



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

Proyecto E-Cosmos

Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos al trabajo

Resumen Ejecutivo

Director

Manel Ferri

Autores

Luis Cuena, Bart Desmedt, Vincent Meerschaert

Asesores/as

Antonio Granata, Matthias Knobloch, Juliane Korn, Bart Neyens, Oriella Savoldi, Timothy Wyffels

Asistencia técnica:

Eva Piera

Octubre 2011





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

La Secretaría Confederal de M^o Ambiente de CCOO inició el otoño pasado su participación en un proyecto de la Unión Europea (UE) denominado E-COSMOS (European Commuters for Sustainable Mobility Strategies) con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos a favor de una movilidad sostenible desde el punto de vista social y medioambiental para los trabajadores de la Unión Europea.

El proyecto está liderado por CCOO y como socios participan diversos sindicatos europeos, la CGIL italiana, el sindicato belga flamenco ABVV y el Auto Club Europa en representación de los sindicatos alemanes. Como entidad de apoyo y coordinación participa también en el proyecto un experto europeo en cuestiones de movilidad, la consultora belga Traject.

El proyecto trata por tanto sobre movilidad, la movilidad que facilite el acceso de los colectivos de trabajadores a sus lugares de trabajo, sobre el uso de vehículos menos contaminantes y el uso racional de los vehículos privados, introduciendo también medidas que permitan cuantificar el coste económico para trabajadores, empresas y la sociedad en general.

El objetivo global del proyecto es lograr la definición de nuevos modelos de movilidad para mejorar el acceso a los lugares de trabajo, aumentando el uso del transporte público, la utilización de vehículos menos contaminantes y el uso racional de los vehículos privados y la aplicación de medidas que permitan cuantificar el coste para trabajadores, empresarios y la sociedad en general. Los socios de E-Cosmos creen que el modelo de movilidad actual, con especial atención a la movilidad en automóvil se enfrenta a sus verdaderos límites. El modelo de movilidad actual tiene tres tipos de impactos principales:

1. Impacto social: la exclusión laboral de los trabajadores que no tienen permiso de conducir, especialmente de mujeres y fuera de la UE los trabajadores migrantes, y los efectos sobre la salud y la seguridad causadas por accidentes en el camino al trabajo y el aumento de las enfermedades pulmonares debido al aumento de los niveles de contaminación.
2. Impacto económico, causado por la pérdida de competitividad y los costos individuales y colectivos de la movilidad.
3. Impacto ambiental: El transporte consume alrededor del 40% de la energía primaria en los países industrializados.

El sector del transporte se ha convertido en uno de los principales emisores de compuestos contaminantes en el mundo y una de las principales causas del efecto invernadero. Actuar sobre este tema es actuar decididamente sobre el cambio climático.

Objetivos

Los objetivos del proyecto E-Cosmos son:

- llevar a cabo un estudio comparativo sobre los problemas de movilidad de los trabajadores en Bélgica, Alemania, Italia y España.
- llevar a cabo un análisis comparativo de las políticas públicas para promover la movilidad sostenible en estos cuatro países europeos.
- definir las directrices para apoyar la acción sindical en las empresas para el acceso sostenible y seguro a los lugares de trabajo.





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

- dar cabida a un posible marco jurídico en el ámbito de la UE que apoye la evolución hacia una movilidad más sostenible relacionada con el trabajo.
- también espera observar y aprender de las buenas prácticas en cada país:
 - a través de presentaciones (parte teórica) y del debate con los agentes clave
 - mediante Visitas (“parte práctica”)
- en resumen el proyecto E-Cosmos busca obtener información sobre lo que sucede en Alemania, Italia, Bélgica y España con respecto a:
 - las políticas de gestión de la movilidad al trabajo
 - el papel de los sindicatos o representantes de los trabajadores involucrados en la movilidad

