

Hacia una movilidad al trabajo sostenible, segura, saludable y equitativa

Manel Ferri

Departamento de Movilidad CS CCOO

Madrid, 3 y 4 de Junio 2009

¿Cómo se desplazan los trabajadores y trabajadoras en España?

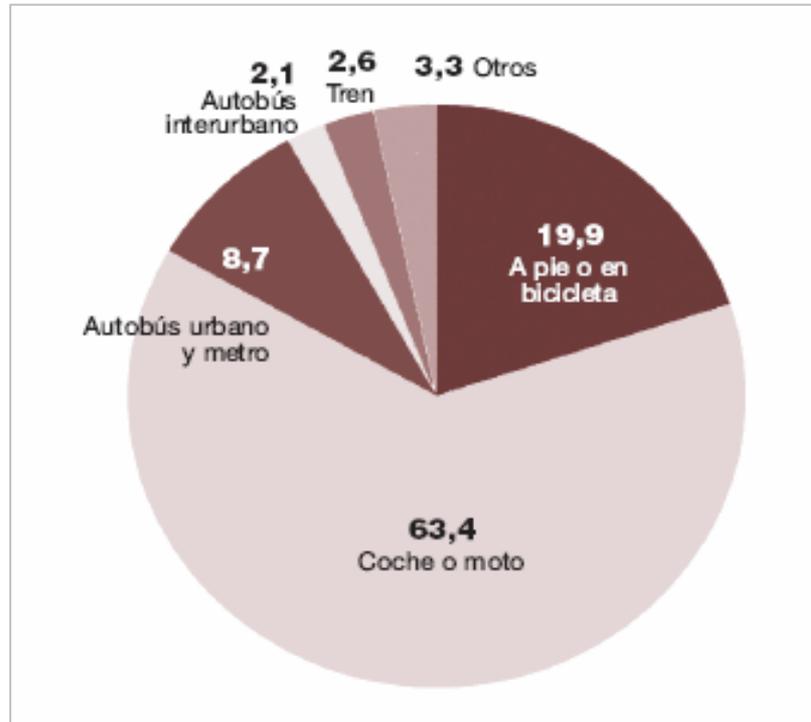
Los **datos estadísticos** muestran que la movilidad de los ciudadanos -y de los trabajadores/as en particular- exige cada vez más tiempo, energía y esfuerzo, lo que repercute en la calidad de vida individual y en el balance económico colectivo.



En el año 2006 las personas ocupadas realizaban en un día medio laborable más de 62 millones de desplazamientos, la mitad del número total de desplazamientos (123,3 millones).

De estos 62 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 en España por medio de transporte



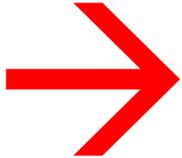
Encuesta Movilia 2006. Ministerio de Fomento

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ **Competitiva**
- ▶ Saludable
- ▶ Participativa
- ▶ Equitativa
- ▶ Eficiente
- ▶ Segura
- ▶ Económica

Es + **competitiva** porque...



da valor al tiempo y al dinero invertido diariamente en congestiones de tráfico y desplazamientos poco eficientes, contaminantes e inseguros.

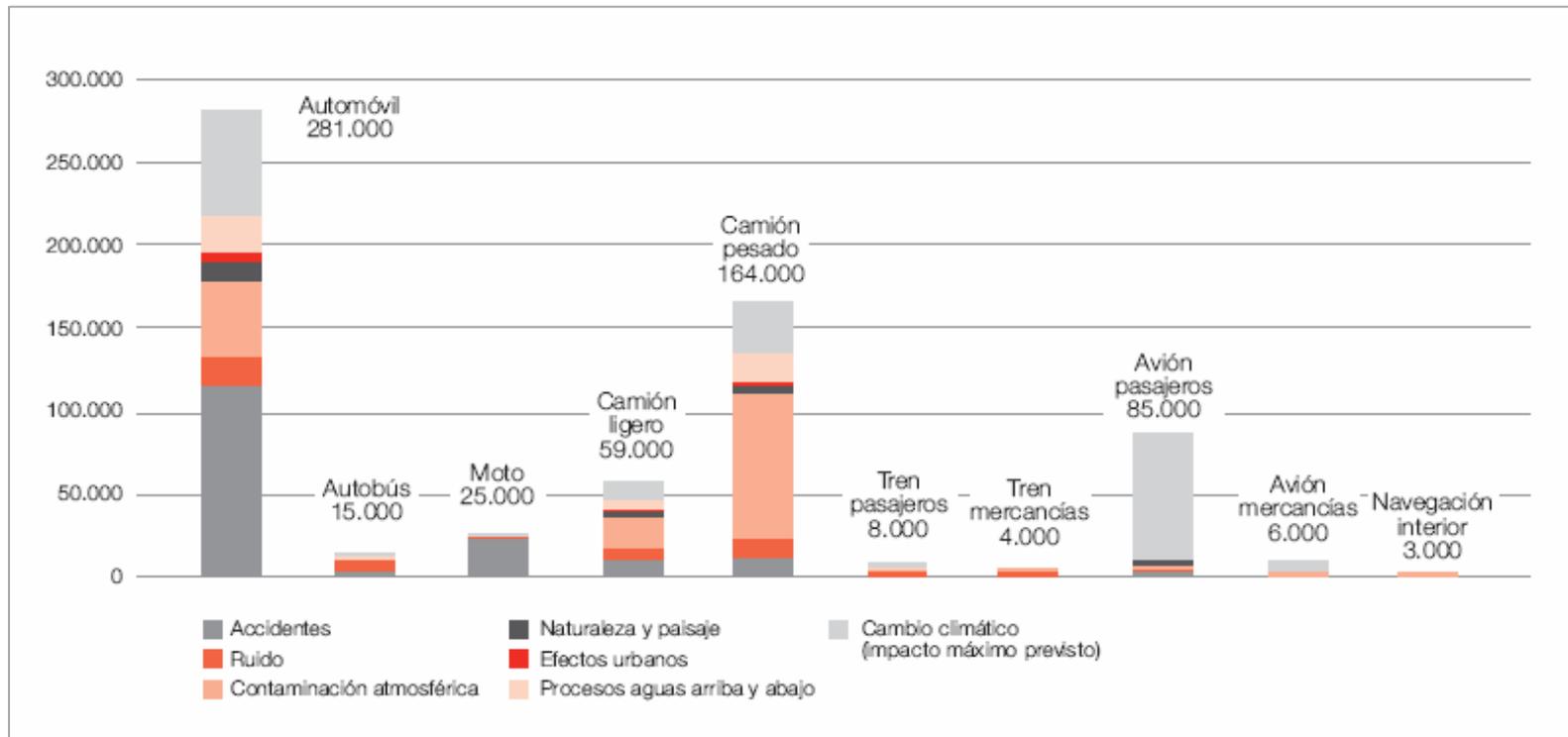
Es decir, internaliza los costes sociales, económicos y ambientales en el balance económico.

