El marco legal: leyes de movilidad: 9/2003 de Catalunya y propuesta de Ley de Movilidad sostenible.

La movilidad al trabajo
Cursos de Verano de la Universidad Complutense
30 de julio de 2008

Llorenç Serrano i Giménez
Secretario de Salud, Ambiente y Trabajo de CCOO de Catalunya

Ley 9/2003 de la Movilidad

Esta ley, que es pionera a todo Europa, supera la tradición actual basada en legislar, actuar y planificar en función de los medios y vías de transporte y pasa a legislar en función de la movilidad.

La ley permitirá establecer unos objetivos y unas directrices para la movilidad del conjunto de Catalunya y analizar las necesidades de presente y futuro de cada territorio para actuar de forma global e integrada.

Además, esta legislación permitirá definir criterios de sostenibilidad, de seguridad y de la calidad del servicio para el transporte terrestre.

Integración planificación territorial y urbanística / planificación de la movilidad.

Instrumentos de planificación, gestión y evaluación de las políticas de movilidad

Los objetivos básicos de la ley son:

Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico con las de movilidad, por minimizar los desplazamientos habituales.

Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos.

Disminuir la congestión de las zonas urbanas a través de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado.

Priorizar y hacer más atractivo el transporte público y la movilidad sostenible.

Establecer fórmulas de integración tarifaría del transporte público en áreas metropolitanas.

Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población.

Aumentar la seguridad y luchar contra la congestión y la contaminación.

Primar la Intermodalidad.

Introducir nuevas tecnologías por tener un transporte más eficiente y seguro e informar mejor a la ciudadanía.

Favorecer los sistemas de transporte a la demanda a los polígonos industriales o concentraciones de gran actividad laboral (centros de servicios, hospitales aeropuertos etc..)

Otros objetivos especialmente interesantes por su aplicación en polígonos industriales son:

- ***Efectuar llevar a cabo propuestas innovadoras que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, como el coche multiusuario o el coche compartido.***

Planificación

- La ley aprobada por el Parlamento establece tres niveles de planificación: Nacional, Regional y Local.
- Con respecto al ámbito Nacional, la ley marca que el Gobierno de la Generalitat tendrá que redactar las Directrices Nacionales de Movilidad con carácter de Plan Territorial Sectorial.
- A nivel Regional, se establecerán diferentes áreas en todo el territorio catalán. Cada una de estas áreas tendrá que tener un Plan Director de Movilidad que siga las directrices nacionales.
- Finalmente, a nivel Local, se crearán los Planes de Movilidad Urbana.

Gestión

La ley da carácter legal a los programas de inversión y los planes de servicios que actualmente ya están elaborados.
Creación de Autoridades Territoriales de Movilidad en cada una de las áreas designadas. Estas autoridades tendrán carácter de consorcio y estarán formadas por la Generalitat de Catalunya y por los ayuntamientos de estas áreas.
Las Autoridades tienen por objeto mejorar la coordinación de los servicios de transporte público, planificar nuevos servicios y coordinar las integraciones de tarifas entre los operadores.

Evolución y seguimiento

- Con la finalidad de evaluar y seguir el desarrollo de la movilidad en general y los diferentes Planes que establece la ley, la nueva normativa contempla diferentes instrumentos.
- De una parte, se creará un Observatorio de Movilidad que tendrá que presentar informes con carácter bianual al parlamento sobre seguridad, costes y calidad del servicio entre otras.
- Asimismo, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas tendrá que realizar varios tipos de estudios por evaluar la viabilidad económica, social y ambiental de las nuevas infraestructuras y tendrá que someter los Planes Directores y las Directrices Nacionales a evaluación ambiental estratégica.

Participación

Para velar por una movilidad sostenible y para que se vayan cumpliendo las disposiciones, se ha creado

Consejo Catalán de la Movilidad, que será el organismo consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, los organismos, las corporaciones, las entidades y los sectores sociales vinculados a la movilidad.
El Consejo Catalán de la Movilidad participa en el Observatorio proponiendo acciones para el estudio de la movilidad, dando orientaciones y aprobando los informes bianuales sobre la movilidad .

No se preven, tampoco se excluyen, mesas o consejos de movilidad de polígonos.

Octava) *En el plazo de un año (Julio 2004) el Gobierno debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sostenible y de promoción del uso de los combustibles alternativos.*

Tercera) *En el plazo de* ***tres años*** *(Julio 2006) el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos afectados, debe elaborar un plan de* ***movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades*** *económicas que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas*

Esta última disposición enlaza con el **artículo 18**, sobre el estudio de **evaluación** de la movilidad generada:

> ***Artículo 18*** *... evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una* ***nueva planificación o una nueva implantación*** *de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte...” Asimismo, valora la viabilidad de las medidas propuestas para gestionar de modo sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.*
>
> *.... En el estudio de la* ***movilidad generada debe tomarse en consideración la posibilidad de que los promotores de la actividad de que se trate participen en la financiación del incremento de los servicios de transporte público*** *que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.*

La **Ley de Movilidad de Catalunya** ofrece los siguientes apoyos para la acción sindical en materia de movilidad al trabajo:

- Orienta a políticas que **minimicen los desplazamientos** habituales y garanticen la accesibilidad a los centros de trabajo, sostenibles y seguras.

