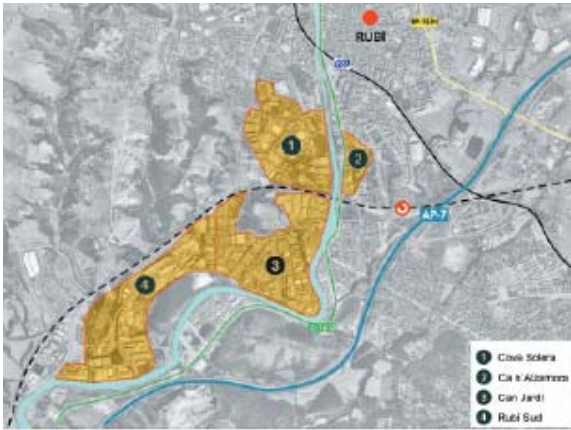


La Movilidad a los centros de trabajo: propuestas y acciones sindicales.

Manel Ferri

Responsable del Centro de
referencia Movilidad de ISTAS

Madrid, 29 de julio 2008



QuickTime™ and a
TIFF (Uncompressed) decompressor
are needed to see this picture.

Los objetivos



Transformar, desde el análisis y el conocimiento de la situación de los grandes centros de concentración de actividad laboral, y impulsar un modelo de movilidad más eficiente, seguro, saludable y rendible; es decir, mas sostenible.

Los impactos sociales:

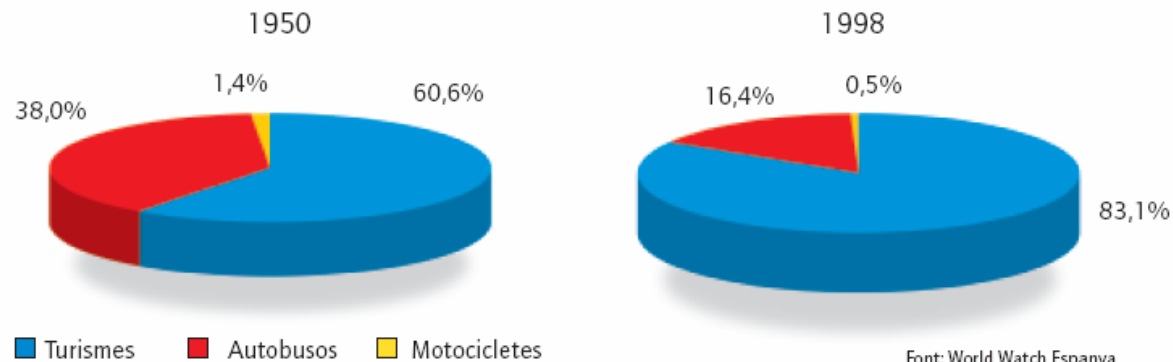
La exclusión laboral y los accidentes de tráfico

Los impactos ambientales:

las emisiones, la ineficiencia energética

Los impactos económicos:

Perdida de competitividad, gasto familiar

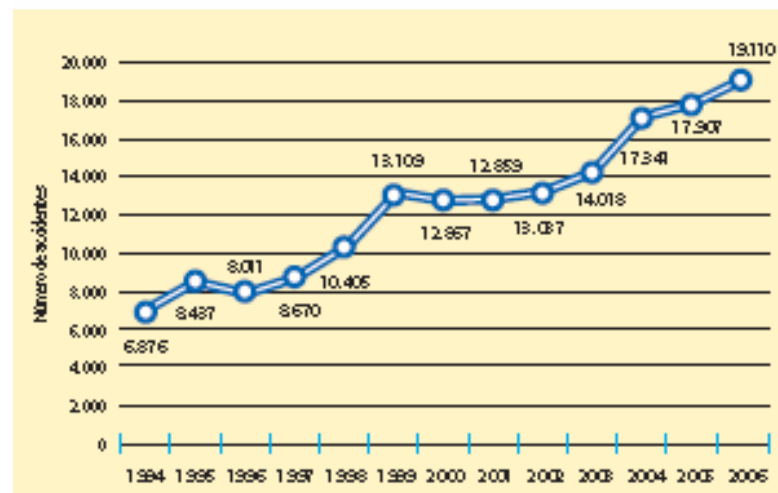


Los impactos sociales: La exclusión laboral y los accidentes de tráfico laborales

