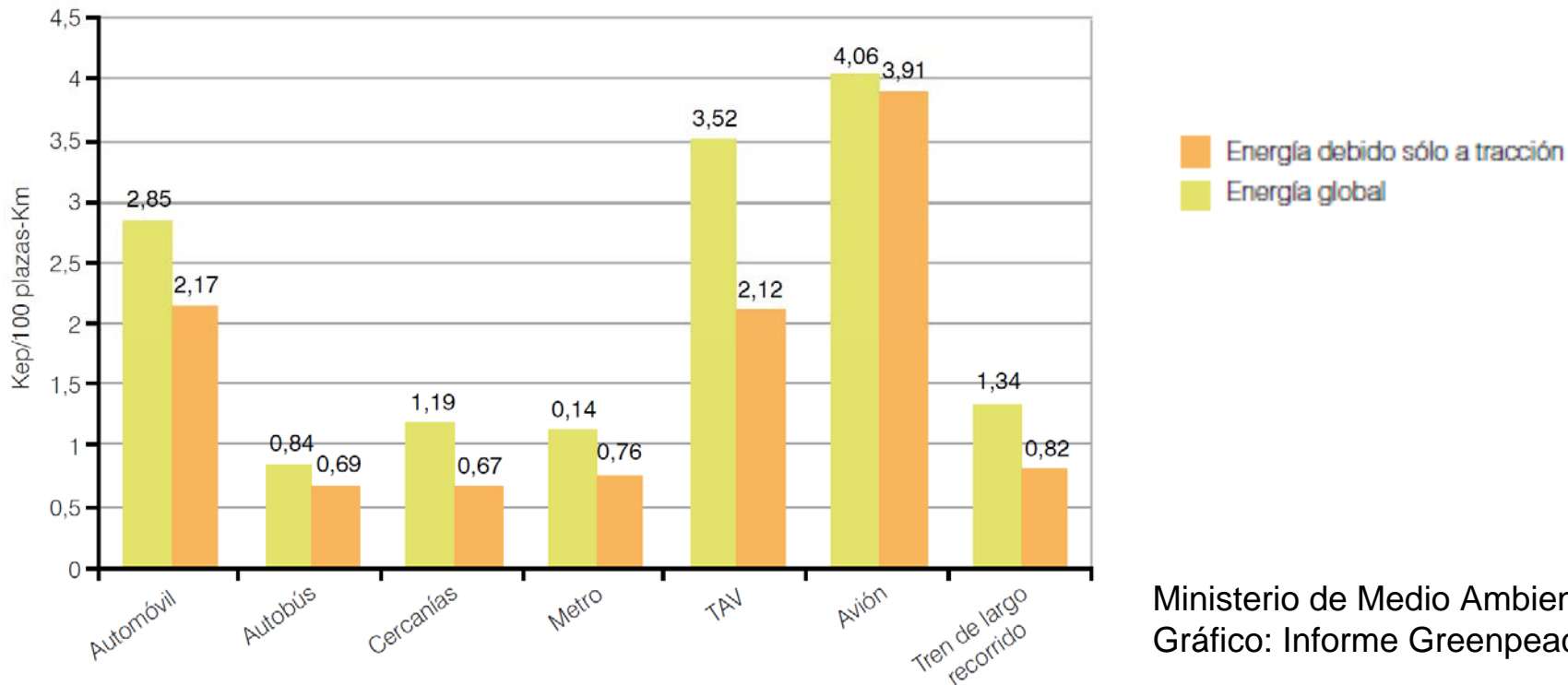


## El consumo de energía del transporte en España

Informe Greenpeace 2009

# Costes ambientales INEFICIENCIA ENERGÉTICA

**Consumo específico por modo de transporte**  
con ocupación completa del vehículo (ciclo de vida completo)

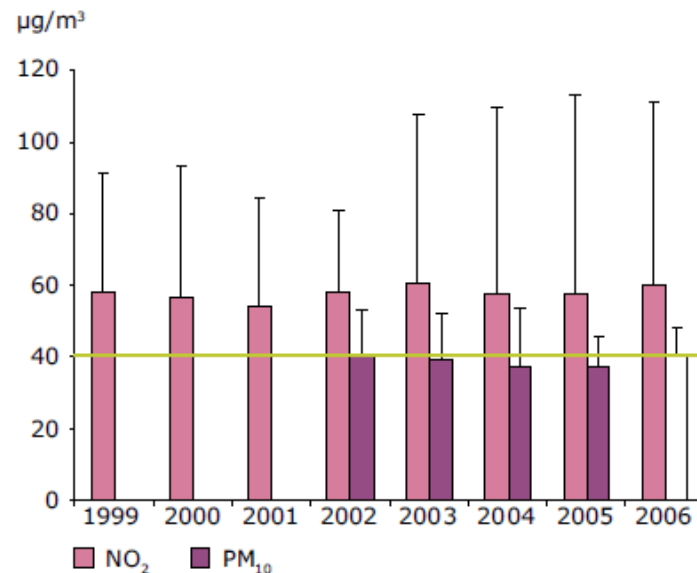


Ministerio de Medio Ambiente /  
Gráfico: Informe Greenpeace 2009

# Costes ambientales

## CONTAMINACIÓN DEL AIRE

- Las **emisiones del tráfico** en Europa se han ido reduciendo gracias a los cambios legales y tecnológicos, y a pesar del incremento de vehículos.
- Las emisiones de **NO<sub>x</sub>** y **PM<sub>10</sub>** son, sin embargo, una excepción.



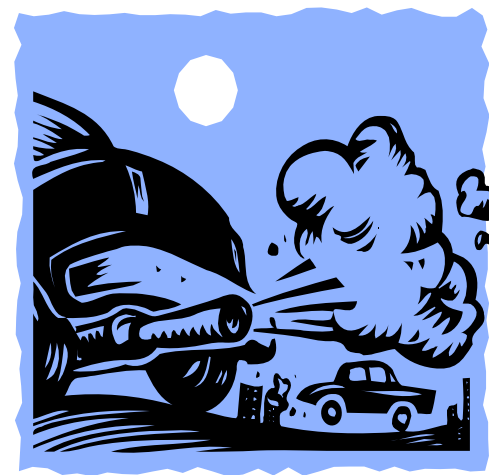
**Note:** Columns indicate mean values while error bars indicate maximum values.