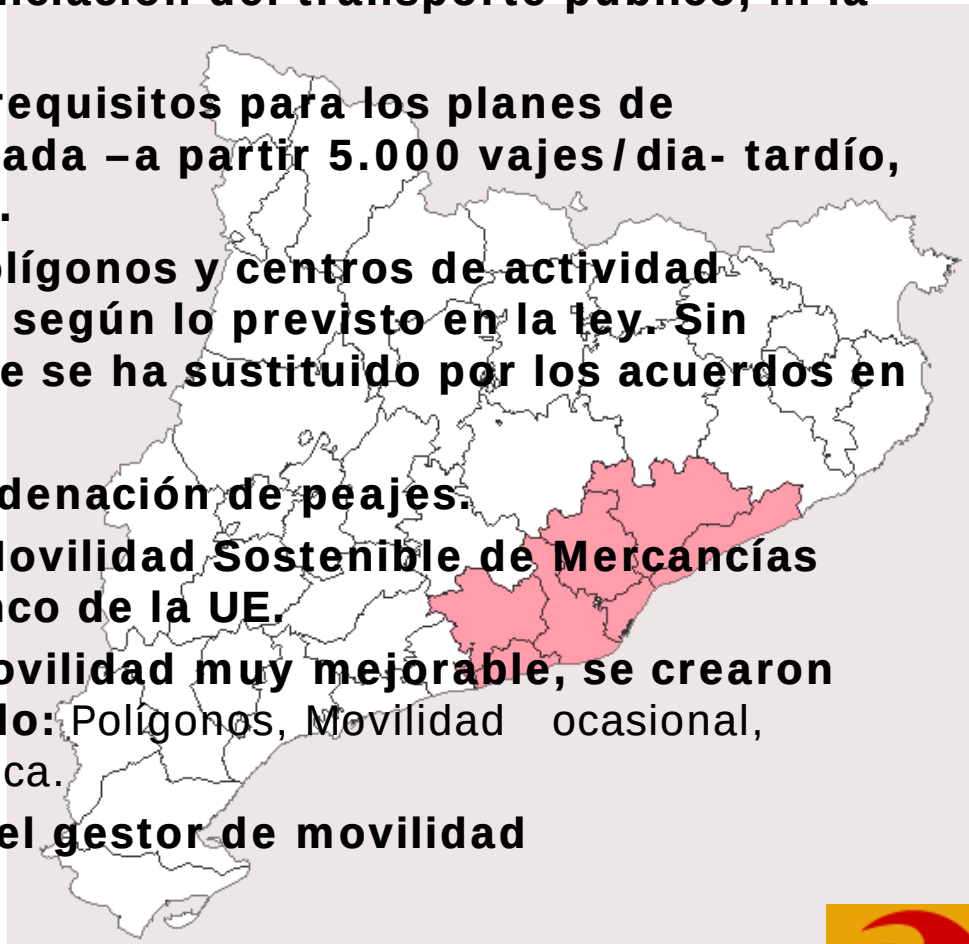
- Explícitamente promueve los sistemas de **transporte a la demanda** a los polígonos industriales.

- Mandata a elaborar **planes de movilidad específicos** para polígonos industriales y centros de actividad con un número de empresas, trabajadores/as o superficie determinados, que deben desarrollarse reglamentariamente.

- Establece la figura del **gestor/a de movilidad**, para centros de actividad económica, estableciendo el régimen de implantación y el financiamiento a cargo de las empresas que operan.

-Establece la participación de los sindicatos confederales en el Consejo Catalán de la Movilidad.

- **Incumplimientos:**
- **No se ha elaborado la ley de financiación del transporte público, ni la tasa para grandes espectáculos.**
- **Desarrollo reglamentario de los requisitos para los planes de evaluación de la movilidad generada –a partir 5.000 vajes/dia- tardío, este año. Sin participación social.**
- **El Plan para la movilidad a los polígonos y centros de actividad económica no se ha desarrollado según lo previsto en la ley. Sin embargo podemos considerar que se ha sustituido por los acuerdos en la concertación social.**
- **No se ha elaborado el Plan de Ordenación de peajes.**
- **No se ha presentado el Plan de Movilidad Sostenible de Mercancías según los objetivos del libro Blanco de la UE.**
- **Participación en el Consejo de Movilidad muy mejorable, se crearon comisiones que no han funcionado:** Polígonos, Movilidad ocasional, Mercancías en áreas urbanas. Logística.
- **No se ha desarrollado la figura del gestor de movilidad**



Propuesta de ley de movilidad sostenible

- Presentada por CCOO, entidades ecologistas y IU-ICV en la anterior legislatura.
- **Mejoras con respecto a la ley catalana 9/2003:**
  - Internalización de costos como objetivo.
  - Prioridad al transporte público.
  - Medidas de disuasión del uso de vehículo privado, fomento explicito de los desplazamientos a pie y en a bicicleta.
  - Atención a las personas con discapacidad. Etc.
  - Mayor concreción de la participación social en los ámbitos de participación.
  - Inversión: 50% infraestructuras, 50% servicios.
- **Resumiendo, se señala el uso del vehículo privado y el transporte de mercancías por carretera como generadores de insostenibilidad, se apuntan con claridad los elementos necesarios para el cambio hacia una movilidad mas sostenible.**
- Diferencias fundamentales:
  - El Plan de evaluación ambiental de los planes de movilidad. Art. 14.
  - Estudios de viabilidad (de las infraestructuras) Art. 15.
  - Planes de movilidad de polígonos y empresas. Art. 12 i 13

- **Articulo 12. Planes de movilidad a polígonos industriales o empresariales.**
- **1. A partir de los planes de movilidad urbana los ayuntamientos deben desarrollar planes de movilidad sostenible a los polígonos industriales o empresariales, así como a las grandes áreas comerciales, parques de ocio o campus universitarios de su ámbito territorial.**
- **2. En la financiación de las infraestructuras o los servicios de transporte participarán las empresas instaladas en los mismos. Los ayuntamientos y, en su caso, las autoridades de transporte público (ATP) establecerán las formas y porcentajes de financiación por parte de las empresas del transporte público o colectivo. Las empresas que dispongan de servicios de transporte colectivo para sus trabajadores que cubran al menos un 25% de sus viajes al centro de trabajo estarán exentas de esta contribución.**
- **3. En el caso de que un polígono industrial o empresarial esté situado en dos o más términos municipales la elaboración, desarrollo y financiación del plan de movilidad será realizado conjuntamente por dichas administraciones.**

- **Artículo 13. Planes de Transporte de Empresas (PTE)**

- **1. Las empresas o administraciones públicas con centros de trabajo de más de 200 trabajadores elaborarán y desarrollarán en los mismos planes de transporte de empresa que reduzcan la utilización del automóvil en el transporte de sus trabajadores y fomenten otros modos menos contaminantes. Las empresas presentarán estos planes al ayuntamiento correspondiente.**

- **2. En la elaboración y desarrollo de los planes de transporte de empresa participarán los representantes de los trabajadores.**

Las oportunidades de la legislación ambiental: Plan actuación para la calidad del aire.