Número de camés de conducir en España, por géneros (x 1.000)				
	Número total	%	Permisos clase B	%
Mujeres	8.701	37,8	8.055	42,2
Hombres	14.318	62,2	11.031	57,8
Total	23.019	100	19.086	100

1 *Mobilitat i exclusió social: un nou rept per a les administracions*. Àngel Cobells i Camé Miralles. Col·lecció Síntesi. Diputació de Barcelona
 2 *Mobilitat sostenible. Innovacions en transport i estat de la qüestió*. Camé Miralles y Antoni Trilla. Col·lecció Elements de debat territorial. Diputació de Barcelona

Evolución de los accidentes *in itinere* en Cataluña (1994-2006)



Fuente: CCDO

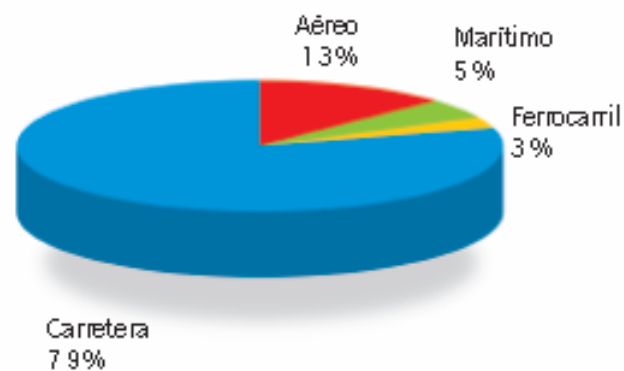
Los impactos sociales:

La exclusión laboral y los accidentes de tráfico laborales

QuickTime™ and a
TIFF (Uncompressed) decompressor
are needed to see this picture.

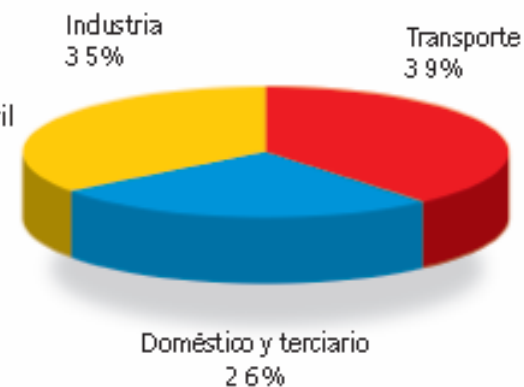
Los impactos ambientales: las emisiones, la ineficiencia energética

Consumo de energía del sector transporte en España



Fuente: Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía (IDAE)

Consumo de energía final en Cataluña, por sectores



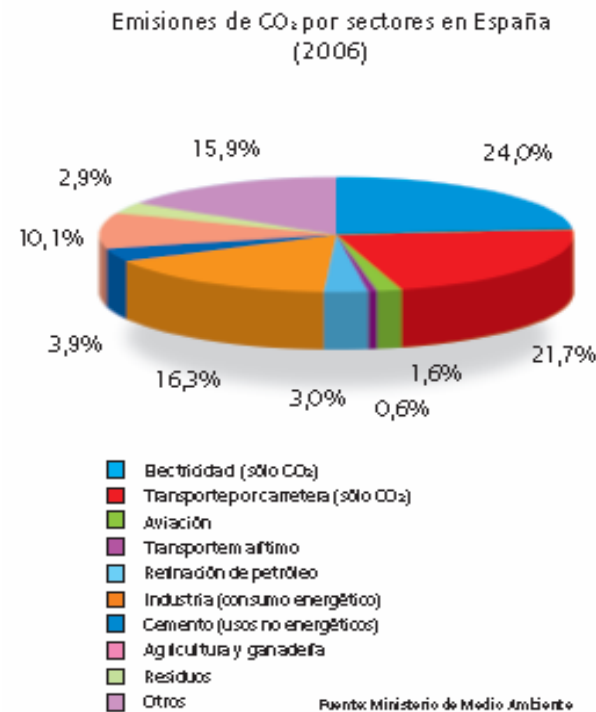
Fuente: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Los impactos ambientales: las emisiones, la ineficiencia energética

Eficiencia relativa por medio de transporte		
Medio de transporte	Consumo relativo	Eficiencia energética
Bicicleta	1	Muy eficiente
Ira pie	2,7	Muy eficiente
Tren cercanías	5,8	Eficiente
Autobús urbano	9,7	Eficiente
Vehículo gasoil < 1,4 l	38	Poco eficiente
Vehículo gasolina < 1,4 l	43	Poco eficiente
Vehículo gasoil 1,4 - 2,0 l	46	Poco eficiente
Vehículo gasolina 1,4 - 2,0 l	50	Poco eficiente
Vehículo gasoil > 2,0 l	61	Nada eficiente
Vehículo gasolina > 2,0 l	78	Nada eficiente

Fuente diversa
La ineficiencia del medio de transporte está directamente relacionada con su nivel de emisiones y su impacto sobre la calidad ambiental del aire.