Para preparar las visitas técnicas se elaboró un listado de tareas a desarrollar por parte de cada organización anfitriona, que aparte de los aspectos prácticos, procurase facilitar una serie de datos generales sobre población y estructura institucional de cada país para lo que se diseñó una plantilla al efecto para facilitar la tarea. Los aspectos más relacionados con la movilidad, han quedado reflejados de manera más detallada haciendo referencia al menos a:

- la distribución modal de los desplazamientos
- el ratio de vehículos por habitantes
- los accidentes de tráfico
- una breve descripción del marco legal de la movilidad y las políticas de gestión de la movilidad
- el nivel de obligatoriedad de realizar planes de movilidad en las empresas
- la contribución de los empresarios a los gastos del transporte al trabajo
- el coste medio del transporte público desde el domicilio al trabajo
- el coste mensual de los títulos de transporte en cualquiera de los medios de transporte público (bus, tranvía, Metro, tren metropolitano, etc.
 - ✓ la contribución de los empresarios
 - ✓ los costes específicos del transporte en cada país
- una clara descripción de los diferentes problemas de movilidad al trabajo que contemple al menos sus:
 - ✓ aspectos ambientales
 - ✓ aspectos sociales (exclusión social, etc.)
 - ✓ aspectos legales y fiscales
 - ✓ aspectos sanitarios
 - ✓ aspectos económicos
 - ✓ las especificidades de cada país
- la descripción del papel y experiencias de los sindicatos (u otras organizaciones concernidas) en el campo de la gestión de la movilidad:
 - ✓ ¿es la movilidad sostenible un asunto de los sindicatos?
 - ✓ ¿forma parte la movilidad de la negociación colectiva y a qué nivel?
 - ▶ a escala nacional?
 - ▶ a escala autonómica?
 - ▶ a escala de sector?
 - ▶ a escala de empresa?
 - ✓ ¿dónde se focaliza?
 - ✓ aspectos específicos de cada país



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

- la descripción de algunos casos de buenas prácticas
 - ✓ por iniciativa de los sindicatos
 - ✓ por iniciativa de las autoridades locales
 - ✓ por iniciativa de las empresas
 - ✓ por iniciativa de los gestores de polígonos industriales

Visitas técnicas

La **visita a Roma** ha permitido conocer los problemas y dificultades de su sistema de transporte. Los agentes más importantes implicados en el campo de la movilidad sostenible son las regiones y las ciudades, ya que tienen plenas competencias en materia de movilidad y en el transporte público (tanto a escala regional como municipal). El estado italiano mantiene su autoridad a sobre fiscalidad y es responsable de las redes de transporte interregionales (carreteras y ferrocarriles).

Se han establecido claros vínculos entre el aspecto medioambiental y el socio-económico de la movilidad: acceso al trabajo, equilibrio entre la vida laboral y privada, empleo en los servicios públicos, etc. Estos temas constituyen el centro de las iniciativas de la CGIL al mismo tiempo que las regiones, tras los recortes, han comenzado a incrementar las tarifas del transporte público. Se lucha por mantener los presupuestos, aumentar las inversiones en calidad del transporte público (infraestructura y material) y el empleo. También se abordan las necesidades de los trabajadores (accesibilidad, calidad de vida, equilibrio trabajo/vida a través de una movilidad mejor, más segura y saludable y de una mayor atención al ámbito de la sostenibilidad, lo que también ofrece posibilidades para el desarrollo de la actividad industrial.

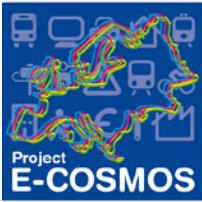
El actual marco político en Italia no facilita la consecución de estos objetivos. Existe una clara reducción de los esfuerzos de sostenibilidad a nivel político en Italia, como en otros campos. Los recortes presupuestarios reducen las inversiones públicas y el personal necesarios para ofrecer un servicio de transporte público de calidad. Debido a la falta de apoyo financiero no se toman decisiones políticas clara y algunas de las estrategias de movilidad orientadas al futuro no se aplican.