Las horas productivas perdidas cada año en congestiones de tráfico en la Unión Europea equivalen aproximadamente al 1% del PIB.



Según un estudio realizado en el año 2004 sobre 17 países europeos, se estima que el conjunto de las externalidades supera 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 externos totales, excluidos los de congestión, en Europa



Infras, 2004

*Conceptos considerados como costes externos del transporte
y el peso de cada uno en la Región Metropolitana de Barcelona (2004)*

Costes externos	Millones €	Peso
Efecto barrera	13,8	0,42%
Por ocupación del espacio	156,9	4,83%
Daños causados al paisaje	37,6	1,16%
Cambio climático	1.124,3	34,64%
Por polución atmosférica	295,7	9,11%
Los accidentes	742,4	22,87%
Procesos ante-post	99,7	3,07%
Congestión	193,4	5,96%
Ruido	305,9	9,42%
Pérdida de plusvalía inmobiliaria	275,8	8,50%
Vibraciones	0,6	0,02%
Total	3.246,0	

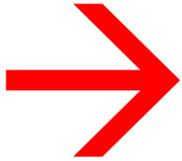
Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ **Saludable**
- ▶ Participativa
- ▶ Equitativa
- ▶ Eficiente
- ▶ Segura
- ▶ Económica

Es + **saludable** porque...



tiene en cuenta los efectos de la contaminación sobre la salud pública y actúa para reducir las emisiones por persona (CO₂, CO, NO_x, SO_x, COV, partículas...).



Las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO y NO₂) no dejan de aumentar en las ciudades europeas. Entre 1990 y 2003 lo hicieron en más de un 20%, según la Agencia Europea de Medio Ambiente.

El sector del transporte fue el responsable del 53% de dichas emisiones (el 35% correspondió al transporte por carretera).

Comparación de las emisiones entre medios de transporte

Indicador	Automóvil	Autobús	Bicicleta	Avión	Tren
Consumo de energía primaria	100%	30%	0%	405%	34%
Emisiones de CO ₂	100%	29%	0%	420%	30%
NO _x	100%	9%	0%	290%	4%
HC	100%	8%	0%	140%	2%
CO	100%	2%	0%	93%	1%
Contaminación atmosférica total	100%	9%	0%	250%	3%

El valor del automóvil (100%) se toma como referencia.

IDAE

Reducir los niveles de contaminación anuales en Barcelona hasta los estándares de la UE tendría como resultado unas 1.200 muertes menos al año (un 4% de todas las muertes en personas a partir de 30 años).



Esta reducción también podría resultar en 600 hospitalizaciones cardiorrespiratorias menos, 1.900 casos menos de bronquitis crónica en adultos, 12.100 casos menos de bronquitis agudas en niños y 18.700 ataques de asma.

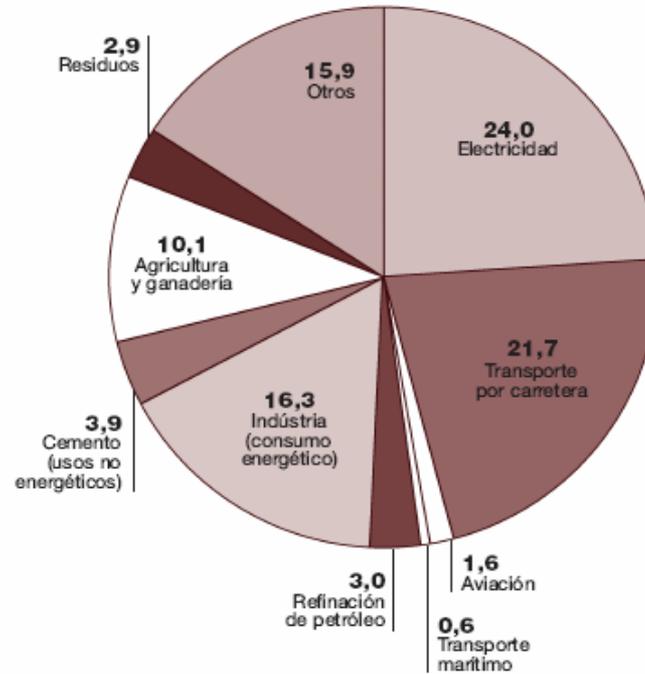
Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental de
Barcelona

Más de un 20% de los 7.000 millones de toneladas anuales de CO₂ de la actividad humana proceden del transporte.