Los impactos ambientales: las emisiones, la ineficiencia energética



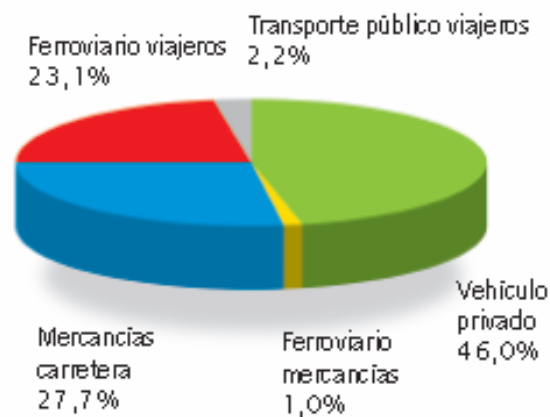
Europa pierde 200 millones de días laborables cada año por enfermedades relacionadas con la contaminación atmosférica, una parte importante de la cual se origina en los motores de combustión.

Los informes realizados por las instituciones europeas muestran que los efectos que tiene sobre la salud humana y los ecosistemas se mantendrán, pese a que se cumpla totalmente la legislación vigente

Los impactos económicos: Perdidas de competitividad, gasto familiar

Costes totales del sistema de transporte terrestre en Cataluña (2001)

Distribución por medios



Fuente: Departamento de Política Territorial y Obras Públicas

Costes del transporte público y del vehículo privado

Costes	Transporte público	Vehículo privado
Operación directos	0,07	0,10
Operación indirectos	0,05	0,44
Tiempo	0,38	0,28
Externalidades	0,01	0,09
Totales	0,52	0,90

Fuente: Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona (2008)

Los impactos económicos: Perdidas de competitividad, gasto familiar

Costes relacionados con el transporte (internalizados y externalizados)			
	Económicos	Humanos	Ambientales
Individuales Quiénes participan	<ul style="list-style-type: none"> - Costes de operación. Los paga directamente el usuario. - Fijos o estáticos de tenencia. - Variables: combustible, peajes. - Seguro. - Impuesto municipal de circulación. - Aparcamiento en origen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Estrés. - Contaminación visual. - Pérdidas humanas y sufrimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> - Emisiones por el uso del vehículo. - Ruido.
Sociales Afectan a la sociedad del transporte en su conjunto	<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructuras: construir, mantener y vigilar. - Aparcamiento en destino. - Accidentalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Disminución de la integración y la cohesión social. - Accidentalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reciclaje del vehículo. - Residuos generados en la fabricación.
Externos Gastos no soportados por quienes los generan (el mundo del transporte)	<ul style="list-style-type: none"> - Accidentalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mortalidad y morbilidad causadas por la contaminación. - Irritabilidad por el ruido. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación atmosférica.

La mayoría de las celdas de la tabla se refieren a gastos que afectan al conjunto de la población, pese a que no todo el mundo usa el vehículo privado para desplazarse.

El contexto actual



El decálogo de la movilidad sostenible de trabajadores y trabajadoras

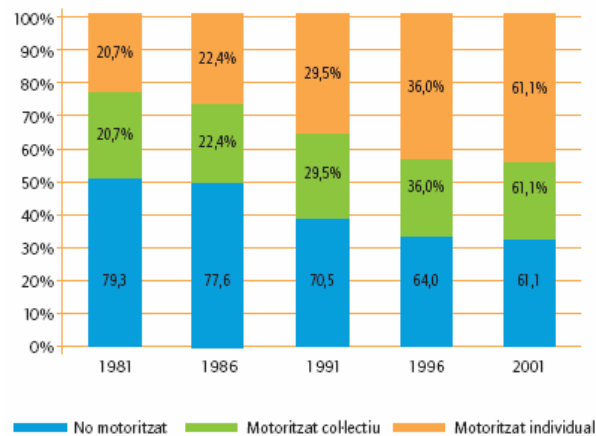
Las propuestas del Departamento de Movilidad de la Comisión Obrera Nacional de Cataluña con relación a la movilidad sostenible se resumen en este decálogo:

- 1.** En las grandes empresas es importante nombrar la figura del gestor de movilidad, constituir consejos de movilidad (integrados por empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte) en los polígonos industriales y centros de movilidad.
- 2.** Nuestra apuesta central es el transporte colectivo, con criterios de racionalidad. Es decir, dimensionando los vehículos para optimizar su uso y eficiencia. Deben establecerse enlaces con las redes de transporte público, para crear un sistema de movilidad sostenible.
- 3.** Otras alternativas complementarias son incentivar el uso del coche compartido y la bicicleta.
- 4.** La empresa debe subvencionar de forma negociada y mediante una acción positiva la utilización de estos medios.
- 5.** El derecho al transporte debe materializarse en el derecho al título de transporte, de carácter personal y que abarque a toda la plantilla, con independencia de su fecha de ingreso y de la situación laboral que tenga (subcontratos, contratos, personal de las empresas de trabajo temporal -ETT, trabajadores autónomos dependientes, etc.).
- 6.** Incorporar la movilidad *in itinere* y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales: el plan de movilidad debe ser una parte de la prevención de riesgos laborales.
- 7.** Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de certificado de calidad (EMAS o ISO).
- 8.** Favorecer la implantación de coche multiusuario a la empresa, tanto como flota propia como entre los trabajadores/as.
- 9.** La negociación colectiva debe establecer, como criterios para gestionar la movilidad, la diversidad de situaciones personales, especialmente de los colectivos con mayores desigualdades en materia de movilidad (mujeres, inmigrantes, jóvenes y discapacitados), y buscar, en caso necesario, alternativas personalizadas. Igualmente, debe excluir el camé 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 y trabajadoras en los centros de trabajo más próximos a su domicilio, incentivando sistemas de voluntariedad, permutas, etc.

CONSIDERACIONES PREVIAS

- Porque hay que analizar la movilidad?
- En que ámbito territorial?
- Que agentes se han de implicar?
- Cual es el marco legal de referencia?

Evolució dels desplaçaments per motiu de treball o estudi, a Catalunya (1981-2001)



Font: Enquesta de mobilitat obligada, Idescat, i Observatori de la Mobilitat, DPTOP



El estudio de la movilidad

El impulso de un espacio de concertación

El problema principal al planificar y gestionar la accesibilidad y movilidad de trabajadores y trabajadoras de los centros de actividad económica es la falta de un ente regulador y coordinador que detecte las insuficiencias y actúe de forma integral para encontrar soluciones. En algunos casos hay órganos de gestión de polígonos o asociaciones de empresarios que hacen la función de interlocutores de la administración competente y se ocupan de resolver las cuestiones que afectan al conjunto de empresas, pero habitualmente no hay ningún órgano que agrupe a todos los agentes implicados en la dinámica del centro de actividad.

Para paliar este déficit -en los casos en los que las dimensiones y el número de empresas y trabajadores/as del polígono así lo aconsejen-, es conveniente crear un espacio de concertación, debate y consenso, y de carácter voluntario, que permita llegar a acuerdos colectivos y facilite la ejecución de medidas de mejora: Mesa de Movilidad (o Mesa del Pacto si su objetivo es, por ejemplo, enmarcar el proceso en la firma de un Pacto por la Movilidad).

En una Mesa amplia y plural tienen que estar representados todos los agentes: sindicatos, empresas, administraciones y operadores o autoridades de transporte. Reunir en una misma mesa a agentes y personas con intereses no siempre coincidentes debe ser considerado como un objetivo prioritario, dado que es un paso más en la construcción de un modelo de gestión de la movilidad de los polígonos basado en la participación y en el consenso, en igualdad de condiciones y responsabilidades. La Mesa debe tener una figura ejecutiva que garantice que sus decisiones y propuestas se lleven a cabo.