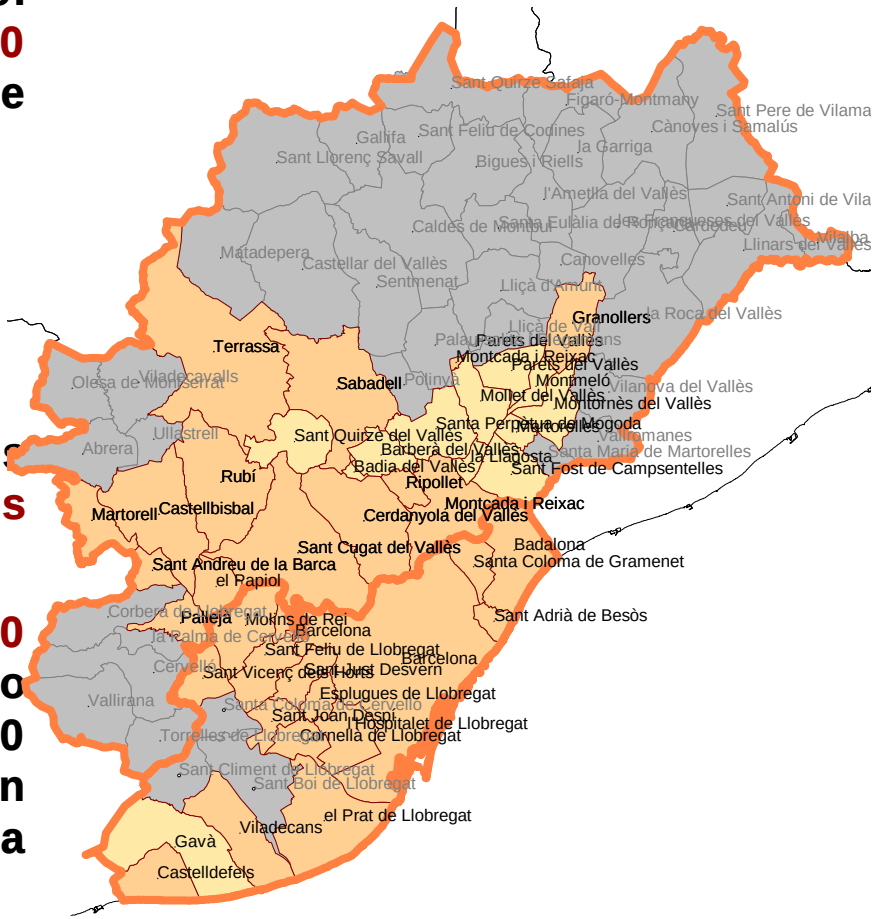
La movilidad al trabajo
Cursos de Verano de la Universidad Complutense
30 de julio de 2008

Llorenç Serrano i Giménez
Secretario de Salud, Ambiente y Trabajo de CCOO de Catalunya

marco legal: Plan de Actuación para las Zonas de Protección Especial

El **Plan de Actuación** asociado a las zonas declaradas de protección especial del ambiente atmosférico afecta a **40 municipios** de la Región Metropolitana de Barcelona.

Tiene 76 medidas, entre ellas:



Se deben dotar de **planes de movilidad**:

- Centros de trabajo de administraciones públicas con más de **200 trabajadores/as** propios o externos.

- Centros de trabajo con más de **500 empleados** propios o externos o generadores de movilidad con más de 500 visitantes habituales, excepto si están incluidos en un plan de movilidad del área industrial a que pertenecen.

-Ello antes de finalizar el 2009.

marco legal: Plan de Actuación para las Zonas de Protección Especial

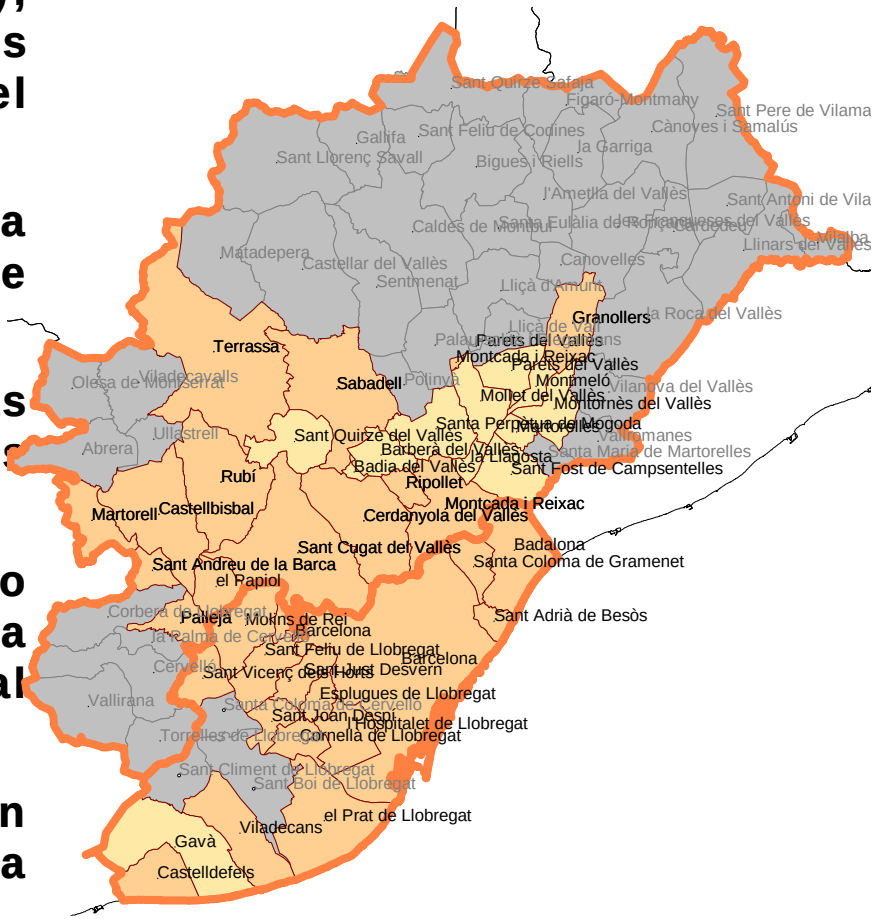
Es un Plan, elaborado a iniciativa del Departamento de Medio Ambiente (DMAiH), en la que los departamentos correspondientes han propuesto y dado el visto bueno a las medidas de su ámbito.

La obligación de los Planes de Movilidad a propuesta de CCOO. El "listón" no se acordó con nosostros.

La administración no sabe a cuantas empresas afecta. CCOO calculamos que tres centenares.

CCOO forzamos la colaboración entre Medio ambiente y la Secretaria de la Movilidad i la creación de un grupo interdepartamental con asistencia de los agentes sociales.

La obligación se incorpora al PDM (Plan Director de Movilidad -RMB) y se extiende a todos los municipios.



marco legal: Plan de Actuación para las Zonas de Protección Especial

Cinco meses para acordar una carta y enviarla no se sabe muy bien a quien.

Las empresas no responden.

La patronal niega el carácter exigible de la medida.