**Source:** European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

# Costes ambientales

## CONTAMINACIÓN DEL AIRE

- Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, cada día 20 millones de europeos padecen **problemas respiratorios**.



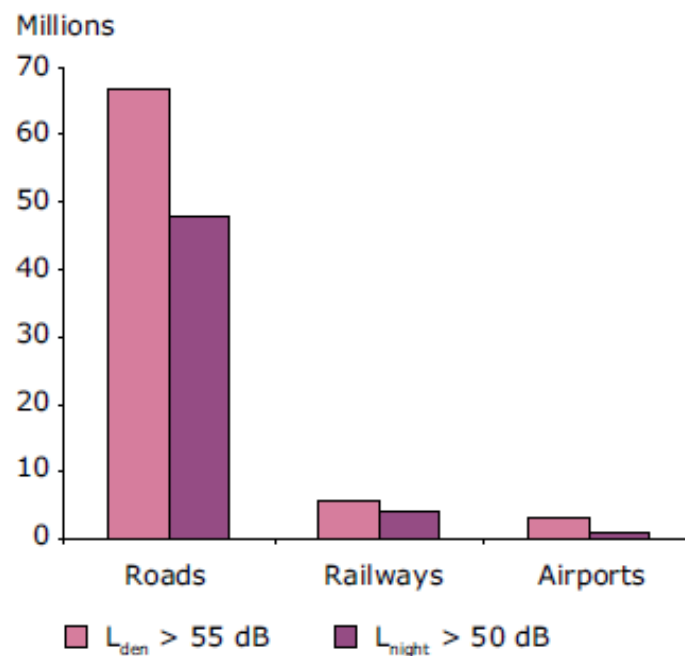
- La contaminación actual produce unas 370.000 **muerres prematuras** al año, y **>100.000 ingresos de gravedad** en los hospitales.

# Costes ambientales

## CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

- Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, el tráfico produce el 80% del **ruido ambiental en las zonas urbanas.**

Ciudadanos afectados por el ruido en grandes ciudades



Source: The European Topic Centre Land Use and Spatial Information, 2008.



# Costes ambientales

## CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

- El ruido está relacionado con las enfermedades cardiovasculares, la pérdida de oído, alteraciones del sistema nervioso, fatiga, insomnio, problemas de concentración, y dificultades de comunicación y relación social.

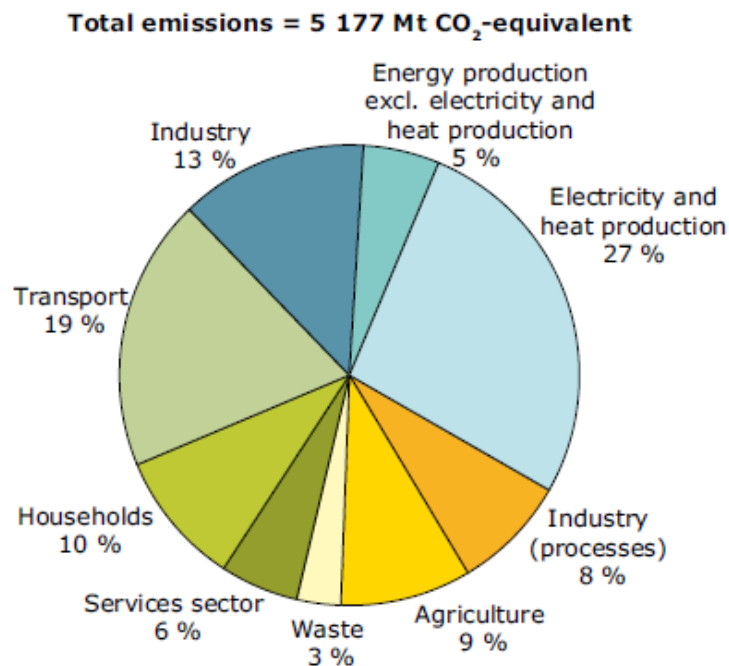
Medición de la presión sonora

Fuente sonora	Nivel de decibelios (dB)	Sensación subjetiva	Sensación objetiva
Avión comercial despegando, a 100 m	130	Casi intolerable	Dolor
Automóvil a 100 Km./h	100	Muy ruidoso	Molestia grave
Camión arrancando, a 10 m	95	Muy ruidoso	Molestia grave
Motocicleta acelerando	90	Muy ruidoso	Molestia grave
Calle con tráfico normal	70	Ruidoso	Molestia
Conversación normal	50	Poco ruidoso	Placer
Brisa suave en hojas de árbol	15	Silencioso	Tranquilidad

La escala decibélica responde a una expresión matemática logarítmica. De este modo, la duplicación del ruido no se produce cuando se duplica la cantidad de decibelios, sino con un simple aumento de 3 decibelios.

**Un único automóvil a 4.000 r/min produce el mismo ruido que 32 automóviles a 2.000 r/min.**

# Costes ambientales CAMBIO CLIMÁTICO

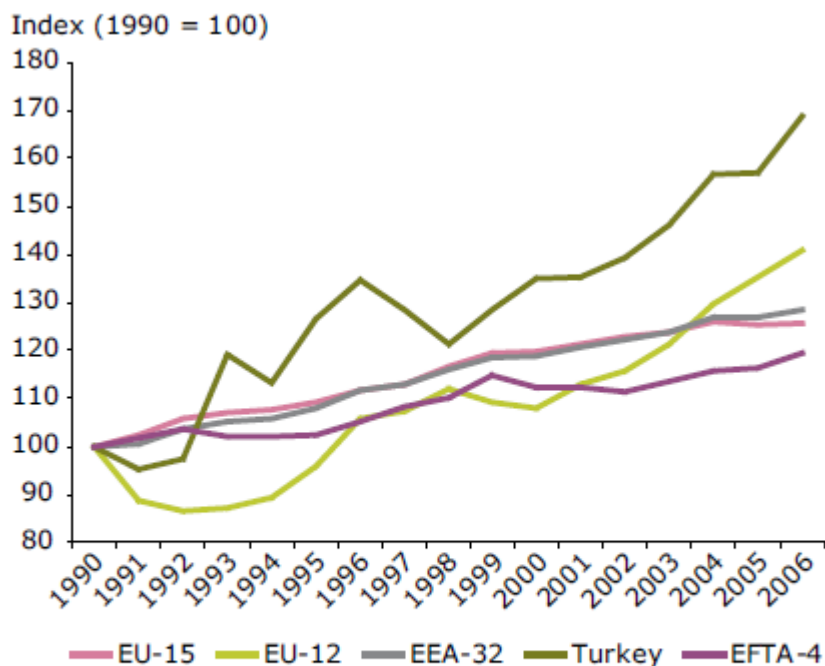


- En la Unión Europea, el **tráfico urbano** supone más del 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por el transporte, y un 10% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub>.