La decisión de recortar los fondos del transporte muestra claramente que éste sector no es una prioridad estratégica para el Estado italiano. Las negociaciones con las autoridades regionales se enfrentan a serias dificultades y ante la ausencia de políticas de movilidad sostenible, la CGIL ha elaborado sus propias propuestas para ofrecer soluciones que requieren de inversiones y medidas concretas, y de un fuerte apoyo por parte de la UE.

La **visita a Berlín** mostró los diferentes enfoques de la gestión de la movilidad en Alemania. Mientras que en Bélgica, España e Italia la atención se centra en un sistema de movilidad social (acceso al trabajo para los que no tienen coche), en Alemania existe una situación diferente. El principal objetivo en Alemania es abordar la movilidad sostenible como una forma de mejorar la calidad de vida y el medio ambiente. La política de promoción de la bicicleta y su éxito en Berlín constituye uno de los mejores ejemplos.

Al aplicar estas medidas de gestión de la movilidad las empresas pueden contribuir a mejorar su Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y a la vez cumplir con los requerimientos de gestión del sistema EMAS (Sistema de Auditoría y Gestión Ambiental). Ambos certificados tienen un significado positivo de imagen para la empresa que los obtiene.





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

La gestión de la movilidad es una cuestión relativamente nueva en Alemania, incluso para los sindicatos. Algunos de los participantes dejaron de forma explícita que Alemania tiene una cultura orientada al uso del automóvil. La fabricación de coches es aún la mayor fuente de empleo del país, lo que crea una situación difícil para los sindicatos que por un lado quieren promover y apoyar los programas de movilidad sostenible, pero a la vez temen que esto provoque pérdida de empleo en la industria del automóvil. Este dilema es uno de los principales retos a los que se enfrentan los sindicatos alemanes en este momento.

La aplicación de medidas de gestión de la movilidad está impulsada fundamentalmente por las empresas y en menor medida por los comités de empresa, como representantes de los trabajadores, y casi nunca por los sindicatos.

Los **lugares visitados en Bélgica** fueron escogidos por tratarse de casos de buenas prácticas de gestión de la movilidad. En Bélgica las herramientas fiscales tienen una influencia muy significativa en la movilidad al trabajo. Los vehículos de empresa son muy frecuentes a causa de las ventajas fiscales, pero por otro lado hay transporte público gratuito para muchos trabajadores. La existencia de un marco legal para la movilidad y la participación sindical han dado sus frutos. Se estimula a que las empresas ubicadas en zonas de difícil acceso para el transporte público y en bicicleta a que colaboren para implantar algún tipo de transporte público o privado. La movilidad sostenible es un tema importante para el gobierno y los sindicatos, los empresarios lo abordan más desde la perspectiva de la congestión y los beneficios económicos. El gobierno debe impulsar el marco legal, pero también estimular (a través de subsidios) a las empresas que promuevan la movilidad sostenible. La iniciativa de informar a los representantes de los trabajadores y a los departamentos de recursos humanos de las empresas sobre todos los aspectos relacionados con la movilidad sostenible también es una tarea del gobierno.

Talleres operativos

El primer taller del proyecto tuvo lugar en **Madrid** y pretendía hacer una primera puesta en común de los ejes principales, objetivos, gestión, presupuesto y calendario de las visitas y los tres talleres previstos. Una de las primeras consecuencias ha sido la modificación del formato de visitas y talleres, de manera que se organicen durante tres días consecutivos, iniciándose por la tarde del primer día y finalizando en la mañana del tercer día, ajustándose a las siguientes fechas:

- ▶ Visita a Roma (Italia): del 23 al 25 de febrero
- ▶ Visita a Berlín (Alemania): del 29 al 31 de marzo
- ▶ Visita a Bélgica: del 6 al 8 de abril
- ▶ 2º taller en Barcelona: del 4 al 6 de mayo
- ▶ 3º taller en Barcelona: del 6 al 8 de junio
- ▶ Conferencia Final en Madrid: 25 de octubre