España es el estado de la Unión Europea que se encuentra más lejos de cumplir el Protocolo de Kyoto (aumento superior al 50% desde 1990).

Emisiones de CO₂ en España, por sectores



Ministerio de Medio Ambiente, 2006

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ Saludable
- ▶ **Participativa**
- ▶ Equitativa
- ▶ Eficiente
- ▶ Segura
- ▶ Económica

Es + **participativa** porque...



invita a todos los agentes y sectores sociales y económicos a implicarse en la búsqueda de propuestas y soluciones reales y efectivas:

sindicatos, administraciones, empresas y operadores y autoridades del transporte.

La Mesa de Movilidad



Una Mesa es un espacio permanente de debate y consenso, amplio y no excluyente.

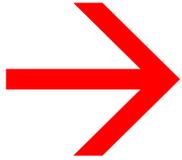
La Mesa debe tener una figura ejecutiva que garantice que sus decisiones y propuestas se lleven a cabo: el Gestor de Movilidad.

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ Saludable
- ▶ Participativa
- ▶ **Equitativa**
- ▶ Eficiente
- ▶ Segura
- ▶ Económica

Es + **equitativa** porque...



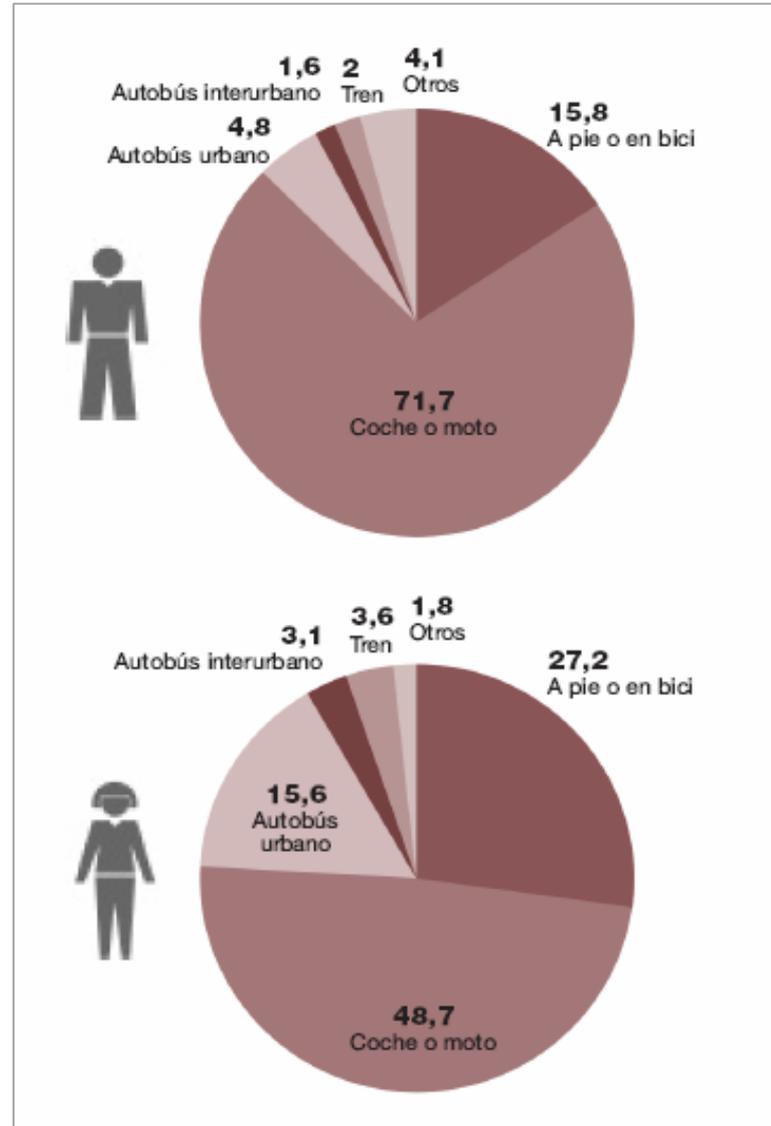
garantiza el acceso universal de todas las personas en transporte público colectivo o en medios no motorizados.



La dispersión de los centros de actividad productiva y económica sobre el territorio ha hecho del automóvil la única alternativa que muchos trabajadores/as tienen para llegar al trabajo, ya que no existe oferta de transporte público y la distancia entre residencia y trabajo impide desplazarse a pie o en bicicleta.

Los sectores más excluidos: mujeres, jóvenes en prácticas y algunos inmigrantes extracomunitarios.

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



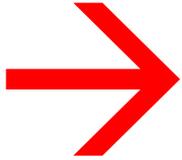
Encuesta Movilia 2006.
Ministerio de Fomento

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ Saludable
- ▶ Participativa
- ▶ Equitativa
- ▶ **Eficiente**
- ▶ Segura
- ▶ Económica

Es + **eficiente** porque...



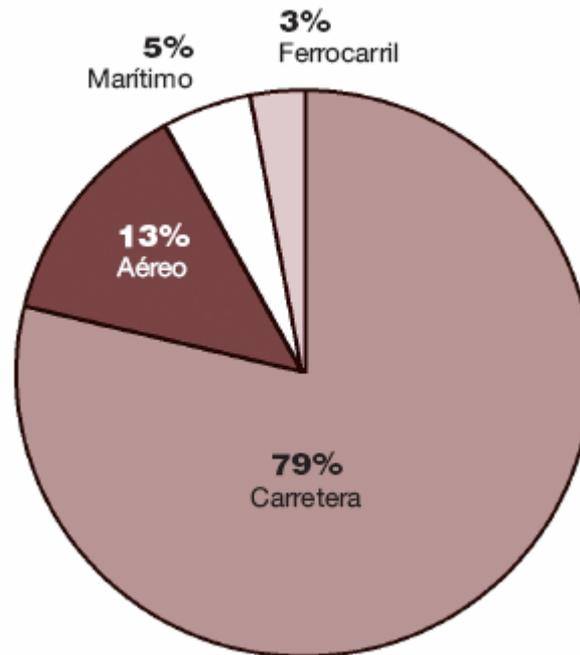
fomenta los medios de transporte
que tienen un menor consumo
energético por persona:
transporte público colectivo,
bicicleta, coche compartido...