La composición del Consejo o Mesa de Movilidad

- 1 representante del órgano de gestión del polígono industrial o de la asociación de empresarios, si procede.
- 1 representante de cada gran empresa o, si procede, agrupación de empresas. Por gran empresa se entiende la que tiene más de 250 trabajadores/as.
- 1 representante de cada uno de los sindicatos mayoritarios o de las grandes empresas, o de las estructuras sindicales territoriales.
- 1 representante de cada una de las administraciones competentes: ayuntamiento, consejo comarcal, diputación...
- 1 representante, si procede, del operador de transporte público del municipio, comarca, etc.

La presidencia de la Mesa debe ser consensuada por todos los miembros para que depositen en ella su plena confianza, y debe recibir el apoyo técnico del gestor de movilidad. En la Mesa pueden incorporarse posteriormente los representantes de otros agentes -operadores de transporte, colectivos y asociaciones, etc.- mediante comisiones o grupos sectoriales de trabajo que se ocupen de temas concretos.

METODOLOGIA REDACCION DEL PLAN DE MOVILIDAD

1. Análisis y diagnosis
2. El Plan de acción:
propuestas de actuación
3. El seguimiento y evaluación

Etapa 1 Análisis y diagnosis de la situación

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.



Etapa 2 Plan de acción: propuestas de actuación


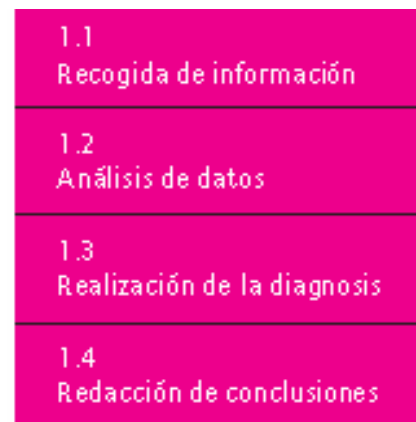
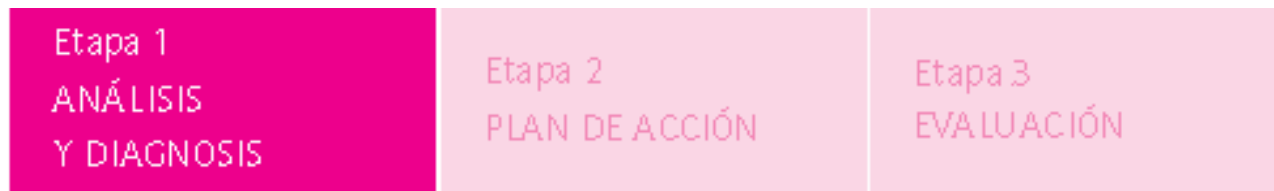
Adoptar soluciones para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura de los trabajadores y trabajadoras, identificando a los agentes implicados en el proceso, el calendario de actuación y la inversión material y económica necesaria.



Etapa 3 Plan de seguimiento y evaluación

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.

El estudio de la movilidad



LA ACCIÓN SINDICAL

El papel de los responsables sindicales y de las delegaciones locales y comarcales del sindicato es fundamental para conseguir penetrar en las empresas de los diferentes centros de actividad económica y vencer la reticencia de los trabajadores/as y de las direcciones de las empresas al facilitar información sobre sus hábitos de movilidad.

Sin esta información, que debe ser recogida de forma exhaustiva y sistemática, no es posible realizar una buena caracterización del centro a partir de la cual sea posible elaborar un Plan de acción con medidas prácticas y, sobre todo, adaptadas a un escenario real y posibilista.

El estudio de la movilidad

Etapa 1
ANÁLISIS
Y DIAGNOSIS

Etapa 2
PLAN DE ACCIÓN

Etapa 3
EVALUACIÓN

2.1
Definición de las líneas
estratégicas

2.2
Planteamiento de
las medidas de actuación

2.3
Elaboración del Plan de acción



LA ACCIÓN SINDICAL

En esta etapa del proceso, y en el marco de la Mesa de Movilidad, la tarea de los responsables sindicales debe consistir en apoyar a los responsables ejecutivos del Plan al concretar las medidas de actuación a llevar a cabo y definir las prioridades y el calendario de aplicación.

Teniendo como objetivo estratégico consolidar el derecho de los trabajadores y trabajadoras a una movilidad más sostenible y segura, la acción sindical también debe buscar la complicidad de los trabajadores/as y de las direcciones de las empresas para contribuir al éxito de las medidas adoptadas. La proximidad con los primeros y la capacidad de interlocución con las segundas -participantes también en el propio Consejo a través de la asociación de empresarios o del órgano gestor del polígono- es clave para incorporar la movilidad como un valor añadido en la negociación colectiva.