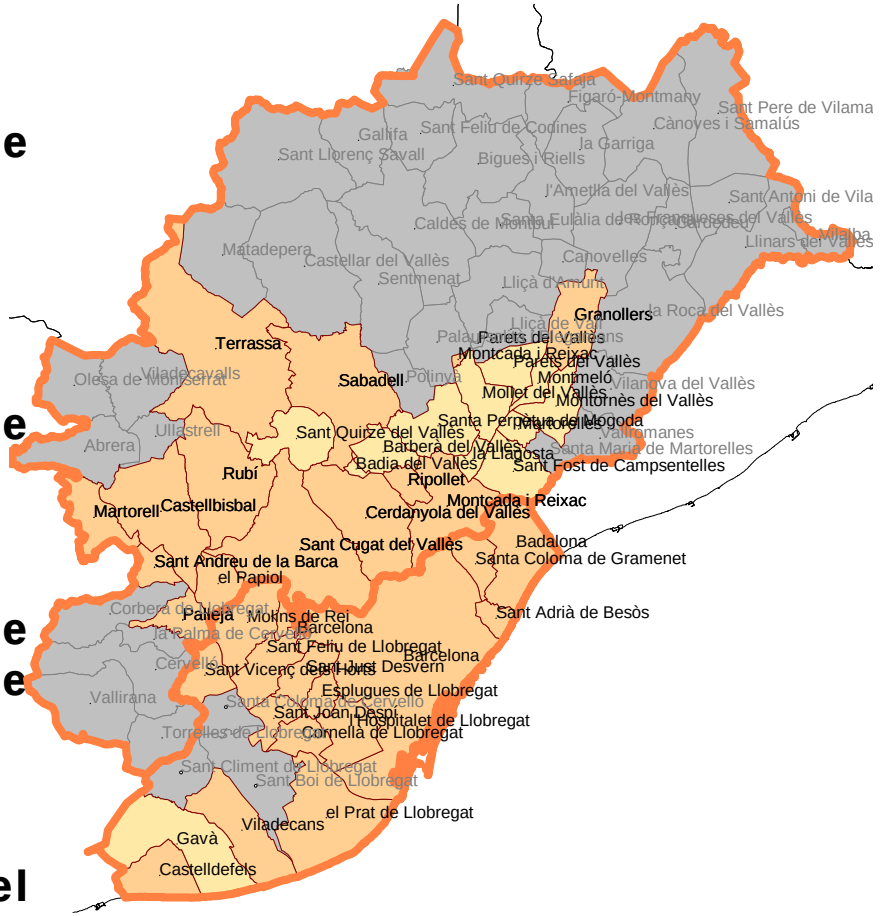
por su ámbito geográfico.

por no ser el PDM una norma.

La ATM es la única administración que impulsa la medida.

Acuerdo en elaborar un “check list” sobre que debe contemplar un plan de movilidad.

Esperamos dar un nuevo impulso en el marco del desarrollo del Acuerdo Estratégico.



La concertación de la movilidad en Catalunya:

La movilidad al trabajo
Cursos de Verano de la Universidad Complutense
30 de julio de 2008

Llorenç Serrano i Giménez
Secretario de Salud, Ambiente y Trabajo de CCOO de Catalunya

El Acuerdo Estratégico para la internacionalización, la calidad de la ocupación y la competitividad de la economía catalana:

- **Por primera vez se reconoce la movilidad obligada como un elemento de competitividad y calidad del empleo. Pretende reequilibrar el modelo de acceso al trabajo a favor del transporte público y colectivo.**
- **Se diseñará un plan de acceso sostenible a los principales polígonos industriales, agrupaciones de empresas y grandes equipamientos.**
- **Elaboración de programas piloto de acceso a 22 polígonos que incluyen diversos medios de transporte: potenciar nuevas líneas, adaptar los horarios a los turnos de trabajo, reconvertir autobuses de empresa en autobuses de polígono, promover el coche compartido, etc.**

Acord estratègic
per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació
i la competitivitat de l'economia catalana

Medidas 28 a 33 y 38

- Prevé el proyecto de ley sobre financiación del transporte público i el despliegue de la ley de movilidad (en el marco de la legislatura).
- En el mismo periodo prevé crear las autoridades de la movilidad de Tarragona, Lleida i Girona para llevar a cabo la integración tarifaría.
- Se iniciaran estudios y propuestas sobre la movilidad global de la RMB

  y, en especial del Vallés Occidental i la zona logística portuaria.
- Prevé cuatro carriles bus con prioridad semafórica de acceso a Barcelona para el transporte colectivo.
- Plantea una serie de demandas a RENFE, muchas de ellas en el sentido de la movilidad de personas al trabajo.

Medidas 28 a 33 y 38

- Prevé el proyecto de ley sobre financiación del transporte público i el despliegue de la ley de movilidad (en el marco de la legislatura).
- En el mismo periodo prevé crear las autoridades de la movilidad de Tarragona, Lleida i Girona para llevar a cabo la integración tarifaría.
- Se iniciaran estudios y propuestas sobre la movilidad global de la RMB

  y, en especial del Vallés Occidental i la zona logística portuaria.
- Prevé cuatro carriles bus con prioridad semafórica de acceso a Barcelona para el transporte colectivo.
- Plantea una serie de demandas a RENFE, muchas de ellas en el sentido de la movilidad de personas al trabajo.

Medida 31.

Recoge la idea de intervención en base a planes de acceso sostenible a los principales polígonos industriales, agrupaciones de empresas y grandes equipamientos..

Habla del impulso de los gestores de movilidad, y de la elaboración de planes piloto que incluirán:

- **Diversos medios de transporte.**
- **Medidas para potenciar nuevas líneas de transporte regular.**
- **Adaptar los horarios del transporte a los del trabajo.**
- **Reconvertir autobuses de empresa en autobuses de polígono.**
- **Promover el coche compartido.**

Planes de movilidad en los polígonos industriales:

- **Hay en marcha 34 planes de movilidad que afectan 250 polígonos de 93 ayuntamientos, con 6.963 empresas y 229.865 trabajadores/as afectados. 14 ya se han finalizado y aprobado y se están ejecutando.**

Servicios de transporte a zonas industriales:

- **Se han puesto en marcha 33 líneas de transporte público colectivo que acceden a polígonos.**
- **10 más están en estudio y pendientes de definición de horarios e itinerarios.**
- **Estas actuaciones afectan a 123 polígonos, de 57 ayuntamientos con 5.479 empresas y 165.464 trabajadores/as.**
- **En 2007 tuvieron 1.800.000 usuarios, con un incremento del 60% respecto a 2006.**

Acuerdo Estratégico. Valoración de CCOO

- Se han dedicado mas recursos de los comprometidos.
- No se han abordado los mayores y más conflictivos polígonos.
- No se ha contado con la participación sindical en las acciones.
- No se han aplicado criterios de intermodalidad.
- No se ha desarrollado la figura del gestor o gestora de movilidad.
  - Requisitos formativos.
  - Homologación profesional.
  - Funciones, evaluación, diseño, seguimiento.
- Nuestro modelo de Plan es el desarrollado en el modelo Gesmopoli. Escepticismo inicial de PTOP, mayor implicación al final.
- Han aceptado la presencia sindical en la ATM.
- Se han resuelto algunas reivindicaciones señeras de CCOO.
- Se recogen propuestas de CCOO en los diferentes instrumentos de Planificación.
- Distancia entre las ideas recogidas y las actuaciones realizadas.
- Poca presencia de medidas para la movilidad sostenible en el Plan de la Energía 2007-2015, elaborado con presencia sindical.

