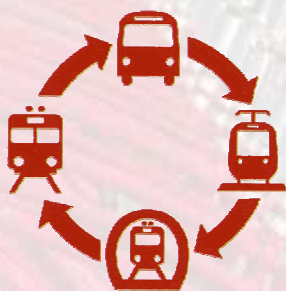


## Mobilidade sostible e segura no traballo

### O compromiso de CCOO coa mobilidade sostible e segura

No momento actual de cambio, a sociedade demanda, de máis en máis, transformar o modelo de mobilidade de xeito que o vehículo privado de motor perda o dominio hexemónico en prol dos medios de transporte máis sostibles e seguros.

A maneira en que os traballadores/as se desprazan aos seus centros de traballo experimentou unha forte transformación durante os últimos decenios: pasouse a un modelo de mobilidade no que os coches privados, utilizados adoito por unha soa persoa, teñen un papel predominante.



O traslado progresivo das industrias e dos centros de actividade produtiva á periferia das cidades, a polígonos illados dos núcleos urbanos e cunha comunicación con transporte público moi deficiente, fixo do

automóvil unha ferramenta imprescindible, unha dependencia que dá lugar a problemas sociais e ambientais que afectan o benestar da sociedade, das empresas e, sobre todo, dos traballadores e traballadoras: exclusión laboral, accidentes, perda de competitividade, emisións, ineficiencia enerxética, horas perdidas nas conxestións, etc. son os principais impactos negativos na calidade de vida, o benestar e o rendemento profesional dos traballadores/as, así como na competitividade das empresas e, por extensión, no sistema económico.

Algunhas destas disfuncións levan consigo que os avances sindicais acadados na negociación colectiva, como a redución de xornada, tempo, diñeiro e calidade de vida, se acaben perdendo por mor dos desprazamentos cotiáns en coche.

A muda desta tendencia ten que vir da man dun amplo abano de actuacións nas que participen todos os axentes implicados: sindicatos, empresas e administracións. A integración das políticas de transporte e

mobilidade coa ordenación territorial e urbanística, a aprobación de cambios normativos e fiscais que favorezan a ecomobilidade, o impulso ás alternativas reais ao vehículo privado, as políticas de información e sensibilización da cidadanía, etc.

A mobilidade converteuse nun factor de risco laboral engadido para milleiros de persoas: soportan as condicións de tensión e estrés en momentos de conxestión de tránsito, conducen coa preocupación de chegaren tarde ao traballo ou de non atoparen aparcamento, etc.

Aínda que nos últimos anos as cifras de accidentes laborais con baixa e os sinistros mortais foron diminuindo, os accidentes *in itinere* seguen a tendencia contraria. España mantense como o estado da Unión Europea cos peores datos en materia de sinistralidade. No estado español hai cada ano uns 400.000 accidentes de tráfico cunha orixe "laboral" (por volta dun 40% do total de accidentes), nos cales morren arredor dun milleiro de persoas. Un de cada nove accidentes laborais que causan baixa en España son de tráfico.

O transporte de persoas e mercadorías converteuse nun dos principais sectores emisores de gases e compostos contaminantes no mundo, mesmo por diante da actividade industrial nas grandes áreas urbanas e metropolitanas. O incremento do volume do transporte en toda Europa nos últimos dez anos fixo que as melloras tecnolóxicas introducidas non comportaran unha gran redución xeral das emisións. Cada día laborable teñen lugar en España uns 80 millóns de desprazamentos, a metade dos cales son por motivo laboral. Máis dun 60% dos traballadores/as accede en coche ao seu posto de traballo, fronte a un 20% que o fai en transporte público e un 20% que se despraza en bicicleta ou camiñando.

Reducir as emisións contaminantes é unha responsabilidade compartida por toda a

ciudadanía. Malia que, aparentemente, a capacidade de actuación de cada individuo sexa pequena, a realidade é que a suma dos esforzos dá grandes resultados colectivos.

Desde hai anos, CCOO preocúpase polos efectos negativos provocados polo uso intensivo e ineficiente do transporte privado. Por iso cremos necesario afondar en todas estas ferramentas que representan unha mellora na planificación e a xestión da mobilidade, que se dirixen cara a un modelo máis sostible e seguro do acceso ao lugar de traballo.

Para poder aplicar estes obxectivos estratéxicos á realidade dos centros de traballo cómpre un importante labor sindical de información, sensibilización e formación. Só así se conseguirá unificar os esforzos dos traballadores/as e do conxunto dos axentes implicados para ir cara a unha mobilidade sostible ao centro de traballo.

CCOO pide que a mobilidade sostible se incorpore á negociación colectiva en todos os niveis, e que nas grandes empresas e polígonos se estableza a figura do responsable de mobilidade, coa misión de dinamizar as políticas de mobilidade pactadas e de axudar a resolver os problemas derivados.

### **O decálogo de CCOO**

Nas grandes empresas é importante nomear a figura do xestor/a de mobilidade, constituír consellos de mobilidade (integrados por empresas, sindicatos, administracións e operadores de transporte).

1. Apostar polo transporte colectivo, con criterios de racionalidade: dimensionando os vehículos para optimizar o seu uso e eficiencia, establecendo enlaces coas redes de transporte público para crear un sistema de mobilidade sostible.

2. Incentivar o uso do coche compartido e a bicicleta.

3. A empresa ten que subvencionar de forma negociada as accións positivas de utilización destes medios.

4. O dereito ao transporte ten que se materializar no dereito ao título de transporte, de carácter persoal, que ha atinxir todo o cadro de persoal.

5. Incorporar a mobilidade *in itinere* e a accesibilidade ao centro de traballo á avaliación de riscos laborais: o plan de mobilidade ten que ser unha parte da prevención de riscos laborais.

6. Incluír a auditoría de mobilidade nos estudos para obter un sistema de certificado de calidade (EMAS ou ISO).

7. Favorecer a implantación de coches multiusuarios na empresa.

8. A negociación colectiva ten que establecer, como criterios para xestionar a mobilidade, a diversidade de situacións persoais, especialmente dos colectivos cunhas desigualdades maiores en materia de mobilidade (mulleres, inmigrantes, xuventude e discapacitados) e buscar, se for necesario, alternativas personalizadas. Con todo, ten que se excluír o permiso de conducir e a propiedade do vehículo como criterio de selección de persoal: poden ser condicións complementarias pero non excluíntes.

9. Incorporar á negociación colectiva o criterio de recolocación sistemática de traballadores/as nos centros de traballo máis próximos ao seu domicilio.

**CCOO ten que promover o debate nas empresas para conseguir concertar unha mobilidade ao traballo alternativa ao vehículo privado**