Estudio de la movilidad

EJEMPLO DE PLAN DE ACCIÓN

Tabla resumen de líneas estratégicas y medidas de actuación

Línea estratégica	Medidas de actuación
1. Aumentar la oferta de transporte público y mejorar la existente	1.1 Ampliación de la cobertura horaria. 1.2 Coordinación de los horarios del autobús con los del ferrocarril. 1.3 Edición y reparto entre los trabajadores/as de unos folletos con los horarios del transporte público. 1.4 Mejora del equipamiento de las paradas de autobús.
2. Potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta	2.1 Creación de un carril bicicleta conectado con el casco urbano. 2.2 Eliminación de la vegetación invasiva en las aceras. 2.3 Creación de un servicio público de bicicletas. 2.4 Creación de aparcamientos para bicicletas. 2.5 Ordenación de los caminos para los desplazamientos a pie.
3. Fomentar el uso eficiente del coche	3.1 Impulso del coche multiusuario de empresa. 3.2 Apoyo al coche compartido. 3.3 ...
4. Introducir incentivos económicos en favor del transporte público en las empresas	4.1 Bonificación de los viajes de los trabajadores/as en transporte público. 4.2 Otorgamiento de ayudas al coche compartido. 4.3 ...
5. Controlar el estacionamiento y el tráfico de vehículos pesados	5.1 Reducción del aparcamiento libre de vehículos pesados en el espacio vial público. 5.2 Redireccionar el tráfico pesado que no tiene como destino el polígono. 5.3 ...
6. Mejorar las condiciones del espacio público y la señalización	6.1 Mejora de la iluminación nocturna de las aceras. 6.2 Mantener en buen estado la señalización vertical. 6.3 Mantener en buen estado la señalización horizontal. 6.4 ...
7. Mejorar la calidad ambiental del centro	7.1 Reducción de las emisiones contaminantes. 7.2 Reducción del ruido. 7.3 ...
8. ...	

El estudio de la movilidad

Fichas de medidas de actuación

<p>Medida 1.1 Ampliación de la cobertura horaria del autobús</p>	<p>Medida 3.2 Apoyo al coche compartido</p>
<p>Objetivo Garantizar un servicio de transporte público colectivo que cubra todos los horarios de los trabajadores/as.</p>	<p>Objetivo Fomentar el uso compartido del coche para reducir los impactos de los desplazamientos motorizados.</p>
<p>Situación actual Los trabajadores/as que entran a trabajar a las 6 de la mañana o salen a partir de las 9 de la noche no disponen de un servicio de autobús interurbano que los enlace con los municipios de origen o más próximos, desde donde desplazarse en transporte ferroviario. Durante el resto del día, la frecuencia horaria es de un autobús cada dos horas, lo que limita el uso que podrían realizar los trabajadores y trabajadoras.</p>	<p>Situación actual Actualmente no hay ningún mecanismo -base de datos, página web...- que fomente el uso compartido del vehículo. El número de trabajadores/as que se desplazan al trabajo en su automóvil compartido con nadie es muy elevado, lo que satura las plazas de aparcamiento y genera una gran cantidad de emisiones contaminantes.</p>
<p>Grado de prioridad Urgente</p>	<p>Grado de prioridad Media</p>
<p>Plazo de implantación Junio de 2008</p>	<p>Plazo de implantación Septiembre de 2008: creación de base de datos. Octubre 2008: distribución de materiales informativos entre los trabajadores/as.</p>
<p>Agentes implicados Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) Operador de transporte del territorio Sindicatos Ayuntamiento Asociación de Empresarios del Polígono</p>	<p>Agentes implicados Sindicatos y comités de empresa Asociación de Empresarios del Polígono Ayuntamiento</p>
<p>Financiación Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) Asociación de Empresarios del Polígono</p>	<p>Financiación Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) Asociación de Empresarios del Polígono</p>
<p>Coste económico aproximado 500 € mensuales</p>	<p>Beneficios esperados Reducción del número de automóviles utilizados por una sola persona, y disminución de las emisiones contaminantes y del consumo ineficiente de energía.</p>
<p>Beneficios esperados Aumento del número de usuarios (15%), reducción de la utilización del automóvil y de las emisiones y el ruido.</p>	<p>Otras medidas relacionadas 7.1, 7.2</p>
<p>Otras medidas relacionadas 1.2, 1.3, 4.1</p>	<p>Indicadores de seguimiento Número de usuarios del coche compartido. Número de automóviles que han dejado de circular. Niveles de contaminantes.</p>
<p>Indicadores de seguimiento Usuarios mensuales del autobús Reparto modal del polígono Grado de satisfacción de los usuarios</p>	