Promover la gestión integral de polígonos industriales, con cinco grandes ámbitos de actuación:

- **Mapa de los polígonos industriales en Catalunya.**
- **Promoción de la gestión autónoma de los polígonos.**
- **Dotar de las necesidades energéticas a los polígonos.**
- **Cubrir las necesidades de telecomunicaciones de los polígonos**
- **Favorecer la movilidad en los polígonos. La política urbanística incorporará el criterio de movilidad en la localización de suelo para actividades industriales, logísticas y de servicios, con tres instrumentos básicos:**
  - **Planes de movilidad**
  - **Mesas de movilidad**
  - **Gestor/a de movilidad.**
  - **Se establece una lista de 55 que deberán elaborar i implantar el Plan de Movilidad antes de 2011, son: todos los que tienen algún estudio previo, todos los del acuerdo en su primera edición, una veintena más. Debemos acordar como se desarrolla la medida.**

Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana

Acción Sindical y organización en movilidad al trabajo: CCOO de Catalunya 2004-2008

La movilidad al trabajo
Cursos de Verano de la Universidad Complutense
30 de julio de 2008

Llorenç Serrano i Giménez
Secretario de Salud, Ambiente y Trabajo de CCOO de Catalunya

- **Negociación colectiva**
- **Concertación social**
  - Acuerdo Estratégico
  - Negociación de renovación del Acuerdo Estratégico.
  - Participación en la Planificación territorial i de Infraestructuras.
- **Ámbitos de participación:**
  - Consejo de la Movilidad de Catalunya, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas
  - Consejo de Movilidad de la ATM
  - **Pacte estratégic metropolità:** Comisión del Pacto, realización de estudios, han servido para elaborar la lista de los polígonos de l'Acord Estratégic.
  - Pactos de movilidad municipales (Badalona, Sabadell, Terrassa, Barcelona).
  - Pactos territoriales de empleo, realización de estudios: Vic, Girona, Granollers.
  - Pacto de ciudadania de Lleida.
  - Tribunal Laboral de Catalunya
  - Formación sindical de movilidad
  - Jornadas y seminarios

- **Proyectos: Gesmopoli (LIFE) con Diputació de Barcelona, Departamento de Medio Ambiente, FESALC y UGT.**
- **Gestión interna: uso del carsharing.**
- **Alegaciones 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 (PDM), Plan Territorial de las Comarcas Centrales.**
- **Impulso y participación en la elaboración de planes de movilidad de polígonos industriales y grandes equipamientos: Zona Franca, ZAL y Pratenc, Can Sant Joan, Almeda, Aeropuerto de Barcelona, Ciudad Judicial, Viladecavalls, etc.**

formas de actuación

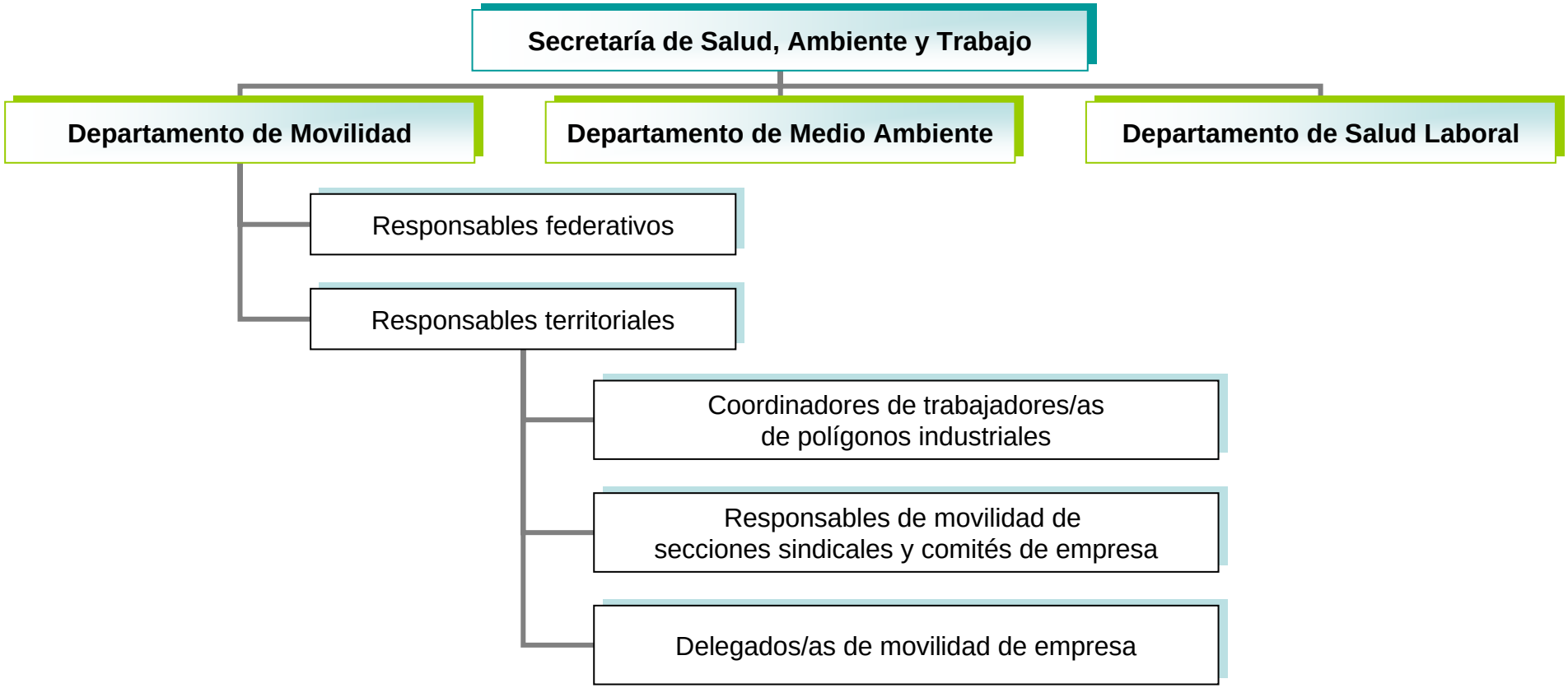
- **Manifestaciones**
- **Recogida de firmas**
- **“Inauguraciones”**
- **Ruedas de prensa**
- **Campaña Renfe Cercanías de Barcelona**