Emisiones UE-27, por sectores

Agencia Europea del Medio Ambiente

# Costes ambientales CAMBIO CLIMÁTICO



Source: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

Evolución de las emisiones de  
**GEI del transporte en Europa.**

Agencia Europea del Medio Ambiente

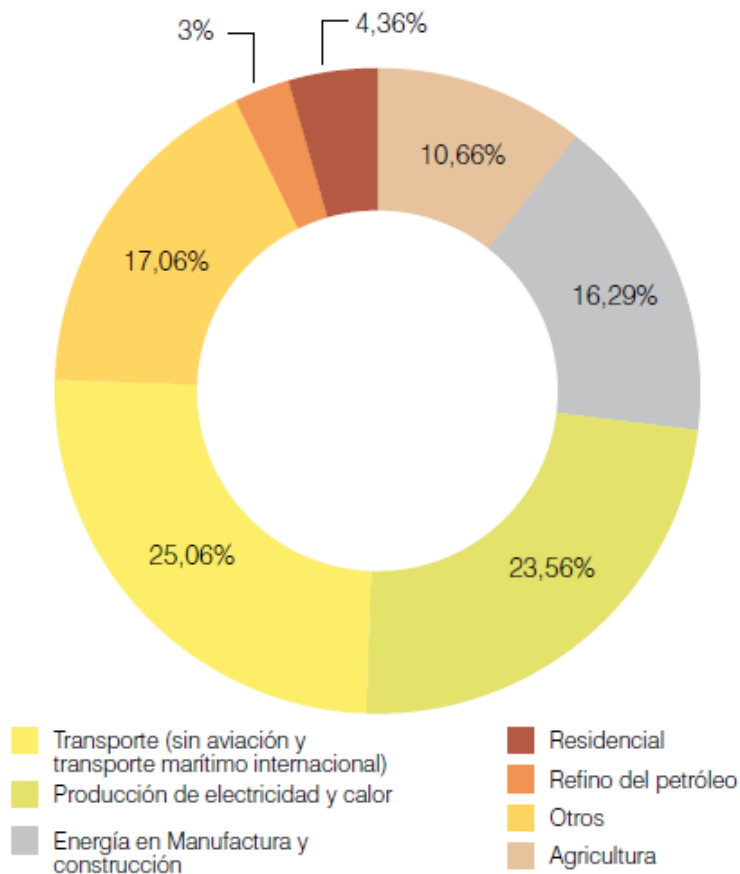
# Costes ambientales CAMBIO CLIMÁTICO

UE - 27	Emisiones 2006 (Mt CO <sub>2</sub> eq.)	Variación sobre 1990	% Emisiones sobre el total del transporte
<b>TOTAL transporte (Kioto)</b>	992	27%	100%
<b>Carretera</b>	924	29%	93,2%
<b>Navegación interna</b>	24	13%	2,4%
<b>Aviación civil interna</b>	26	52%	2,6%
<b>Tren</b>	8	-44%	0,8%
<b>Otros medios de transporte</b>	10	-12%	1,0%

Distribución de las **emisiones de GEI del transporte**  
según modos en la UE-27