El transporte consume, en los países desarrollados, en torno al 40% de la energía primaria. Este sector presenta, además, una escasa diversificación energética, puesto que los derivados del petróleo satisfacen más del 95% de todas sus necesidades.

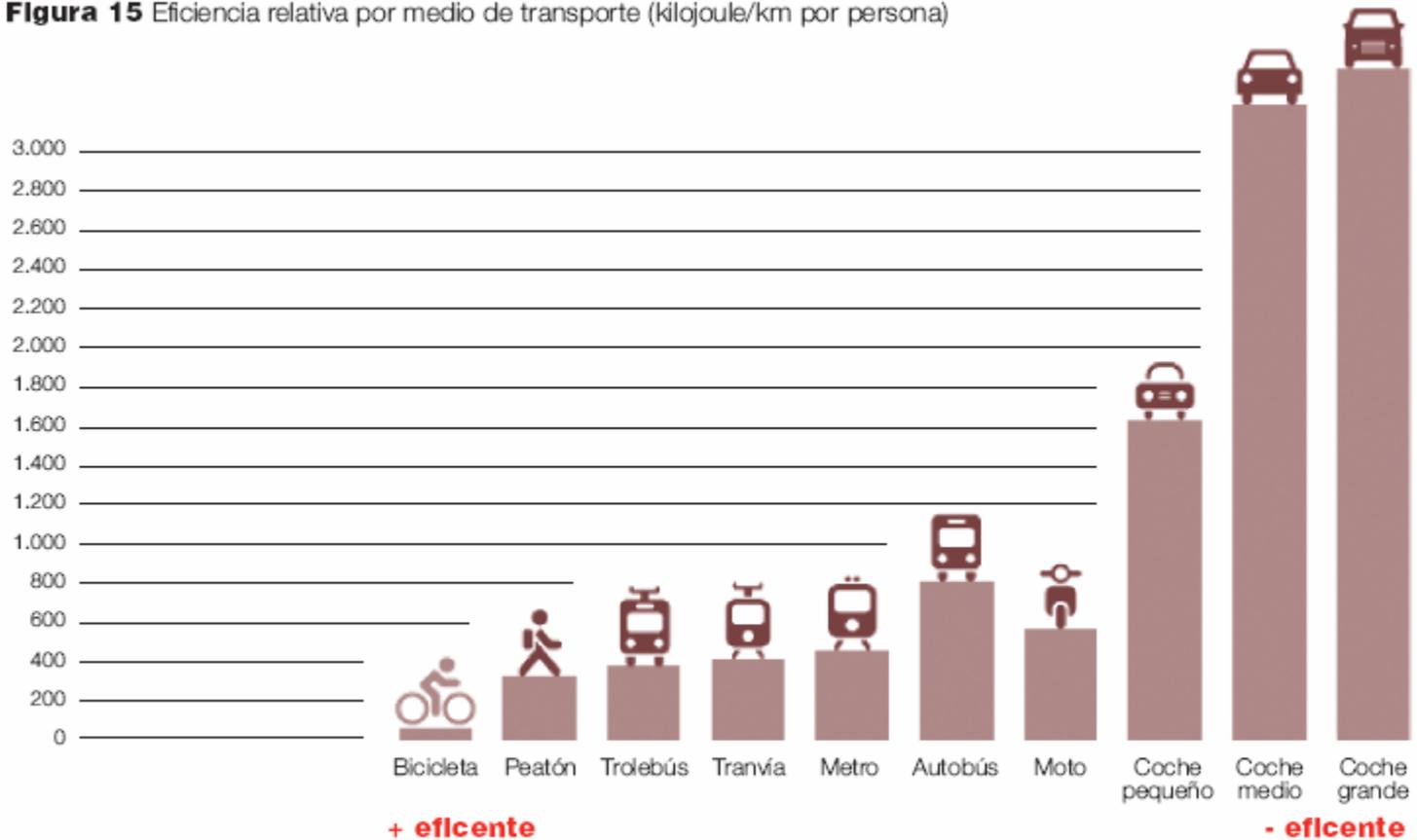
En España, el transporte se ha convertido en el sector más consumidor de energía, con un 36% del total. Los turismos representan aproximadamente el 15% de dicho total.

Consumo del transporte de energía en España (2006)



IDAE

Figura 15 Eficiencia relativa por medio de transporte (kilojoule/km por persona)



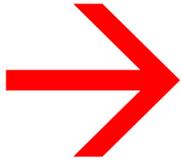
Federazione italiana amici della bicicletta

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ Saludable
- ▶ Participativa
- ▶ Equitativa
- ▶ Eficiente
- ▶ **Segura**
- ▶ Económica

Es + **segura** porque...



protege los usuarios de los medios de transporte más débil y favorece la reducción del riesgo de accidentalidad de tráfico (accidentalidad *in itinere*).

La accidentalidad *in itinere* se ha convertido, por tanto, en la primera causa de accidente laboral en España.



A esta cifra de accidentes hay que añadir además, los que se producen en misión, y que representan el 30% de los accidentes laborales de tráfico.



En el año 2007 se produjeron 97.086 accidentes *in itinere* (un 10,5% del número total de accidentes de trabajo), de los cuales 1.860 fueron graves y 341 mortales. Esto representa un 15% más de accidentes que el año 2004.