  –Actos reivindicativos en 10 estaciones: Sants, Cornellà de Llobregat, Sabadell, Badalona, Granollers, Mataró, Manresa, Vilanova i la Geltrú, Vic y Plaza Catalunya

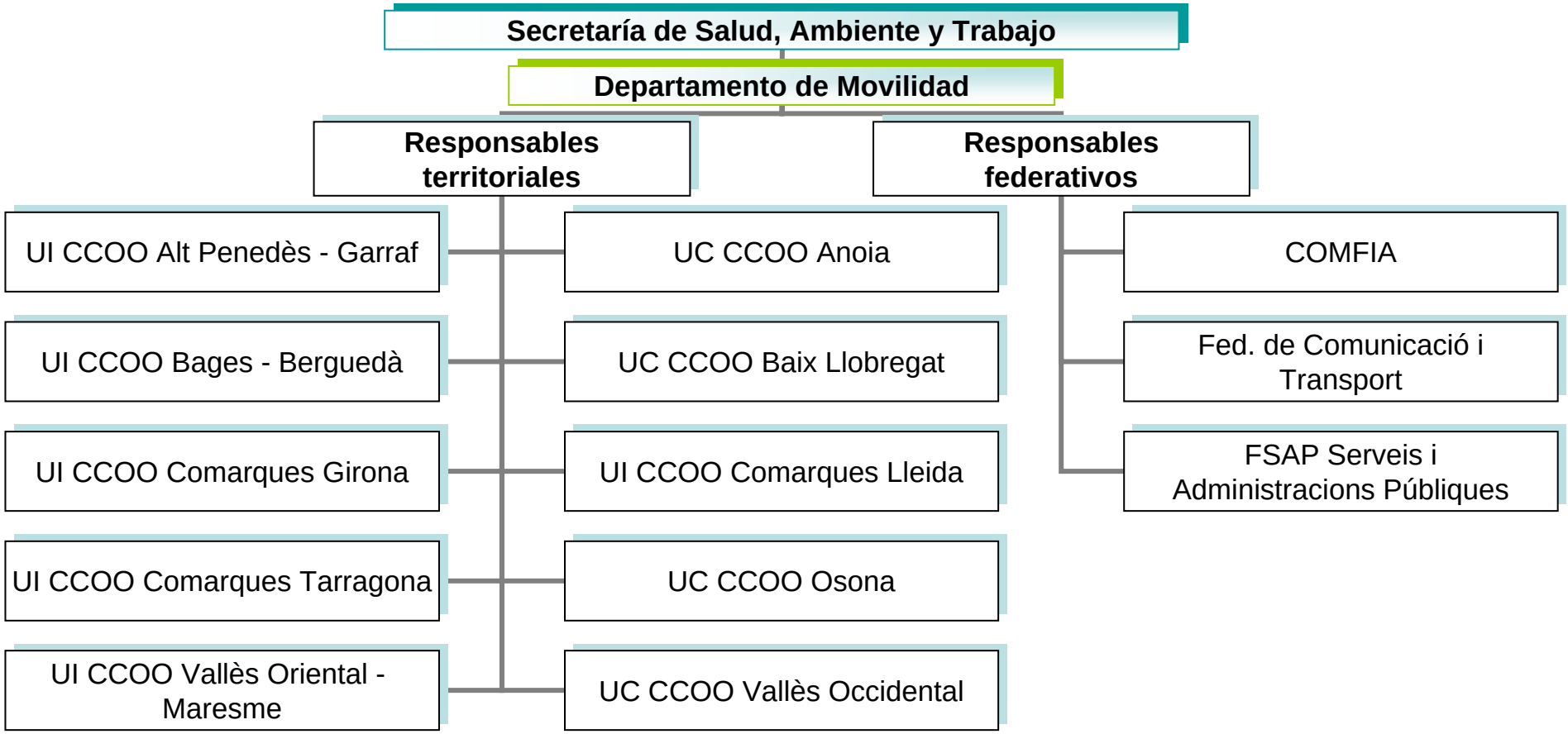
  –Participación de más de 250 sindicalistas

