



# EN MADRID **AL TRABAJO DE OTRA MANERA**



**En la región metropolitana de Madrid las condiciones de los desplazamientos de los trabajadores a sus centros de trabajo han empeorado mucho pese a ser la segunda conurbación europea, tras Berlín-Brandenburgo, en el ratio de número de vías de alta capacidad por número de habitantes.**

**La distancia entre la vivienda y el lugar de trabajo ha aumentado porque:**

- Se está produciendo una gran dispersión y segregación residencial, en muchos casos basada en la urbanización de baja densidad (adossados o chalés).
- Muchas empresas se trasladan desde áreas o zonas urbanas a zonas más alejadas para abaratar costes por el precio del suelo y por razones logísticas.

**Una parte importante de los desplazamientos al trabajo se realizan en automóvil por varias razones:**

- Se ha construido una gran cantidad de infraestructuras viarias de alta capacidad (autovías, rondas de circunvalación) para su circulación y mucho espacio para su aparcamiento.
- No se han puesto en marcha suficientes infraestructuras y servicios de transporte público. Madrid se caracteriza por la ausencia casi absoluta de transporte público para comunicar los polígonos industriales y parques empresariales.
- La baja eficacia del transporte en superficie, inmerso a diario en la congestión circulatoria, que no puede dar servicio a la ciudad con las frecuencias y las velocidades para los que están pensados.
- La falta de calidad del transporte público en algunas zonas, con líneas, conexiones, horarios y frecuencias a veces insuficientes.
- Las dificultades para pedalear o caminar, debido en primer lugar a la inseguridad existente para los peatones y a la falta de carriles e infraestructuras para los ciclistas.
- La existencia de numerosos obstáculos y barreras en las calles de la ciudad, que disuaden la marcha a pie o en bici.
- La invasión de espacios segregados para el peatón (aceras, pasos de cebra, etc) por parte del omnipresente automóvil, sobre todo en los polígonos industriales.

## ESTE MODELO DE MOVILIDAD AL TRABAJO BASADO EN EL USO DEL AUTOMÓVIL GENERA **MUCHOS PROBLEMAS:**

- Elevada  **siniestralidad**  “in itinere” (84.644 accidentes con baja en 2004. Unos 400 cada año son mortales).
- Importante  **coste económico**  para el trabajador (gasolina, amortización del vehículo y otros gastos).
- Aumento de las  **desigualdades sociales**  y dificultad de acceso al trabajo ya que hay un segmento de los trabajadores que sigue sin tener acceso al automóvil (inmigrantes, jóvenes...)
- Pérdida de  **tiempo**  y horas de trabajo por la congestión de tráfico cotidiana.
- Costes externos de la ineficiencia y los impactos del transporte. En el Estado Español estas “ **externalidades** ” del conjunto del transporte suponen nada menos que el 9,56% del PIB.
- Aumento de los gases de efecto invernadero que provocan el  **cambio climático** . En 2004 se habían incrementado las emisiones en un 45,6% respecto a las de 1990 y el transporte de mercancías y viajeros es el sector que más está contribuyendo en este incremento.
- Deterioro de la  **calidad del aire**  en las ciudades (sobre todo por partículas en suspensión, óxidos de nitrógeno y ozono troposférico) que aumenta los problemas de salud.