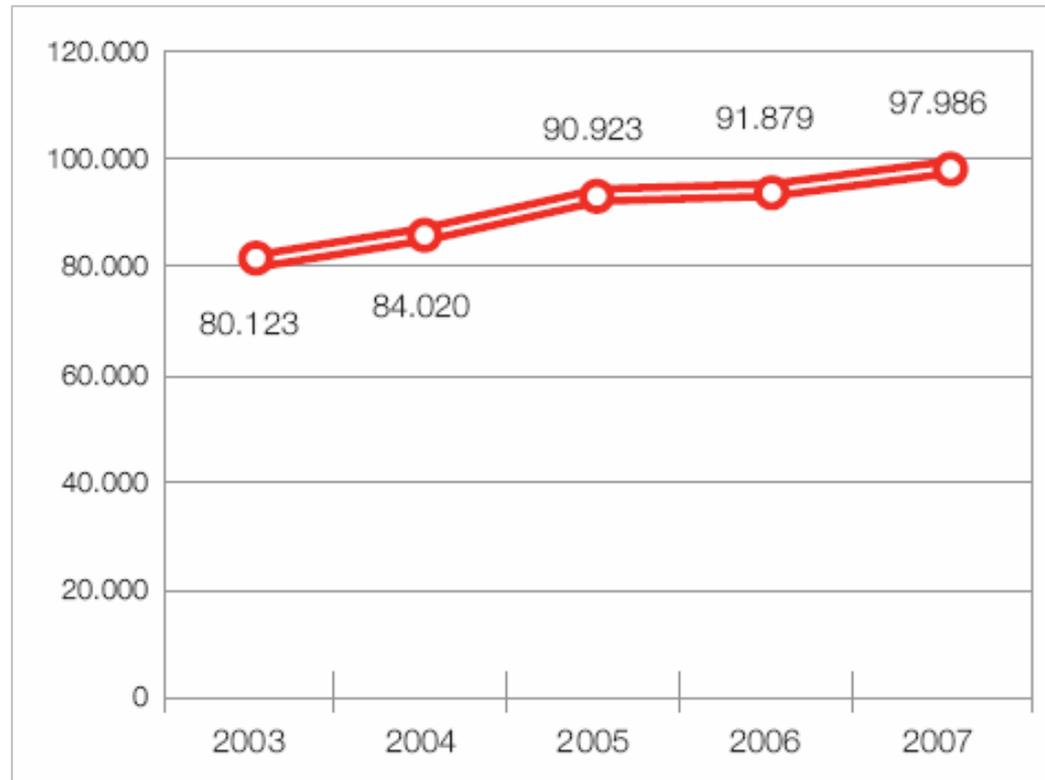
De los 1.286 accidentes mortales de trabajo, 500 fueron accidentes de tráfico. El 64% de los accidentes *in itinere* se produjeron durante el viaje de ida al trabajo, y el 36% durante el de vuelta.

Marco de la accidentalidad *in itinere*

	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

Fuente: Ministerio de Trabajo e Inmigración (www.mtas.es)

Accidentes in itinere en España (2003-2007)



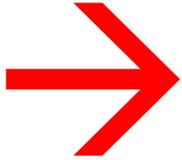
Ministerio de Trabajo e Inmigración

¿Por qué una movilidad más sostenible?

Porque es más...

- ▶ Competitiva
- ▶ Saludable
- ▶ Participativa
- ▶ Equitativa
- ▶ Eficiente
- ▶ Segura
- ▶ **Económica**

Es + **económica** porque...



favorece la reducción del coste individual y colectivo asociado a la movilidad ineficiente en vehículo privado a motor (cotxe, moto, camión...).



El uso habitual del vehículo privado a motor no sólo supone una inversión de tiempo, si no también de dinero. El gasto mensual se sitúa entre los 150 y los 300 €, aproximadamente.

Costes aproximados por kilómetro en
automóvil (directos e indirectos)

Costes directos	
Combustible	0.02 €
Lubrificantes	0.01 €
Neumáticos	0.01 €
Mantenimiento y reparaciones	0.02 €
Propiedad	0.15 €
ITV	0.01 €
IVTM	0.01 €
Seguros	0.07 €
Parking	0.06 €
Multas	0.01 €
Peajes	0.05 €
Total costes directos	0,42 €

Costes indirectos	
Tiempo de trayecto	0.14 €
Inversiones en infraestructuras	0.03 €
Tiempo de acceso y espera	0.07 €
Incremento por congestión	0.06 €
Accidentes	0.06 €
Contaminación atmosférica	0.02 €
Contaminación acústica	0.01 €
Total costes indirectos	0,39 €

TOTAL €/km **0.81 €**

Fuente: Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM)

Comparación del coste del desplazamiento en el automóvil y el transporte público interurbano

Vehículo privado					
Combustible	7 l/100km	1,2 €/l	0,084 €/km	15 km	1,26 €
Tiempo de viaje	50 km/h	9,5 €/h	0,190 €/km	0,30 h	2,85 €
Peajes		1,5 €/trayecto			1,5 €
Aparcamiento		90 €/mes			4,5 €
Coste total desplazamiento					
Transporte público interurbano					
Acceso	4 km/h	9,50 €/h	2,38 €	0,17 h	1,58 €
Tiempo Espera		9,50 €/h		0,08 h	0,79 €
Viaje	36 km/h	9,50 €/h	0,26 €	0,42 h	3,96 €
Tarifa	Precio 2 zonas T-10				
	1,44 €				1,44 €
Coste total desplazamiento					7,77 €

Mobilitats 2008. Fundación Movilidad Sostenible y Segura

¿Qué beneficios aporta?