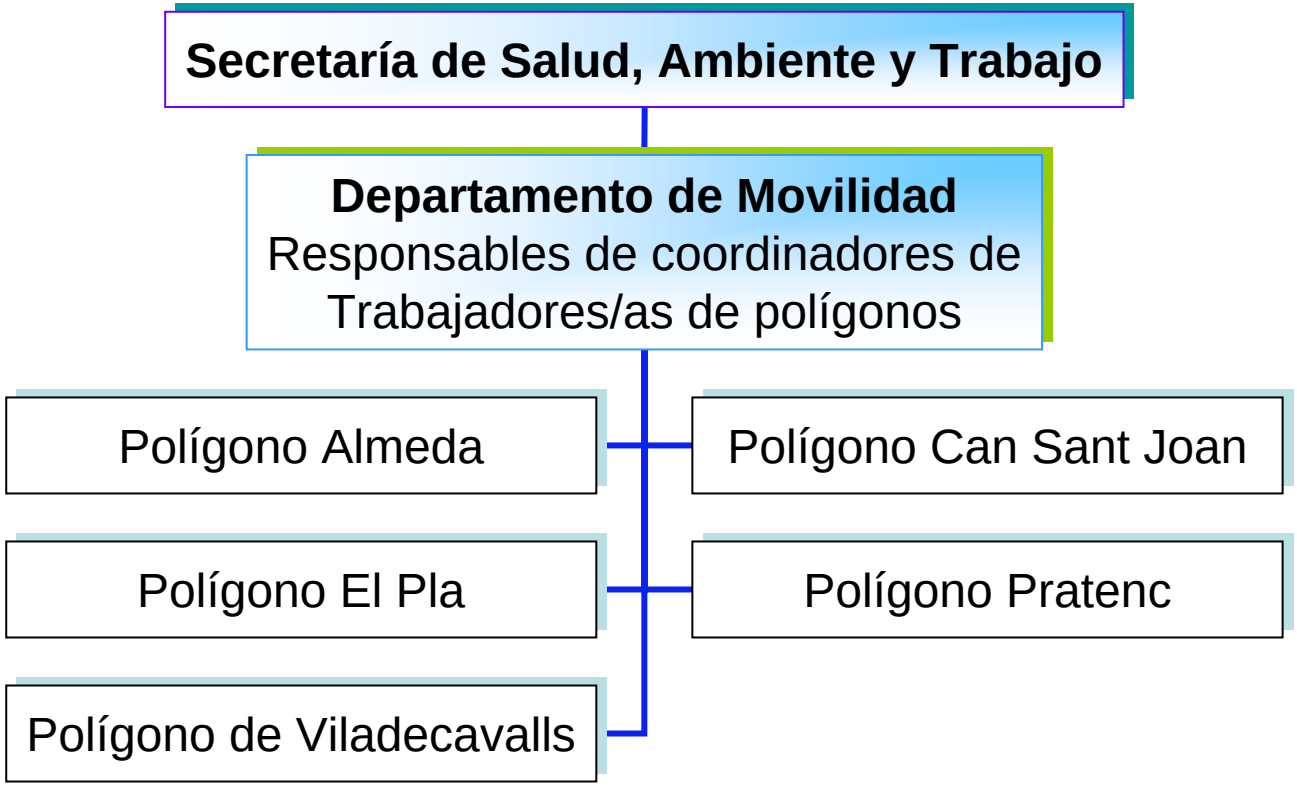
  –50.000 dípticos entregados

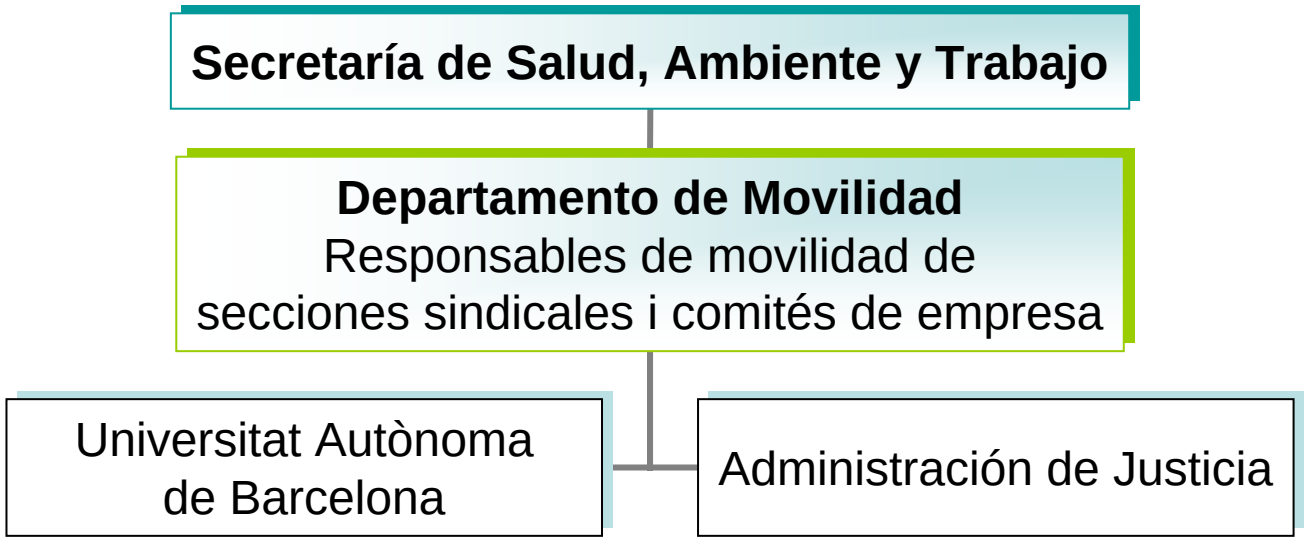
  –Más de 50 apariciones en medios de comunicación

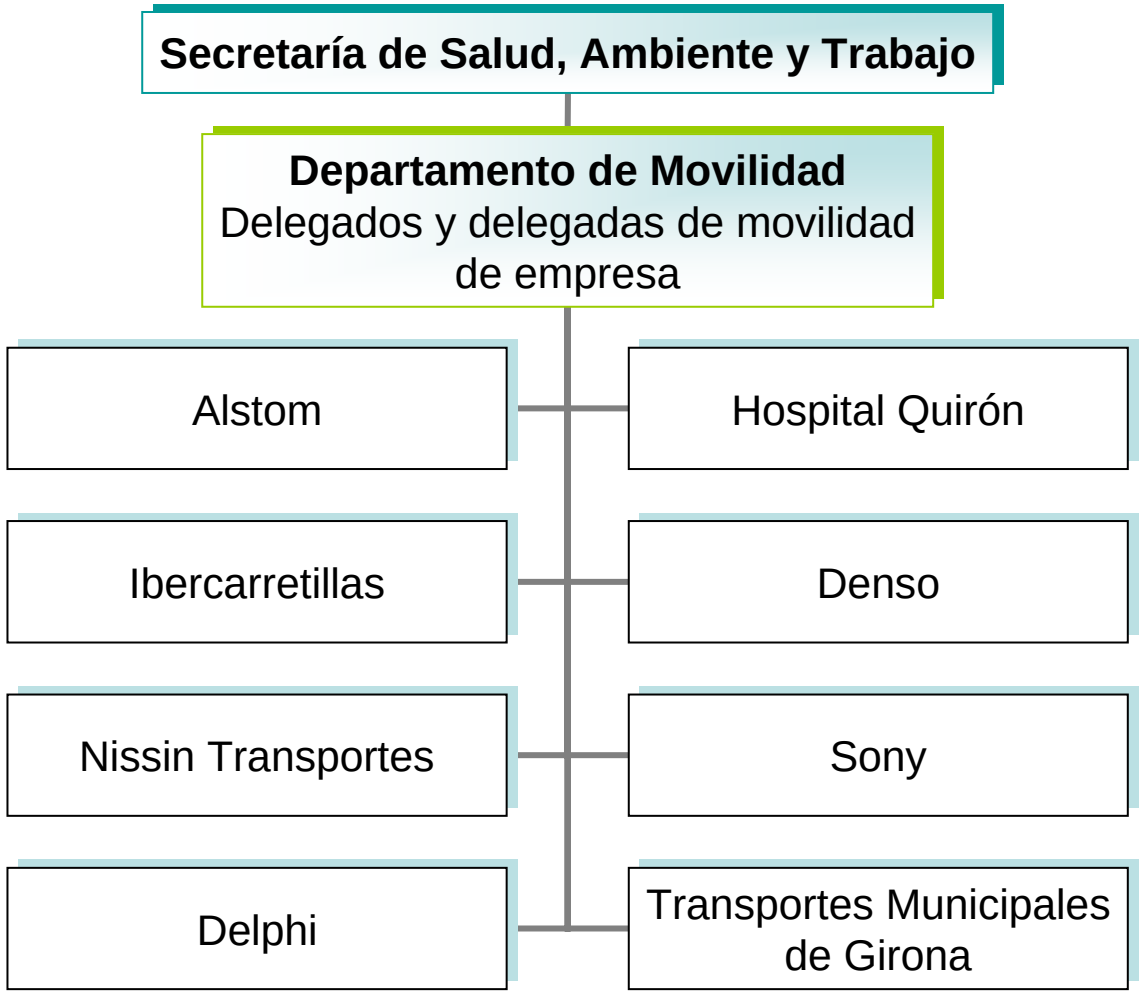

Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo
Departamento de Movilidad
Departamento de Medio Ambiente
Departamento de Salud Laboral
Responsables federativos
Responsables territoriales
Coordinadores de trabajadores/as de polígonos industriales
Responsables de movilidad de secciones sindicales y comités de empresa
Delegados/as de movilidad de empresa