## HACE FALTA **OTRO MODELO** DE MOVILIDAD AL TRABAJO

### **PROPUESTAS PARA MADRID**

- La búsqueda de soluciones a la movilidad en Madrid es una oportunidad de generar empleo que no debemos despreciar y por ello desde CC.OO. de Madrid presentamos una serie de propuestas con las que se favorece la creación de empleo estable y de calidad en nuestra Comunidad, a partir de la búsqueda de la mejora de la movilidad.
  - Hace falta una  **Ley de Movilidad**  para la Comunidad de Madrid que contenga directrices y la obligatoriedad de establecer un  **Plan Director Autonómico de Movilidad**  y  **Planes de Movilidad Sostenible**  para el área metropolitana, para cada ciudad, así como para los polígonos industriales y parques empresariales y grandes centros de actividad (áreas comerciales y de ocio, hospitales, aeropuertos, universidades...).
  - **Rechazo**  a cualquier incremento en el número de kms. o carriles de  **autovías**  que no sean reservados para el transporte público o a cualquier nueva autopista de peaje planteada por el Gobierno regional o por el Ministerio de Fomento.
  - **Coordinación**  en las grandes  **obras**  de infraestructuras en las vías públicas de forma que no se produzca un cúmulo de ellas que conlleve al caos circulatorio.
  - Plantear una remodelación de la “calle”  **M-30**  que  **no contemple los soterramientos**  y apueste por carriles bus segregados para el transporte público, semáforos y recuperación de los márgenes del río como bulevares.
  - Creación de una red de itinerarios prioritarios para el  **autobús**  urbano y suburbano con protección de su espacio de circulación (carriles bus sobre las calles y ejes centrales, y bus-VAO sobre las autovías radiales). Ampliación del bus-VAO en la A-6 y prolongación hasta Villalba.
  - Puesta en servicio de  **autobuses-lanzadera**  desde estaciones de Metro o Cercanías-RENFE  **a los polígonos industriales**  o empresariales del área metropolitana.
  - Dar prioridad a nuevas líneas de  **Cercanías**  frente al Metro para el transporte público del área metropolitana de Madrid e implementar y ampliar la red de  **Metro**  en el casco urbano de Madrid de forma que llegue a los barrios carentes.
  - Desdoblamiento de las líneas de Cercanías que aún no lo estén (Aranjuez) y puesta en servicio de una nueva línea de  **Cercanías**  que conecte el Corredor del Henares con Chamartín por el norte y un nuevo eje este-oeste.
  - Mejorar la calidad de los sistemas de alta capacidad ( **Metro, Cercanías** ) y su posibilidad de intercambio con otros modos como el autobús. Complementar las redes existentes con  **tranvía de superficie**  donde sea más adecuado, especialmente en la almendra central, y prolongar la línea 8 de Metro hasta la nueva terminal del aeropuerto (T 4).



# AL TRABAJO DE OTRA MANERA

- Desarrollar nuevos **intercambiadores** (especialmente en Chamartín, Conde de Casal, Legazpi y Plaza Elíptica) y mejorar los existentes de ámbito metropolitano que han quedado insuficientes (Moncloa, Avda. América).
- Establecer **aparcamientos disuasorios en el entorno de la M-40** que permitan conectar con líneas de Cercanías o Metro (Fuencarral Renfe, Arcentales Metro, La Fortuna Metro, etc.) de forma que el coste del parking sirva también como título de transporte.
- Aumento en número y dimensión de las actuaciones sobre **peatonalización** en barrios del **casco histórico**: Las Letras, Madrid de los Austrias, Lavapiés, Malasaña, etc.
- Creación de una red de itinerarios **peatonales**, especialmente en los polígonos industriales, con mejoras en las aceras y en los cruces que garanticen las conexiones peatonales en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
- Creación de redes de itinerarios para **bicicletas**, como parte de un Plan Director de la Bicicleta en el que además se incluyan medidas complementarias de apoyo a este medio de transporte y especialmente aparcamientos.
- Adaptar **aparcamientos específicos para motos** en calzadas y en zonas determinadas, y no tolerar su aparcamiento sobre aceras y áreas peatonales.
- Medidas restrictivas al **tráfico privado** en la almendra central de la ciudad de Madrid. Restricciones más fuertes cuando se presenten episodios de elevada contaminación atmosférica por permanencia de situaciones de más de tres días de inversión térmica.
- **Restricción absoluta al tráfico privado en el interior de la M-30** (con excepción de las urgencias, mercancías y transporte colectivo) en el Día Sin Coches.
- **Cierre al tráfico de vehículos privados** en determinadas áreas del centro de las ciudades, con aumento y mejora de zonas peatonales y de zonas verdes, eliminación de las barreras arquitectónicas tanto en la ciudad como en los edificios oficiales.
- Hay que reforzar la actividad y competencias del **Consortio Regional de Transportes**, para integrar el sistema de transporte público y las infraestructuras viarias en un sistema gestionado de modo unificado.
- **Participación**: creación de un Observatorio de la Movilidad de Madrid y de un Consejo Consultivo de la Movilidad.