El estudio de la movilidad

Etapa 1
ANÁLISIS
Y DIAGNOSIS

Etapa 2
PLAN DE ACCIÓN

Etapa 3
EVALUACIÓN



LA ACCIÓN SINDICAL

Evaluar los resultados logrados con la aplicación del Plan de acción y determinar el impacto de las medidas introducidas por los representantes sindicales, es el camino a realizar para tener una valoración muy aproximada del éxito de la estrategia sindical adoptada en materia de movilidad y accesibilidad de trabajadores y trabajadoras.

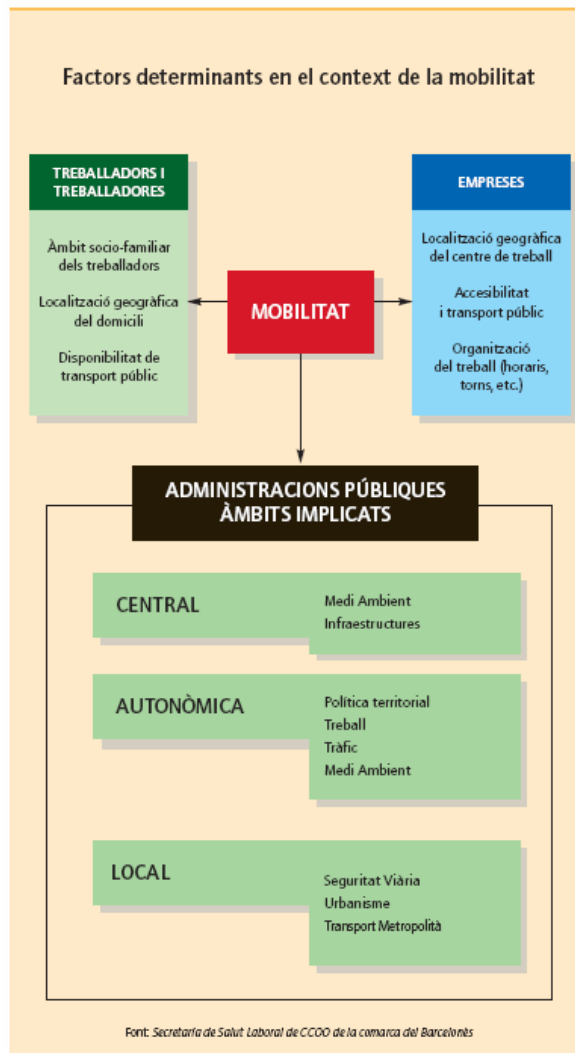
En muchos casos, esta valoración será una cifra concreta que permitirá saber con exactitud el resultado conseguido, mientras que en otras, será de tipo cualitativo. En todo caso, lo más importante es señalar tendencias y visualizar cambios de actitudes y de hábitos en el conjunto de los trabajadores/as. Mediante esta triple aproximación -cuantitativa, cualitativa y de tendencia- se puede conseguir un conocimiento muy profundo de los cambios experimentados.

3.1
Realización de un informe
de seguimiento

3.2
Presentación a la
Mesa de Movilidad

3.3
Actualización del Plan de acción

Las propuestas de actuación



LOS AGENTES IMPLICADOS

- Las empresas
- Las administraciones
- Los operadores de transporte
- Los sindicatos
- Los trabajadores y trabajadoras

LOS ÁMBITOS DE ACTUACION

- El reparto equitativo del espacio viario
- El fomento de la movilidad a pie
- El soporte de la movilidad en bicicleta
- El fomento del transporte público colectivo
- La recuperación del transporte de empresa
- La gestión del aparcamiento
- El fomento del uso eficiente del coche
- Incentivar económicamente El cambio modal de los trabajadores y trabajadoras

Gracias por su atención

Centro de referencia de Movilidad ISTAS

Via Laietana, 16 5a
08025 Barcelona

Tel. 934 812 780

Fax 934 912 770

mferri@ccoo.cat