En orden a la preparación de las visitas técnicas se elaboró un listado de las tareas a desarrollar por parte de cada organización anfitriona, que aparte de los aspectos prácticos, procure facilitar una serie de datos generales sobre población y estructura institucional de cada país para lo que se diseñará una plantilla al efecto para facilitar la tarea. Los aspectos más relacionados con la movilidad, deben reflejarse de manera más detallada y tendrían que hacer referencia al menos a:





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

- la distribución modal de los desplazamientos
- número de vehículos por habitantes
- los accidentes de tráfico
- una breve descripción del marco legal de la movilidad y las políticas de gestión de la movilidad
- el nivel de obligación de realizar planes de movilidad en las empresas
- la contribución de los empresarios a los gastos del transporte al trabajo
- el coste medio del transporte público desde casa al trabajo
- el coste mensual de los títulos de transporte en bus, tranvía, Metro o Cercanías
 - ✓ la contribución de los empresarios
 - ✓ costes específicos del transporte en cada país
- una clara descripción de los diferentes problemas de movilidad de los commuters que considere
 - ✓ aspectos ambientales
 - ✓ aspectos sociales (exclusión social, etc.)
 - ✓ aspectos legales y fiscales
 - ✓ aspectos de salud
 - ✓ aspectos económicos
 - ✓ especificidades de cada país
- la descripción del papel y experiencias de los sindicatos (u otras organizaciones concernidas) en el campo de la gestión de la movilidad:
 - ✓ ¿es la movilidad sostenible un asunto de los sindicatos?
 - ✓ ¿forma parte la movilidad de la negociación colectiva?
 - ▶ a escala nacional?
 - ▶ a escala autonómica?
 - ▶ a escala de sector?
 - ▶ a escala de empresa?
 - ✓ ¿dónde se focaliza?
 - ✓ aspectos específicos de cada país
- la descripción de algunos casos de buenas prácticas
 - ✓ por iniciativa de los sindicatos
 - ✓ por iniciativa de las autoridades locales
 - ✓ por iniciativa de las empresas
 - ✓ por iniciativa de los polígonos industriales

El **segundo** de los talleres celebrado en **Barcelona** se enfocó en parte hacia cuestiones propias de la documentación a elaborar por los socios del proyecto y, principalmente, hacia el conocimiento de la gestión de la movilidad en la ciudad de Barcelona y casos de buenas prácticas de gestión de la movilidad sostenible en el área metropolitana de Barcelona.

Se discutió sobre indicadores de contexto de la movilidad (población, superficie, densidad de población, costes del uso del coche, precios del combustible o el número de propietarios de coches) y sobre el reparto modal del transporte motorizado domicilio-trabajo (solo en coche, coche compartido, transporte público, bicicleta, a pie u otros modos). Sobre los desafíos que presenta el modelo de movilidad, se discutió acerca de cuáles son los principales asuntos de interés (los problemas de la congestión del tráfico, los embotellamientos,..., los temas ambientales, el calentamiento global, la dependencia del petróleo, la seguridad, los accidentes, etc.)



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

Otros temas discutidos fueron los aspectos organizativos de la movilidad a nivel político: gestión de la movilidad a escala de empresas, que asuntos de la gestión de la movilidad forman parte del diálogo y la negociación colectiva entre empresarios y sindicatos y algunas de las mejores prácticas conocidas.

El aspecto que más debate suscitó fue el relacionado con las barreras y los factores: ¿cuáles son las principales barreras para conseguir un modelo de movilidad al trabajo más sostenible y cuáles los principales factores para conseguirlo? y ¿dónde se presentan las principales oportunidades en este momento?, debate que se prolongó al tercer día del taller dado el interés suscitado.