Agencia Europea del Medio Ambiente - 2007 / Gráfico: Informe Greenpeace 2009

# Costes ambientales CAMBIO CLIMÁTICO



Emisiones de GEI por sectores en **España**

Comisión Europea / Gráfico: Informe Greenpeace 2009

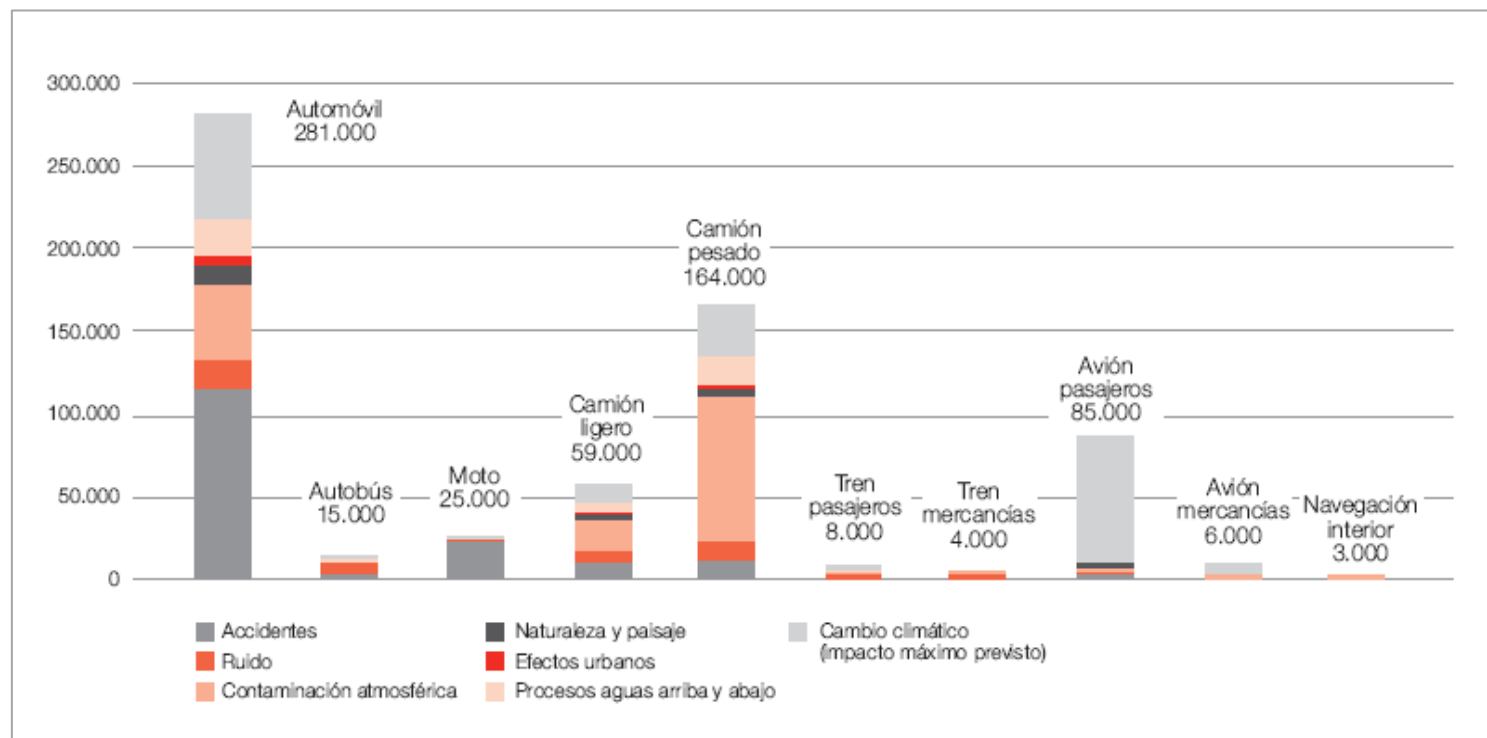
## Costes económicos COSTES COLECTIVOS

- Estudio Infras 2004 (UE 17): las externalidades superan los 650.000 M€ anuales, un **7,3% del PIB europeo**.
- El **transporte por carretera** representan más de tres cuartas partes del coste total.



# Costes económicos

## COSTES COLECTIVOS



## Costes económicos

# PÉRDIDA COMPETITIVIDAD

- La Comisión Europea calcula en más de un 1% del Producto Interior Bruto de la Unión el **valor de dicho tiempo**.
- Dicha pérdida se traduce asimismo en un mayor **consumo de energía y emisiones**.

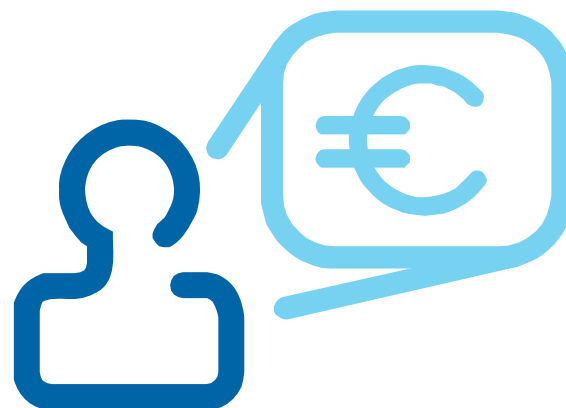




## Costes económicos

# PÉRDIDA COMPETITIVIDAD

- Las empresas con una movilidad más sostenible, segura y económica tienen **mayor competitividad en términos comparativos**.
- Aumenta la **productividad** y se reducen las bajas y los gastos laborales asociados.



## ④ Realidad no es destino: (re)pensar y actuar

- Diagnósis y planificación de la movilidad
- Gestión equitativa del espacio público viario
- Fomento del transporte público (colectivo / de empresa)
- Apoyo a la movilidad a pie y en bicicleta
- Gestión del aparcamiento
- Fomento del uso eficiente del coche
- Incentivos a los trabajadores/as

# Propuesta 1

## DIAGNOSIS Y PLANIFICACIÓN

Las alternativas técnicas:

- El **Plan de Movilidad Sostenible (PMS)**
- El **Estudio de Movilidad Generada** –  
previo a la implantación del uso (EMG)



# Propuesta 1

## DIAGNOSIS Y PLANIFICACIÓN

1

### **DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN**

#### **¿Cuál es el escenario de partida y qué problemas se detectan?**

Recogida de información, identificación de los problemas y comprensión de la situación de partida para evaluar el potencial de cambio y definir la estrategia a aplicar para lograr los objetivos propuestos.



2

### **ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN**

#### **¿Qué queremos cambiar y a dónde queremos llegar?**

Adoptar soluciones para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura de los trabajadores y trabajadoras, identificando a los agentes implicados en el proceso, el calendario de actuación y la inversión material y económica necesaria.



3

### **SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN**

#### **¿Qué mejoras hemos conseguido?**

Concreción de los beneficios ambientales, sociales y económicos de haber aplicado el Plan de acción y de la evolución de cada una de las medidas realizadas.

Etapas de un Plan  
de Movilidad

# Propuesta 1

## DIAGNOSIS Y PLANIFICACIÓN



PMS centros de actividad económica o polígonos Industriales



PMS de empresa

## Propuesta 2

# ESPACIO EQUITATIVO

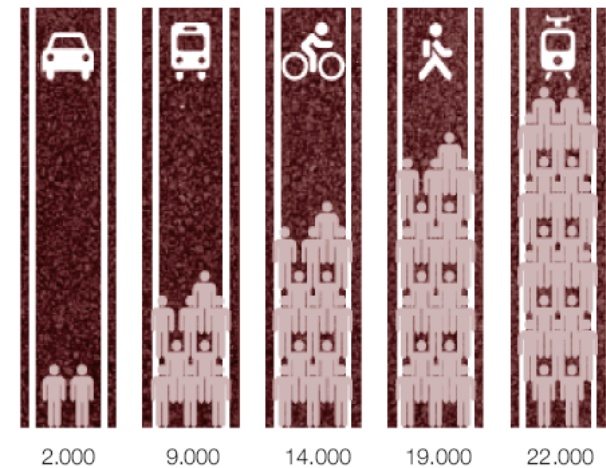
- El espacio público tiene límites físicos y ha de ser compartido por una **compleja red de medios de transporte y sistemas de desplazamiento**.
- La aplicación de nuevos conceptos de **planificación integrada y sostenible** deben contribuir a implantar sistemas de regulación más equilibrada entre peatones, ciclistas, transporte público y vehículos a motor.



## Propuesta 2

# ESPACIO EQUITATIVO

- El valor de la vía pública no sólo depende de su capacidad de absorber flujos de tráfico, sino, y sobre todo, de su **capacidad ambiental**.
- Es decir: qué número de vehículos y qué velocidades puede soportar para garantizar a la población unos niveles óptimos de **calidad de vida**.