- ▶ A las empresas
- ▶ A los trabajadores y trabajadoras
- ▶ A las administraciones

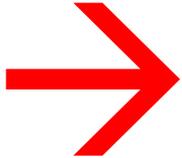


Aumenta la productividad y se reducen el número de bajas y de gastos laborales asociados. Por ello, deben implicarse de forma proactiva en la gestión de la movilidad de sus trabajadores y trabajadoras, considerando la movilidad *in itinere como un factor de riesgo* -y, a la vez, de bienestar- laboral.

Las empresas con una movilidad más sostenible, segura y económica tienen mayor competitividad en términos comparativos.

¿Qué beneficios aporta?

- ▶ A las empresas
- ▶ A los trabajadores y trabajadoras
- ▶ A las administraciones



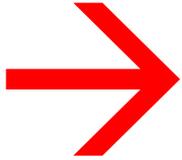
Ahorran tiempo y dinero, ganan horas de ocio y descanso, reducen el riesgo de accidente y evitan la discriminación laboral de quienes no tienen acceso habitual al automóvil.

Es decir, mejoran su calidad de vida y bienestar

¿Qué beneficios aporta?

- ▶ A las empresas
- ▶ A los trabajadores y trabajadoras
- ▶ A las administraciones

La movilidad sostenible contribuye a reducir los costes:

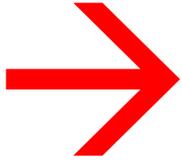


- Sociales: accidentalidad, exclusión laboral.
- Ambientales: contaminación (local y global), ruido, ineficiencia energética.
- Económicos: pérdida de tiempo y dinero, pérdida de competitividad.

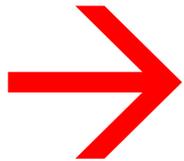
¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ **Diagnosis y planificación de la movilidad**
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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

Es necesario reconsiderar el modelo territorial y el urbanístico ante nuevos criterios que favorezcan la implantación de pautas de movilidad más sostenibles para minimizar los costes asociados.



La incorporación de nuevos conceptos de planificación integrada debe dar lugar a sistemas de regulación más equilibrada, que garanticen una convivencia pacífica entre personas y vehículos motorizados, y que repartan el espacio público de forma más equitativa.

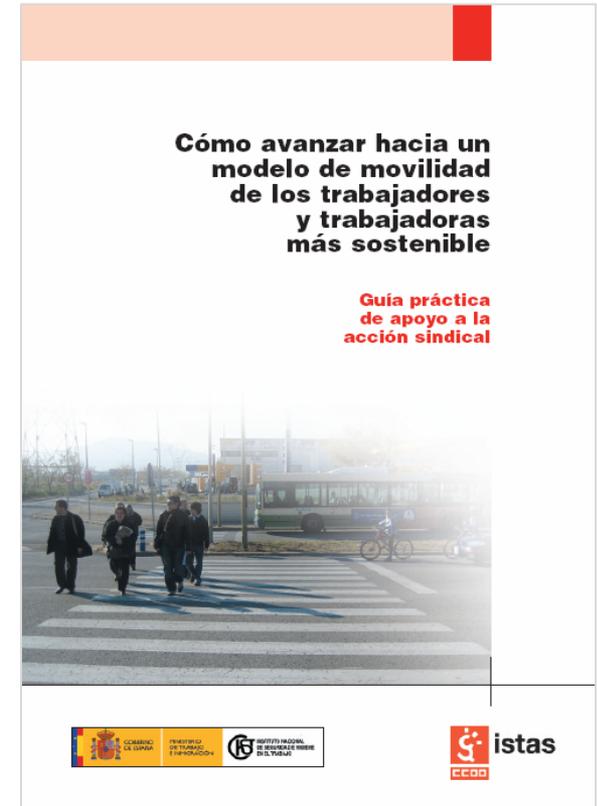


Cada medio de desplazamiento debe estar integrado en una estrategia de red que tenga en cuenta la intermodalidad y la continuidad de los itinerarios, sin que haya un medio hegemónico que condene al resto a un papel secundario.

La eficiencia y la eficacia del sistema se maximizarán cuando éste esté diseñado para solucionar la mayoría de las demandas de viaje, es decir, aquellas más habituales.



Diagnosticar y planificar la movilidad de un determinado espacio de actividad humana permite obtener el conocimiento adecuado para actuar de forma solvente y de acuerdo a unos determinados principios y valores estratégicos



Las alternativas técnicas:



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

El Plan de Movilidad



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

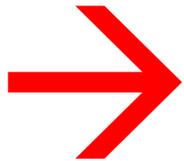
¿Qué mejoras hemos conseguido?

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.

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnósis y planificación de la movilidad
- ▶ **Gestión equitativa del espacio 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

El espacio público tiene límites físicos y ha de ser compartido por una compleja red de medios de transporte y sistemas de desplazamiento.