Las visitas al Polígono Can Sant Joan y a la Universidad Autónoma de Barcelona permitió conocer como se han podido poner en funcionamiento sistemas de gestión de la movilidad reforzando el transporte público interno asociado al acceso ferroviario tras la intervención sindical que ha permitido la existencia de sendos gestores de movilidad de forma permanente

La movilidad en la ciudad de Barcelona fue abordada desde la perspectiva de la planificación y la gestión de la movilidad, deteniéndose en las políticas llevadas a cabo para el calmado de tráfico (Zonas 30), el sistema de bicicletas públicas de alquiler (Bicing) y la gestión integral del aparcamiento. La Autoridad del Transporte Metropolitano fue la encargada de dar una visión de como se aborda la gestión de la movilidad en el área metropolitana de BCN. Desde la perspectiva del Plan Director de Movilidad Metropolitano se describieron aspectos más concretos de los planes de desplazamientos de empresa y el sistema de integración tarifaria. Esta perspectiva se completó con una visita desplazándose en bicicletas al barrio del Poble Nou - Distrito 22@ que permitió observar los elementos relacionados con la movilidad sostenible en el proceso de transformación urbana generado tras los Juegos Olímpicos de 1992.

La tercera jornada del taller fue dedicada en parte a conocer la actividad de CC OO de Catalunya en el campo de la movilidad: una primera aproximación al Transporte y Movilidad al trabajo, la actividad de formación del sindicato en movilidad y la exposición de algunas experiencias sobre movilidad en comarcas de Catalunya y de actuaciones sindicales en casos concretos de mejoras.

El tercer taller que también se desarrolló en **Barcelona** puso el acento sobre buenas prácticas de acceso al trabajo en centros de trabajo de la periferia de BCN, dedicando la tarde de la primera jornada a visitar las instalaciones tanto ferroviarias como viarias del aeropuerto de Barcelona, las conexiones por superficie a BCN, con el Prat del Llobregat y las lanzaderas entre terminales.

Las intervenciones se centraron en la intervención de CC OO en la consecución de mejores servicios de transporte al aeropuerto, en la ampliación del horario de trenes de Cercanías a primera hora de la mañana y de la implantación de una línea de transporte de viajeros al Prat del Llobregat.

Se continuó la exposición de buenas prácticas con la presentación de los planes de movilidad y la experiencia de la mesa de movilidad de los polígonos de Zona Franca, Pratenç y Zona de Actividades Logísticas (ZAL), el de la empresa Gearbox (Polígono Pratenç), utilizando los modos





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

de transporte públicos que están funcionando como resultas de los planes de movilidad puestos en marcha.

Las buenas prácticas en movilidad al trabajo con intervención sindical se completaron con la relación de experiencias concretas de autobuses al polígono Pratenc, la construcción de pasarelas de acceso peatonal a distintos polígonos para salvar infraestructuras del tren de alta velocidad y las desarrolladas en Lleida (Cataluña). De forma complementaria se pudo conocer la visión municipal de la movilidad desde la perspectiva de un Ayuntamiento de la periferia de Barcelona que dispone de numerosos polígonos, de la integridad del suelo que ocupa el aeropuerto y de un espacio protegido en la desembocadura del río Llobregat que no se pudo visitar por la amenaza de fuerte tormenta.

La última sesión de trabajo fue dedicada a la discusión de los datos aportados a la encuesta, la metodología de trabajo del informe final y la presentación y discusión de contenidos de la conferencia final, prevista para la tercera semana de octubre en Madrid y a los aspectos internos del proyecto relacionados con la gestión del presupuesto.

Análisis comparado

El estudio comparado de los datos obtenidos en cada uno de los cuatro países sobre distribución modal y temas preferentes en torno a la movilidad nos permitieron llegar a determinadas conclusiones:

- Sobre distribución modal:
 - ✓ altos índices de uso del automóvil en Italia
 - ✓ el índice de utilización del transporte público es similar en los cuatro países
 - ✓ las bicicletas son muy populares en Bélgica y Alemania pero casi inexistentes en Italia e insignificantes todavía en España
 - ✓ existe un alto índice de desplazamientos a pie en España y Alemania
 - ✓ no existen datos sobre viajes compartidos en automóvil (carpooling) en ninguno de los países participantes
- Sobre la atención concedida a los diferentes asuntos relativos a la movilidad
 - ✓ menos interés sobre todos los temas de movilidad en Alemania; el mayor interés en Bélgica
 - ✓ grandes similitudes entre España y Bélgica (excepto en el punto de vista de los empresarios)
- Sobre las conclusiones del público en general:
 - ✓ la principal diferencia se da en seguridad vial y congestión; menos diferencias en temas medioambientales y en la dependencia del petróleo
 - ✓ se da una mayor atención de la opinión pública en Bélgica y en España; el menor interés se produce en Alemania
 - ✓ la congestión y la seguridad vial son los aspectos principales; la dependencia del petróleo tiene menor importancia para el público en general
- Sobre las conclusiones de los sindicatos:
 - ✓ se produce por lo general menos atención a estos temas que en el "público"
 - ✓ grandes similitudes entre sindicatos en Bélgica y España





European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

- ✓ atención más centrada en temas medioambientales y seguridad vial, menos en congestión
- Sobre las conclusiones de los empresarios:
 - ✓ la congestión es un tema importante en Bélgica, pero no tanto en los demás países
 - ✓ los empresarios prestan menos atención a los temas medioambientales y a la seguridad vial
 - ✓ la dependencia del petróleo es un tema importante en Bélgica e Italia
 - ✓ existen más diferencia entre países que entre los sindicatos y el público en general

Directrices para una mejor movilidad

Los objetivos finales del proyecto incluyen:

- la descripción de la situación en cada uno de los países
- la definición de directrices de gestión de la movilidad para los sindicatos – acciones y medidas a tomar
- la propuesta de una serie de directrices de lo que sería una política común de la UE en materia de gestión de la movilidad

Así que el proyecto concluye con la elaboración de una serie de directrices para una movilidad más sostenible al trabajo, basadas en los siguientes pasos:

- La posición de partida en los países participantes en el E-Cosmos
- Las directrices existentes a nivel comunitario
- Los resultados y las mejores prácticas recogidas durante las visitas de trabajo
- Los debates y las conclusiones de los talleres que se realizaron durante el proyecto

Las directrices se concretan en 10 recomendaciones para los sindicatos (S) y/o para las Autoridades Públicas (AP):

1. Un primer paso lo constituye la elaboración de una **plataforma para la movilidad sostenible** dentro de la organización sindical (S). Uno de los resultados de E-Cosmos es que los sindicatos juegan un papel fundamental en el trabajo por lograr un sistema de movilidad más social, ecológico y eficiente. Pero es necesario lograr un consenso interno dentro del sindicato sobre la necesidad de un sistema de movilidad más sostenible, antes de elevar la sensibilidad o entrar en el debate con los empresarios.
2. **Invertir en el intercambio de experiencias y ejemplos de buenas prácticas** (S/AP). La experiencia y el conocimiento son necesarios para facilitar el debate y aumentar la sensibilidad en torno a la movilidad sostenible. Los sindicatos europeos se enfrentan a retos similares en este campo. El intercambio de conocimientos y buenas prácticas sería una manera eficiente de aprender mutuamente y construir un entendimiento común del problema y las posibles soluciones.
3. Es necesaria una **obligación de elaborar planes de movilidad sostenible para las empresas**, pero con trabajo de apoyo y seguimiento por parte de la administración pública (AP). Las visitas y talleres demostraron que es necesario que exista algún tipo de obligación para que ocurra un cambio de mentalidad de empresarios y trabajadores



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

hacia una conducta y una conciencia en favor de una movilidad más sostenible. Este tipo de obligación requiere debates más profundos. Puede limitarse a suministrar datos sobre el perfil de movilidad de la empresa y a la descripción de los problemas y acciones a emprender, o puede ser una obligación de desarrollar un plan de movilidad ecológico. Sin embargo, los participantes en el proyecto consideran que este tipo de obligación solo puede funcionar bajo dos condiciones:

- debe centrarse más en la implantación de medidas y menos en los estudios (evitando la carga administrativa para las empresas)
- debe existir un claro apoyo/ compromiso por parte de la administración pública

La obligación de desarrollar planes de movilidad ofrece a los sindicatos la oportunidad de llevar los temas de movilidad a las mesas de negociación con las empresas.