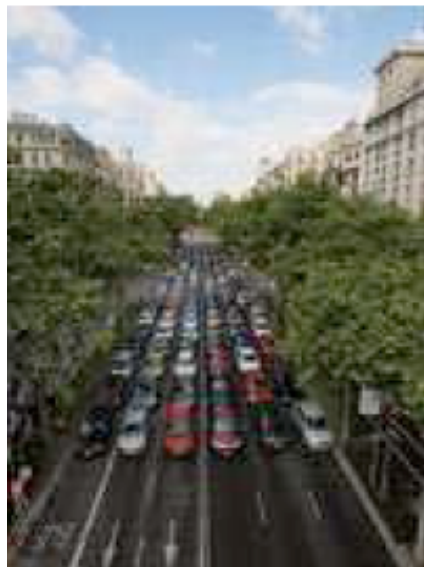


Personas que pueden circular cada hora por un espacio de 3,5 m de ancho

# Propuesta 2

## ESPACIO EQUITATIVO

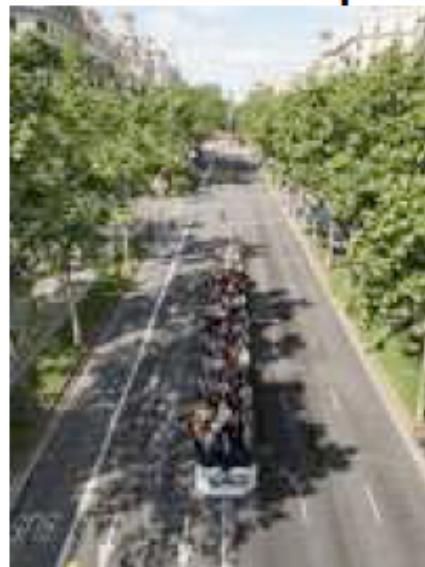
**175 cotxes**



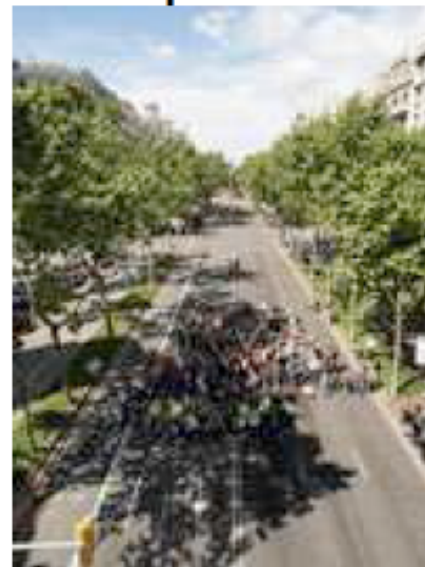
**2 busos articulats**



**1 tramvia simple**



**200 persones**



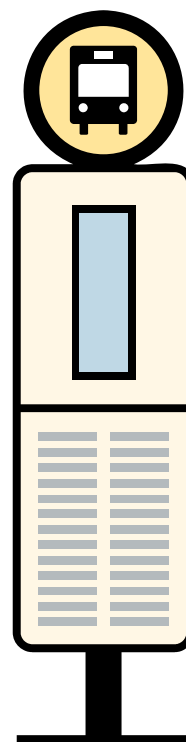


## Propuesta 3

# TRANSPORTE PÚBLICO

Una buena **coordinación** entre los diferentes agentes y un profundo **conocimiento** de las necesidades de los trabajadores/as puede favorecer...

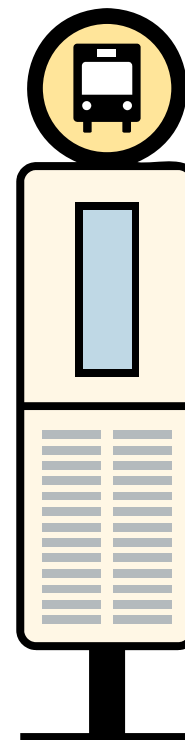
- la creación de **servicios de transporte público** (colectivo, de empresa e intermodalidad),
- o la **mejora de la planificación** y gestión de las que ya existen y que tienen un bajo nivel de uso.



## Propuesta 3

# TRANSPORTE PÚBLICO

- Las líneas de transporte colectivo mejoran si se realizan **acuerdos entre empresas** cercanas, o en polígonos diferentes si realizan recorridos parecidos.
- La **Mesa y el Gestor de la movilidad** deben asumir su impulso y coordinación.



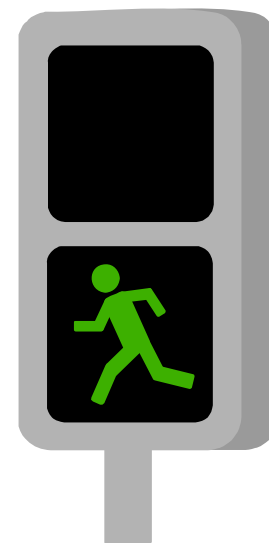
## Propuesta 3 TRANSPORTE PÚBLICO

Algunas propuestas concretas:

- Fomentar la **intermodalidad** entre el tren y el autobús.
- Ubicar las **paradas** cerca de las empresas.
- Mejorar el **mobiliario** de las paradas.
- Informar adecuadamente de los **horarios y frecuencias**.
- Implantar nuevamente **servicios de empresa**.

## Propuesta 4 MOVILIDAD A PIE

- Para distancias inferiores a 2 km, moverse a pie es el **medio más eficiente**, tras la bicicleta.
- La **velocidad media** de desplazamiento a pie es de aproximadamente 1 m/s (1 km en 15 minutos).



Algunas propuestas de actuación:

- Mejorar los **pasos de peatones** y la **señalización** horizontal y vertical.
- Potenciar la **accesibilidad** desde el casco urbano, las estaciones de ferrocarril y las paradas de autobús.
- Mantener en buen estado o ampliar los **espacios peatonales**. Las aceras de los polígonos industriales no son un lugar para estacionar.

## Propuesta 4

### MOVILIDAD EN BICICLETA

- La bicicleta es **más rápida** que el automóvil **por ciudad**, si se calcula el tiempo puerta a puerta.
- Es adecuada para **distancias inferiores a los 8 km**, en las que puede sustituir cómodamente al vehículo privado.



## Propuesta 4

# MOVILIDAD EN BICICLETA

La bicicleta es una alternativa en los polígonos industriales, siempre y cuando...

- se realicen las oportunas modificaciones urbanísticas y de ordenación del tráfico (**movilidad segura**).
- se facilite el **estacionamiento** en las empresas.
- se facilite la **intermodalidad** con el transporte público colectivo.



# Propuesta 5

## GESTIÓN APARCAMIENTO

- La **disponibilidad** de espacio libre de aparcamiento en la empresa tiene una relación directa con el uso habitual del vehículo privado.
- En la mayoría de los polígonos industriales la oferta de plazas de estacionamiento, ya sea dentro de los recintos de las empresas o en la calzada, **supera con creces la demanda**.





## Propuesta 5

# GESTIÓN APARCAMIENTO

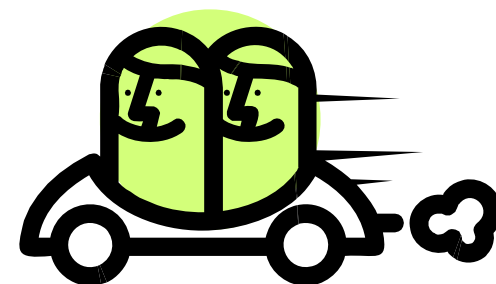
**Objetivos:** eliminar plazas de aparcamiento y realizar una mejor gestión del espacio disponible, aplicando **criterios de preferencia:**

- trabajadores/as con disminuciones físicas,
- con familiares minusválidos que deben acompañar previamente,
- necesitan el vehículo para su actividad profesional diaria,
- los que acceden al trabajo en vehículo compartido,
- lo que tienen nulas o pocas posibilidades de utilizar medios alternativos.

## Propuesta 6

# USO EFICIENTE VEHÍCULO

El **coche compartido** o *carpooling* es una opción que optimiza el uso del vehículo privado y reduce su número.



La **ocupación media** de los automóviles que llegan a los polígonos industriales es de sólo 1,2 personas. Para transportar a 100 trabajadores/as se utilizan 84 vehículos.

## Propuesta 6

# USO EFICIENTE VEHÍCULO

El coche compartido...

- reduce significativamente el **gasto individual**,
- permite no conducir cada día y **reducir el estrés**,
- reduce las **emisiones locales y globales**,
- reduce el **consumo de energía** (combustibles fósiles)
- disminuye el **riesgo de accidente** *in itinere*.

El coche compartido es ya una **realidad**...

[www.compartir.org](http://www.compartir.org)

## Propuesta 6

# USO EFICIENTE VEHÍCULO

El **coche multiusuario o *carsharing*** consiste en que un grupo de ciudadanos utilizan de forma individual una flota colectiva de vehículos.

- Promueve el **uso racional de los medios de transporte** y ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo sólo cuando se necesita, sin obligación de ser su propietario.
- Es un sistema mediante el cual **se reducen los costes** individuales y sociales de la movilidad.

## Propuesta 6

# USO EFICIENTE VEHÍCULO

Los elevados costes fijos que conlleva la tenencia de un automóvil, se convierten en **costes variables** que dependen del uso del vehículo. En cualquier caso, son inferiores a los que implica tener su propiedad.

Ser más consciente de los costes deriva en un uso más racional y en un aumento de la utilización de **medios de transporte más sostenibles**.

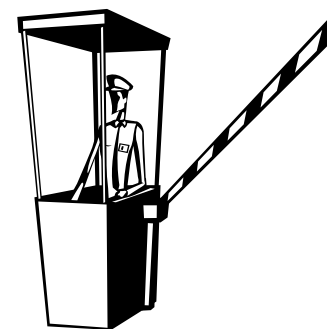
El coche multiusuario es ya una **realidad**...

[www.avancar.es](http://www.avancar.es)

# Propuesta 7

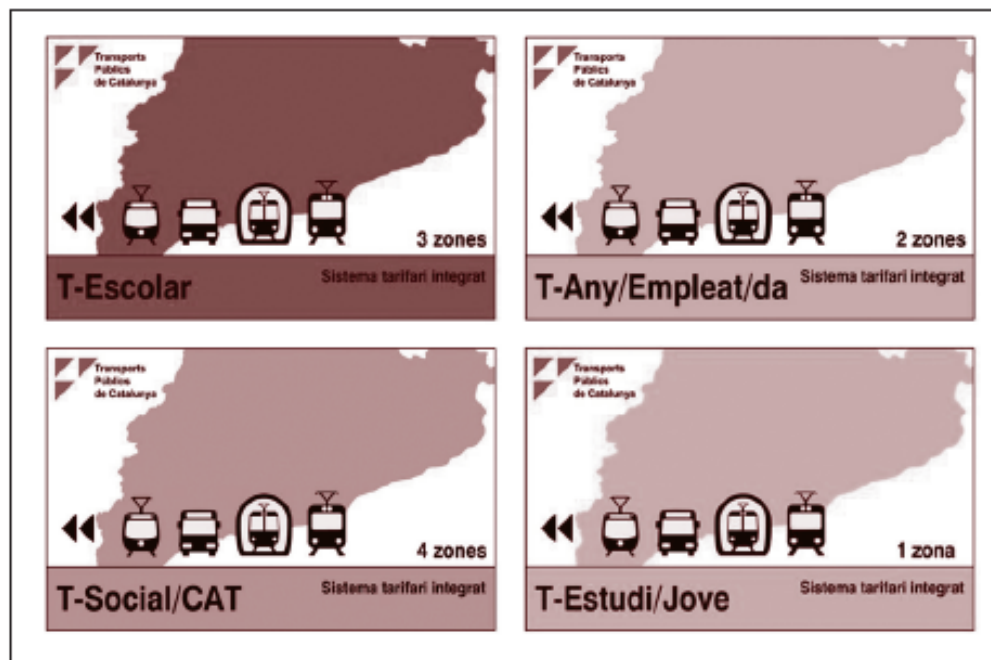
## INCENTIVOS A TRABAJADORES

Para **modificar hábitos de movilidad**, a menudo es necesario un incentivo económico, además de fomentar los medios de transporte más sostenibles y desincentivar el uso del coche privado.



- ofrecer **títulos de transporte subvencionados**,
- ofrecer **ayudas a los usuarios del coche compartido**,

## INCENTIVOS A TRABAJADORES

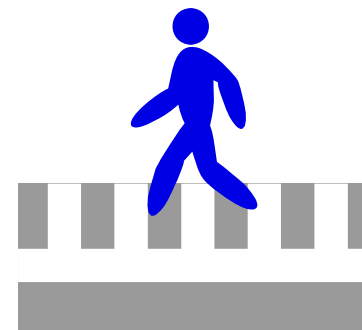


Propuesta de tarjetas integradas de CCOO a un precio más reducido para fomentar el uso del transporte público (descuento del 40% del importe de la T-mes para trabajadores y trabajadoras).