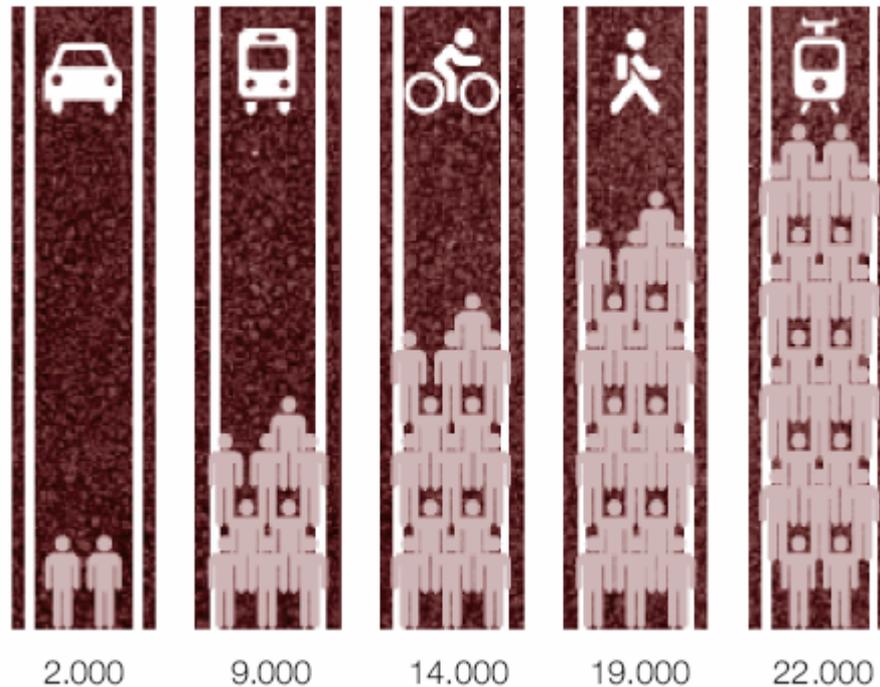
La aplicación de nuevos conceptos de planificación integrada y sostenible deben contribuir a implantar sistemas de regulación más equilibrada, donde peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y vehículos motorizados puedan convivir de forma equilibrada.



La vía pública no puede ser valorada y clasificada exclusivamente en función de su capacidad de absorber flujos de tráfico, sino que también hay que tener en cuenta la capacidad ambiental.

Es decir, cuál es el uso que realizan el resto de usuarios y el número, tipo y velocidades máximas de los vehículos compatibles con ciertos niveles establecidos de calidad ambiental y social.

*Número de personas que pueden circular cada hora
por un espacio de 3,5 m de ancho*



¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnósis y planificación de la movilidad
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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

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.



Estas líneas de transporte colectivo pueden tener un alcance más amplio si se realizan acuerdos entre empresas que se encuentran en el mismo centro de actividad o en polígonos diferentes, siempre que realicen recorridos parecidos.

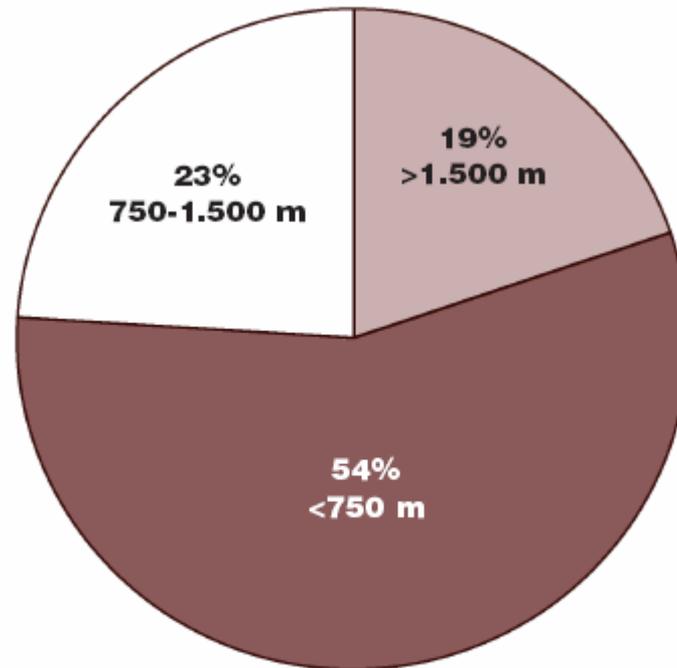
La Mesa y el Gestor de la movilidad han de asumir su impulso y coordinación.

Algunas propuestas concretas:



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

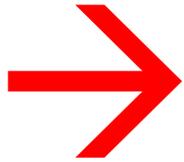
Distancia de los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona a una parada de transporte público interurbano (ejemplo)



Fuente: *Guia per a l'elaboració de plans de mobilitat als polígons industrials*, Pacto Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona (2008)

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnóstico y planificación de la movilidad
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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



Para distancias inferiores a 2 km, moverse a pie es el medio de transporte más eficiente, tras la bicicleta.

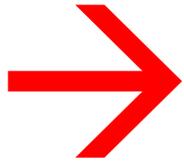


La velocidad media de desplazamiento a pie es de aproximadamente un metro por segundo. Esto quiere decir que se tarda en torno a unos 15 minutos para recorrer un kilómetro.

Algunas propuestas de actuación:



- ▶ Mejorar los pasos de peatones y de la señalización horizontal y vertical.
- ▶ Potenciarse la accesibilidad desde el casco urbano, las estaciones de ferrocarril y las paradas de autobús.
- ▶ Mantener en buen estado o ampliando la red de espacios dedicados a los peatones. Las aceras de los polígonos industriales no deben ser interpretadas, por lo tanto, como un espacio para el estacionamiento.



La bicicleta es un medio de transporte más rápido que el automóvil por ciudad, si se calcula el tiempo puerta a puerta.



Se considera que la bicicleta es adecuada para distancias inferiores a los 8 km, distancia en la que puede sustituir cómodamente al vehículo privado.

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



- ▶ se realicen las oportunas modificaciones urbanísticas y de ordenación del tráfico (movilidad segura).

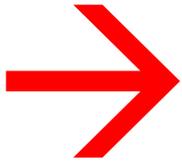


- ▶ se facilite el estacionamiento en las empresas.

- ▶ se facilite la intermodalidad con el transporte público colectivo...

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnóstico y planificación de la movilidad
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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



El control del espacio libre de aparcamiento en el puesto de trabajo tiene una relación directa con la regulación del acceso al trabajo en 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.