4. **Recogida de datos, cifras y ejemplos de buenas prácticas para el debate (S/AP).**

En ocasiones existen grandes dificultades y obstáculos para promover la movilidad sostenible. En primer lugar, los cambios de conducta, sobre todo en movilidad, son difíciles de lograr. Se requiere cierto tiempo para que los trabajadores que utilizan el automóvil para ir al trabajo comiencen a considerar que este hábito es parte del problema y que existen otras opciones para acceder al lugar de trabajo. Es necesario desarrollar largas y persistentes campañas de sensibilización para cambiar la percepción de los trabajadores.

Por otro lado, existe un punto de vista muy extendido entre los empresarios de que la manera en que los trabajadores viajan al trabajo es un asunto individual, que no implica intervención ni obligación alguna por parte de la empresa.

Tanto empresarios como trabajadores son más sensibles a las ventajas de la movilidad sostenible cuando se les presentan hechos y buenos ejemplos. En muchos casos el debate sobre movilidad sostenible es un tema ideológico y hasta político. Solo mostrando el efecto de las inversiones en movilidad sostenible se puede llegar a un debate más objetivo.

5. **Crear la figura del responsable en los temas de movilidad sostenible a todos los niveles (S).** La atención a la gestión de la movilidad es necesaria a todos los niveles y en todos los pasos del proceso de toma de decisiones. Es por ello que los sindicatos deben invertir en colaboradores especializados en gestión de la movilidad que participen a todos los niveles en el diálogo social en el que están involucrados los representantes de los trabajadores:

- a nivel nacional y regional en el que se diseñan la movilidad y las políticas de planificación urbanística, se decide el marco legal y fiscal y se discuten las condiciones de trabajo
- a niveles más locales en los que se desarrollan planes urbanos de movilidad sostenible
- y finalmente en el ámbito de polígonos industriales o de empresas (coordinadores de movilidad de las empresas)

El responsable o el departamento de movilidad en el sindicato es un requisito fundamental para que se conceda atención y se dedique el tiempo necesario al tema de la movilidad sostenible. La presencia del coordinador es particularmente necesaria en



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

una empresa o grupo de empresas a la hora de aplicar las medidas de movilidad, de lo contrario los planes de movilidad se convierten en meros documento formales.

Además de facilitar las discusiones y acelerar la aplicación de las acciones, el coordinador de movilidad es responsable del seguimiento y evaluación del plan de movilidad o de la política de movilidad si se trata de niveles superiores.

6. **Apoyo a las empresas en la aplicación de las acciones** (y no para estudios ...) (AP). Con la excepción de algunos ejemplos la movilidad sostenible no forma parte de las políticas centrales de las empresas e instituciones. Para desarrollar un plan de movilidad, y lo que es más importante, para aplicar medidas, es necesario hacer una recogida y análisis de datos. El apoyo de la administración pública en este proceso de estudio es valioso, pero en la mayoría de los países existen consultoras privadas que pueden realizar dichos estudios.

La experiencia y las buenas prácticas demuestran que las administraciones pueden contribuir mejor con su apoyo a la implantación de un plan de movilidad. Aunque inicialmente el asesoramiento y el apoyo resulten eficaces (como sucede en Bélgica a través de los centros provinciales de movilidad), son la inversión y la aplicación de diferentes medidas las que constituyen las etapas más difíciles del proceso para las empresas. Incluso cuando los problemas de movilidad son evidentes, con frecuencia es difícil lograr una disponibilidad de los recursos necesarios para la inversión en soluciones sostenibles al transporte en las empresas (buses lanzadera, aparcamientos para bicicletas).