## ⑤ El papel y la oportunidad de los sindicatos

Desplazarse de modo sostenible y seguro al puesto de trabajo es un **derecho de los trabajadores/as**.

La **acción sindical** es una oportunidad para trabajar por este derecho.



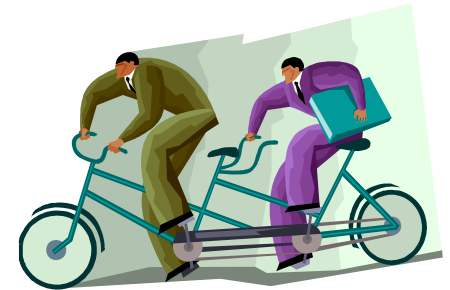


- Uno de los objetivos debe ser incorporar la **accesibilidad al trabajo en las estrategias de negociación colectiva**, al mismo nivel que otras cuestiones relativas a la seguridad y al bienestar de los trabajadores/as.
- A menudo, sin embargo, los beneficios que se consiguen mediante la negociación colectiva acaban perdiéndose debido a la **inversión de tiempo, salud y dinero** para acceder diariamente al trabajo.

Ahora bien,

el derecho a una movilidad sostenible y segura no equivale a disponer de más Infraestructura para acceder en vehículo privado a cualquier punto del territorio...

sino poner al alcance de los trabajadores/as, **medios de transporte y sistemas de desplazamiento más equitativos, seguros, económicos, saludables y eficientes.**



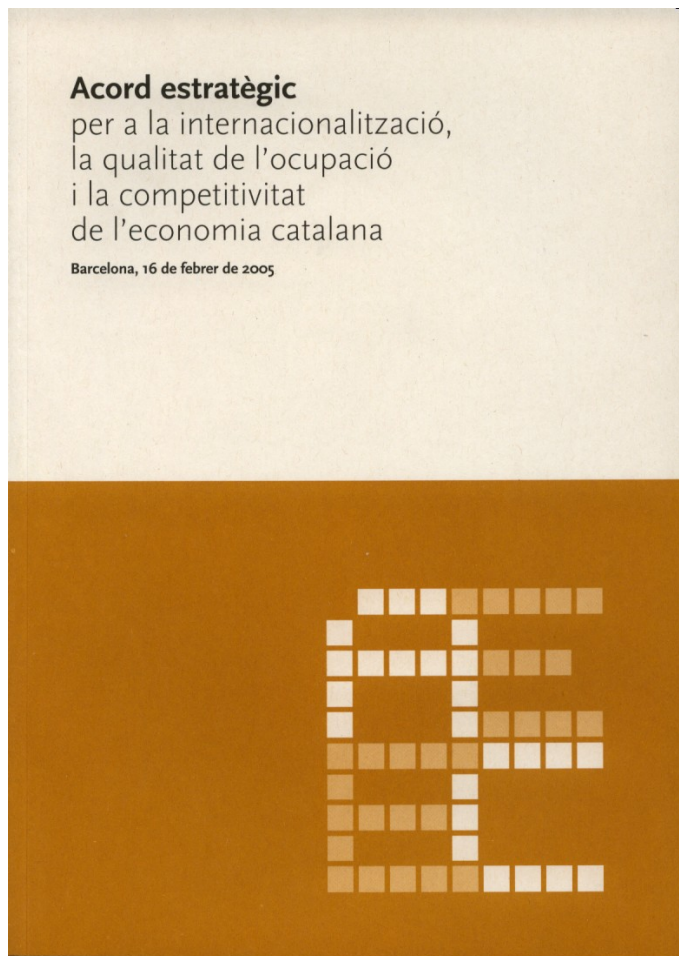
## ⑥ Los ámbitos de intervención sindical

### Concertación social

- Acord Estratègic
- Negociación para la renovación del Acord Estratègic

### Representación institucional

- Consell de Mobilitat de Catalunya
- Consejo Territorial de Movilidad de la ATM



## Acord Estratégic y negociación de la renovación

- Por vez primera se reconoce la movilidad obligada al trabajo como un elemento de competitividad y calidad del empleo.

Pretende reequilibrar el modelo de acceso al trabajo en favor del transporte público y colectivo.

## Negociación colectiva

- Acción sindical en el territorio
- Organización de redes de movilidad en polígonos
- Negociación colectiva en empresas y SS
- SS con responsables en temas de movilidad
- Impulso y participación en las mesas de movilidad de polígonos industriales: Zona Franca, Pratenc, ZAL, Can Sant Joan, Almeda, Aeropuerto, Ciutat Judicial, Viladecavalls, etc.

## Alegaciones

- Alegaciones al Plan de Infraestructuras del Transporte de Catalunya 2006-2026
- Alegaciones al Plan Estratégico de la Bicicleta
- Alegaciones al Plan de actuación en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico
- Alegaciones al Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona
- Plan Territorial de las Comarcas Centrales

## Ámbitos de participación

En el ámbito del Departamento de Territorio y Sostenibilidad: Consell de Mobilitat.

## Proyectos

Gesmopoli (LIFE) con DIBA, Departamento de Territorio y Sostenibilidad, FESALC y UGT.

## Gestión interna

uso car-sharing

Impulso y participación en la elaboración de **planes de movilidad de polígonos industriales y equipamientos**: Zona Franca, Zal y pol. Pratenc; pol. Can Sant Joan; pol. Almeda, Aeropuerto de Barcelona; pol. Can Mitjans, Alcorcon, Getafe, Uinversidad Autonoma de Barcelona, Ciudad de la Justicia

Participación en la elaboración de **planes de movilidad de empresa** en el marco del Decreto de mejora de calidad del aire en la región metropolitana de Barcelona.



# Comunicación y acción territorial



**SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD**

**La movilidad sostenible y segura al trabajo: un compromiso de CCOO**

CCOO continúa comprometida con la movilidad sostenible y segura.

El derecho a un transporte sostenible y no excluyente es una exigencia permanente de nuestra organización, ya que supone un gran beneficio al conjunto de la sociedad.