red territorial de movilidad de CCOO de Catalunya

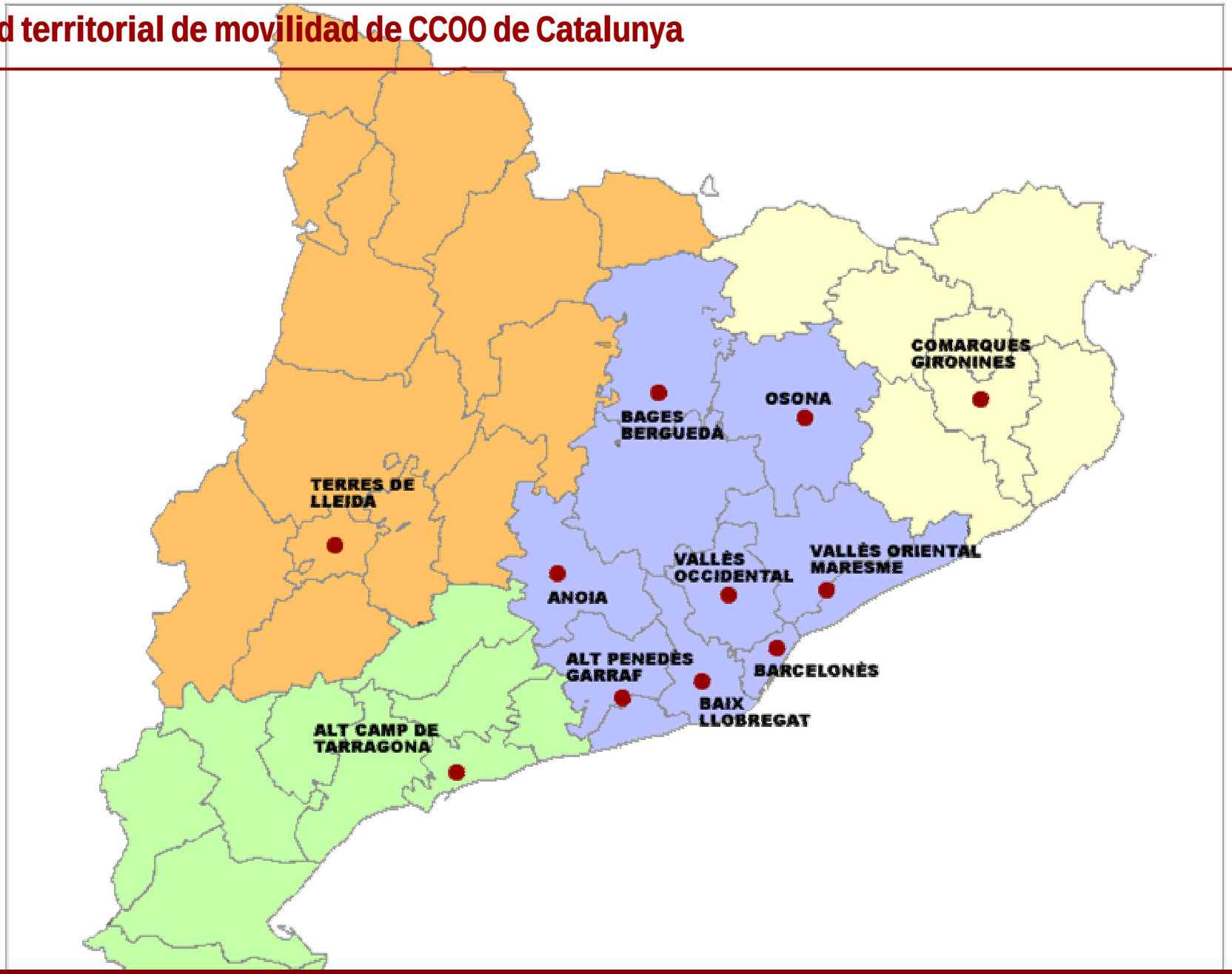



Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo
Departamento de Movilidad
Responsables de coordinadores de Trabajadores/as de polígonos
Polígono Almeda
Polígono Can Sant Joan
Polígono El Pla
Polígono Pratenc
Polígono de Viladecavalls


Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo
Departamento de Movilidad
Responsables de movilidad de secciones sindicales i comités de empresa
Universitat Autònoma de Barcelona
Administración de Justicia

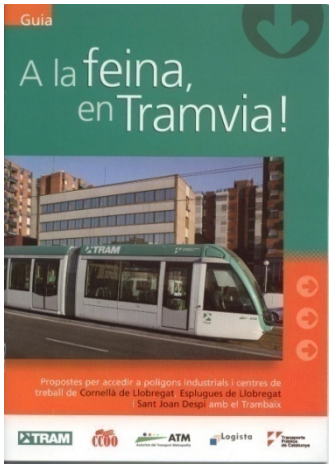

Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo
Departamento de Movilidad
Delegados y delegadas de movilidad de empresa
Alstom
Hospital Quirón
Ibercarretillas
Denso
Nissin Transportes
Sony
Delphi
Transportes Municipales de Girona

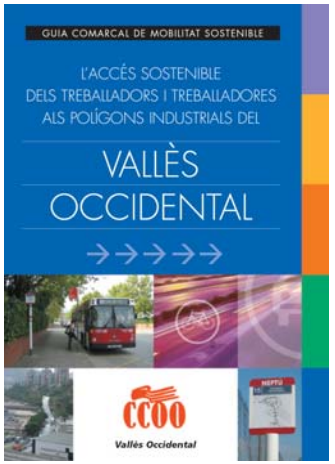
red territorial de movilidad de CCOO de Catalunya



el proceso de concertación de la movilidad en Catalunya

- Guía para el acceso sostenible al lugar de trabajo
- Guía metodológica de soporte a la acción sindical
- Como acceder al polígono Zona Franca
- Al trabajo en tranvía
- El acceso sostenible a los polígonos del Vallès Occidental.
- Infomobilitat





Muchas gracias,

llserrano@ccoo.cat

mobilitat@ccoo.cat