7. **Crear un marco fiscal y legal a favor de modos de transporte sostenibles** (AP). La creación de un marco fiscal y legal que favorezca modalidades sostenibles de transporte al trabajo es un claro incentivo para que los trabajadores elijan la bicicleta, el transporte público o el coche compartido. Además del estímulo financiero ofrecido por este tipo de legislación, también ejemplifica la política de movilidad de las administraciones públicas. Al ofrecer ventajas financieras a ciclistas, transportes públicos o viajeros que comparten coche, el gobierno demuestra su intención de generar un cambio en la distribución modal del transporte. Esto es aún más eficaz si además de estimular el transporte sostenible se desaconseja el uso del coche privado a través de medidas fiscales, peajes o aumento de los precios en aparcamientos de pago.
8. **Gestionar la movilidad es la manera más eficiente para hacer frente a los problemas actuales de movilidad** (AP). En la mayoría de los países occidentales los actuales problemas de movilidad son tan serios que la clásica solución de aumentar la infraestructura de carreteras no resolverá el problema. Esto es especialmente válido en entornos urbanos en los que el espacio limitado de la ciudad obliga a los planificadores urbanísticos a invertir en soluciones más eficaces para el transporte. La gestión de la movilidad puede aportar beneficios económicos, sociales y medioambientales en comparación con nuevas infraestructuras de carretera. Las soluciones convencionales orientadas al automóvil se centran únicamente en mejorar el flujo de tráfico, la gestión de la movilidad tiene en cuenta diferentes aspectos como la conservación de la energía, el uso del espacio público, la seguridad vial y aspectos relacionados con la movilidad social (acceso al mercado laboral de los diferentes grupos).



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

9. **Una planificación urbanística sostenible es el primer paso en el proceso de gestión de la movilidad (AP).** Evitar la necesidad de utilizar el coche es la medida más eficiente que podemos aplicar. El viaje más ecológico y eficaz que podemos realizar al trabajo es a pie, en bicicleta o en transporte público. Es por ello que las administraciones locales, regionales o nacionales la accesibilidad por vías sostenibles a la hora de desarrollar nuevas áreas industriales o nuevos proyectos. Los planes de desarrollo de nuevos centros de trabajo se pueden realizar de manera que promuevan y estimulen el uso de medios sostenibles de transporte. Una nueva oficina cercana a la estación de ferrocarril generará desde el principio una distribución modal diferente a la de una emplazada en una remota área industrial.

Además de una ubicación de los centros de trabajo planificada en torno al transporte público, el diseño del área industrial es otro factor de gran impacto, que existan o no buenas vías de acceso peatonal a las paradas de autobús o que los aparcamientos para bicicletas sean de alta calidad resultan factores decisivos. Desafortunadamente las visitas realizadas en cada país demuestran que en el pasado se cometieron una serie de errores que van en contra de la planificación sostenible.

Una buena accesibilidad a los lugares de trabajo a través del transporte público también es una dimensión social: evita la exclusión del mercado laboral de personas que no tienen coche o permiso de conducir, en especial mujeres, trabajadores inmigrantes y jóvenes, colectivos con menos posibilidad de acceso a la movilidad en automóvil.

10. **Evitar la exclusión laboral invirtiendo en movilidad sostenible (AP/S).** La movilidad orientada al uso del automóvil discrimina a un número de personas sin acceso al automóvil o sin permiso de conducir. Los estudios realizados demuestran que en la mayoría de las familias con un solo coche, las mujeres se ven obligadas a utilizar otros medios para ir al trabajo, lo que implica que los lugares de trabajo que no están bien conectados a la red de transporte público están prácticamente descartados para ellas.

La misma limitación la tienen los jóvenes sin permiso de conducir y sin recursos económicos para comprar un automóvil. Los trabajadores inmigrantes y personas con discapacidad constituyen también colectivos discriminados si no se tiene en cuenta la movilidad sostenible.

La atención a la igualdad de oportunidades en el mercado laboral es uno de los aspectos fundamentales de la actividad sindical.

Enlaces recomendados

Para encontrar toda la documentación del proyecto visitar las siguientes webs:

CC OO: www.ccoo.es/cscceo/menu.do?Areas:Medio_ambiente:E_Cosmos

ISTAS: istas.net/web/index.asp?idpagina=3820