En un momento de crisis socioeconómica y ambiental global como el actual, apostar por un modelo de movilidad más sostenible (tanto de personas como de mercancías) contribuye a mejorar la calidad de vida de los trabajadores y trabajadoras, así como a potenciar la competitividad de las empresas y la economía del país.

Cambiar tendencias y construir este modelo es, sin embargo, una responsabilidad compartida por todos los agentes sociales y económicos implicados: administraciones, sectores empresariales y sindicatos.

**10 propuestas para una movilidad más sostenible y segura**



1. En las grandes empresas y/o polígonos industriales, crear la figura del gestor de movilidad, constituir consejos de movilidad (integrados por empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte) y elaborar un plan de movilidad.
2. Apostar por el transporte colectivo, con criterios de racionalidad: dimensionando los vehículos para optimizar su uso y la eficiencia; y estableciendo enlaces con las redes de transporte público.
3. Garantizar la accesibilidad a los centros de trabajo para los peatones en condiciones de seguridad y sin obstáculos.
4. Promover el uso del coche compartido y del coche multiusuario, garantizando su eficacia y reservando zonas de aparcamiento.
5. Promover el uso de la bicicleta, garantizando unos itinerarios y un aparcamiento seguro.
6. Subvencionar desde las empresas los títulos de transporte de carácter personal y reducir el espacio dedicado a zonas de aparcamiento.
7. Incorporar la movilidad in itinere y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales.
8. Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de certificado de calidad (EMAS o ISO).
9. Excluir el permiso de conducir y la propiedad de vehículo como criterio de selección de personal; pueden ser condiciones complementarias, pero no excluyentes.
10. Incorporar a la negociación colectiva el criterio de reubicación sistemática de trabajadores/as en los centros de trabajo más próximos a su domicilio.

**La movilidad sostenible**  
reduce la accidentalidad vial, incrementa la eficiencia energética, mejora la calidad del aire, evita la exclusión social y laboral, potencia la competitividad de la economía y no contribuye al cambio climático.

Por este motivo, CCOO participa activamente en la construcción de este nuevo modelo de movilidad, impulsando numerosas actuaciones en todo el territorio y realizando una importante labor sindical de información, sensibilización, formación y participación.

**La movilidad sostenible es + SEGURA, EQUITATIVA, SALUDABLE, EFICIENTE, ECONÓMICA Y COMPETITIVA pero exige IMPLICACIÓN, COMPROMISO, DIÁLOGO Y CONSENSO**

**CCOO Barcelona Más transporte público = menos accidentes**

La generación de tráfico de coches para acceder al trabajo incrementa los peligrosos desplazamientos y los grandes centros de tráfico y, en consecuencia, contribuye al grave problema de la seguridad.

Los efectos negativos de este fenómeno de movilidad sostenible son:

- Incremento de accidentes laborales en horas punta.
- Mayor fatiga.
- Incremento de la contaminación acústica y atmosférica del área metropolitana del centro.

El mayor del tráfico implica para muchos trabajadores y trabajadoras además un factor de riesgo a su salud.

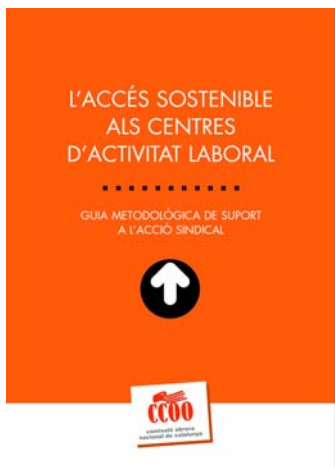
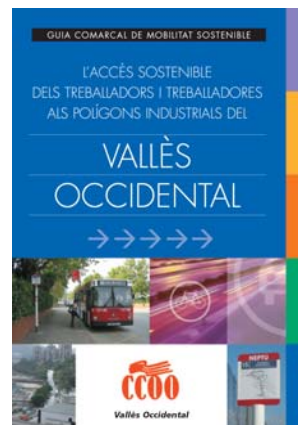
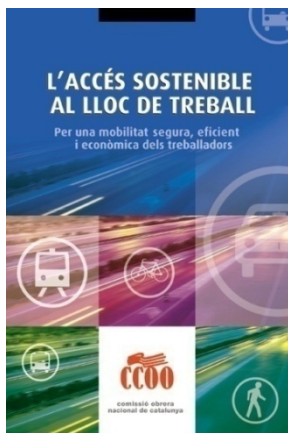
¿Cuáles son los factores de riesgo con que se enfrentan diariamente miles de trabajadores y trabajadoras que acceden al centro en sus desplazamientos "in itinere"?

- Limitada zona peatonal de los que sería necesario para evitar los atropellos de hora punta.
- Reducir las modificaciones de horario y evitar acortarse la movilidad en vehículos privados en momentos de congestión de tráfico.
- Reducir el impacto negativo de los cambios en funcionamiento.
- Tener un riesgo de accidente elevado.
- Mayor fatiga de tránsito o de viaje.
- Condición que la percepción de llegar tarde al trabajo o de no encontrar aparcamiento.
- Responder los gastos económicos que sufren los vehículos a motor.

El gran beneficio derivado de la movilidad sostenible "integración barcelona" radica en su calidad al hacer posible que millones de la demanda sea cubierta mejor que nunca por el transporte público. Esto no es un caso concreto del normal funcionamiento de "barcelona con el Plan del Norte" que desde pasado junio no se ha presentado. Pero sí es un ejemplo de lo que se puede hacer.

El gran beneficio derivado de la movilidad sostenible "integración barcelona" radica en su calidad al hacer posible que millones de la demanda sea cubierta mejor que nunca por el transporte público. Esto no es un caso concreto del normal funcionamiento de "barcelona con el Plan del Norte" que desde pasado junio no se ha presentado. Pero sí es un ejemplo de lo que se puede hacer.

- Por el incremento de los desplazamientos en movilidad y la reducción de los ya existentes.
- Por la mejora del transporte público de una manera eficiente y sostenible.
- Por la reducción de los accidentes "in itinere".





Gracias por vuestra atención

Secretaría de Medio Ambiente de la CS CCOO  
Departamento Confederal de Movilidad

Fernández de la hoz, 12  
28010 - Madrid  
Teléfono: 917028000  
Teléfono: 659495446  
mferri@ccoo.es  
www.ccoo.es  
www.istas.ccoo.es