El objetivo no debe ser sólo eliminar plazas de aparcamiento, sino realizar una mejor gestión del espacio disponible, aplicando criterios de preferencia.

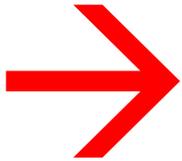


- ▶ trabajadores/as con disminuciones físicas,
- ▶ con familiares minusválidos que deben acompañar previamente,
- ▶ Los que necesitan el vehículo para su actividad profesional diaria,
- ▶ los que acceden al trabajo en vehículo compartido,
- ▶ con nulas o pocas posibilidades de utilizar medios alternativos.

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnóstico y planificación de la movilidad
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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

El **coche compartido** o *carpooling* es una opción que permite optimizar el uso del vehículo privado para reducir el número en circulación.



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

El coche compartido...

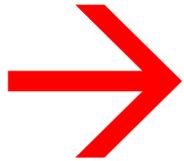


- ▶ reduce significativamente el gasto económico individual,
- ▶ permite no conducir cada día e ir más relajado al trabajo,
- ▶ reduce las emisiones locales y globales,
- ▶ reduce el consumo de energía (combustibles fósiles)
- ▶ disminuye el riesgo de accidente *in itinere*.

El coche compartido es ya una realidad...

www.compartir.org

El **coche multiusuario** o *carsharing* consiste en una modalidad de utilizar el automóvil en el 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.



Con esta modalidad, los elevados costes fijos que conlleva la tenencia de un automóvil, se convierten en costes variables que dependen del grado de uso del vehículo y que, en cualquier caso, son inferiores a los que implica tener su propiedad.

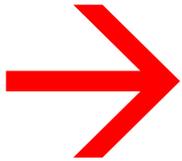
El hecho de ser más consciente de los costes también deriva en un uso más racional que hace que aumente la utilización de medios de transporte más sostenibles.

El coche multiusuario es ya una realidad...

www.avancar.es

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ Diagnósis y planificación de la movilidad
- ▶ Gestión equitativa del espacio 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**

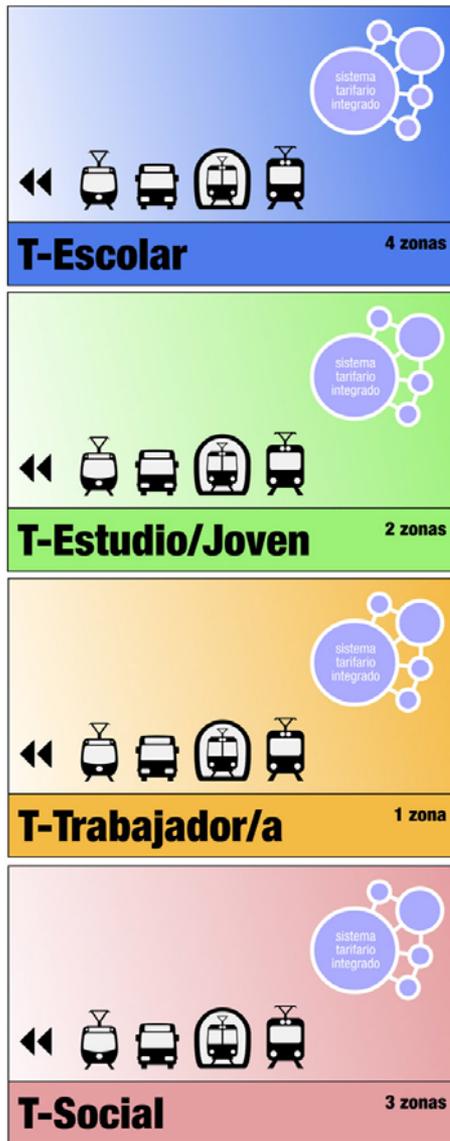


Para modificar los hábitos de movilidad, a menudo, es necesario un incentivo económico que, sumado a otras medidas de fomento de los medios de transporte más sostenibles y de desincentivación del uso del coche privado, contribuyan a modificar los comportamientos individuales.

Algunas propuestas...



- ▶ ofrecer títulos de transporte subvencionados a los usuarios del transporte público colectivo,
- ▶ ofrecer ayudas a los usuarios del coche compartido,
- ▶ ...



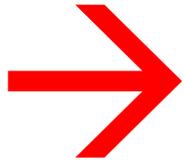
Propuesta de nuevos títulos de transporte público

Políticas tarifarias para combatir la exclusión social, la crisis ambiental y la congestión viaria

¿Cómo han de actuar los sindicatos?

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

Acción sindical



Uno de los objetivos de la acción sindical debe ser incorporar la accesibilidad al trabajo en las estrategias de negociación colectiva, al mismo nivel de importancia que otras cuestiones relativas a la seguridad y al bienestar de los trabajadores/as.

Hay que tener en cuenta que, a menudo, algunos de los beneficios que se consiguen mediante la negociación colectiva acaban perdiéndose debido a la inversión de tiempo, salud y dinero que debe realizarse diariamente para llegar al trabajo

Ahora bien,



el derecho a una movilidad sostenible y segura no equivale a disponer de más carreteras que permitan acceder en vehículo privado a cualquier lugar del territorio,

sino poner al alcance de los trabajadores/as, medios de transporte y sistemas de desplazamiento que les permitan acceder a su trabajo del modo más equitativo, seguro, económico, saludable y eficiente posible.



istas

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



istas

Ámbitos de intervención sindical

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.

Ámbitos de intervención sindical



Ámbitos de intervención sindical

Alegaciones

- Alegaciones al Plan de Infraestructuras del Transporte
- 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



Muchas gracias por su atención

Departamento Confederal de Movilidad CS CCOO

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