Existe una guía editada por CC.OO. e ISTAS denominada *El transporte al Trabajo. Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales* que puede ser de gran utilidad para la formulación de propuestas concretas.

## ACTUACIÓN EN LAS EMPRESAS

- Debemos impulsar **Planes de Movilidad Sostenible** en Empresas, tal como contempla la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética y el Plan Nacional de Asignación de emisiones de CO<sub>2</sub> aprobados por el Gobierno central.
- Estos Planes pueden contener las siguientes medidas:
  - **Incentivos económicos para** el uso del **transporte público** por los trabajadores, subvencionando la empresa el abono de transporte, el bono bus u otros títulos de transporte allá donde existan. Esta medida está ya consolidada en buena parte de la Administración pública madrileña.
  - Introducción o mejora del **autobús de empresa** (“rutas”) o, si procede, reordenación de las mismas cuando efectúen sus recorridos en horas punta de congestión y sean coincidentes con itinerarios de transporte público, especialmente en centros de trabajo en polígonos industriales o mal comunicados por transporte público. Una modalidad es el autobús de empresa-lanzadera desde alguna estación de tren o metro.
  - Potenciación del **coche compartido** entre trabajadores que viven próximos entre sí. Para ello es imprescindible que los horarios de entrada y salida sean homogéneos, que se realice una encuesta para definir los posibles emparejamientos y que la empresa lo apoye con incentivos económicos (vales-gasolina), aparcamiento preferente y garantizando la vuelta en caso de imprevistos.
  - **Gestión racional de los aparcamientos**. Si hay servicios de transporte colectivo adecuados el aparcamiento debe estar reservado al coche compartido, trabajadores con hijos en guarderías, minusválidos y algunas otras excepciones. El aparcamiento gratuito y masivo incentiva el uso del vehículo privado.
  - **Aparcamiento adecuado para bicicletas** (techado o vigilado) y acceso a duchas para los usuarios.

Existe, también, otra guía editada por CC.OO. e ISTAS denominada *El transporte al trabajo. Planes de Movilidad en Empresas*.

# ¿CÓMO **ACTUAR**?

**Para elaborar y desarrollar Planes de Movilidad, tanto a nivel territorial como de empresa, se suelen dar los siguientes pasos:**

- 1.** Análisis previo de los problemas y **sensibilización previa** de los agentes implicados.
- 2.** Elaboración de un **diagnóstico** sobre la movilidad existente. Puede ser conveniente realizar una encuesta para conocer las pautas de movilidad y la actitud previa a posibles cambios.
- 3.** Elaboración y negociación del **plan o medidas** propuestas.
- 4.** Para coordinar el diagnóstico, negociar las propuestas, poner en marcha las medidas y hacer seguimiento de las mismas es fundamental la existencia de un **GESTOR DE MOVILIDAD**, tanto a nivel de polígono como a nivel de la dirección de la empresa.
- 5.** Lógicamente también es fundamental que el sindicato se dote, tanto en el ámbito territorial como en el de la empresa, de un **responsable de movilidad al trabajo**.

---

**Estas medidas, y otras, se pueden plantear en el marco de un Plan de Movilidad Sostenible o en otras instancias de negociación, incluidos los convenios colectivos.**

**En cualquier caso, no se debe producir un solo traslado de centro de trabajo sin un Plan de Movilidad Sostenible previamente negociado con los representantes sindicales.**

Sin información, participación y alto grado de consenso difícilmente se podrán poner en marcha las medidas de un Plan de Movilidad Sostenible.

Sin seguimiento de las mismas tampoco es probable que el plan tenga éxito a largo plazo.

Noviembre de 2005.

---

Subvencionado por:

Edita:

