

IMPACTES SOBRE L'ACTIVITAT DE LES EMPRESES

- Gran inversió en sòl industrial per habilitar zones d'aparcament en l'empresa.
- Pèrdua de capital humà i descens de la productivitat per la sinistralitat in itinere.
- Dificultats de mobilitat cap als polígons i en els polígons per la congestió del trànsit.
- Problemes de puntualitat a causa dels continus embussos i problemes de trànsit.
- Estrés de fons acumulat per la tensió de la conducció en incorporar-se al lloc de treball.

El actual modelo de transporte también crea costos añadidos a las empresas por las inversiones en suelo industrial para aparcamientos, disminución del rendimiento y pérdida de capital humano.

MESURES QUE DEMANEM

- Afavorir la mobilitat dels treballadors i treballadores a les empreses, posant en marxa plans de mobilitat als polígons i plans d'empresa de transport col·lectiu
 - Millorar la qualitat del sistema de transport públic, més avantatjosa que el transport privat, tindre en compte horari, freqüències i tarifes.
 - Ampliar la xarxa de transport públic, que arribi a tots els polígons o zones industrials.
 - Abordar l'accessibilitat als polígons industrials, millorant en termes generals els accessos (a peu i amb bici) i realitzar un adequat manteniment i senyalització de les carreteres i dels accessos.
 - Introduir directrius en la normativa d'ordenació del territori que oblige els promotors/res a incloure plans de transport col·lectiu en el disseny de nous polígons industrials
 - Garantir la participació dels usuaris/àries i agents socials en els organismes de gestió i coordinació del transport
 - Connectar els polígons i municipis pròxims amb vies per a vianants i carril bici
 - Mantenir campanyes permanents d'informació i de sensibilització
- Incorporar el concepte de mobilitat en les avaluacions de risc.



COM A TREBALLADORS/RES QUÈ PODEM FER

Si tenim ACCÉS al transport públic, **utilitzem-lo.**
Exigir a l'empresa i a l'ajuntament TRANSPORT PÚBLIC o COL·LECTIU als polígons.

Intentem COMPARTIR EL COTXE amb companys/nyes i RACIONALITZEM el seu ús.

Si és possible, **és millor** anar CAMINANT o AMB BICI.

Si cal, **plantegem** un REORDENAMENT DELS TORNOS i HORARIS de treball que ens facilite el transport col·lectiu d'empresa.

RECORDEU !!
El transport és el causant del major consum d'energia, d'emissions de gasos contaminants i causant de l'escalfament del planeta.

PROYECTE TREBALLADORS I CLIMA

Subvenciona:



www.mma.es

Organitza:



Imprés en paper reciclat 100% i exent de clor

PER UN MODEL DE MOBILITAT SOSTENIBLE



Amb un transport públic, col·lectiu i de qualitat...

AL TREBALL 
D'ALTRA 
MANERA!! 

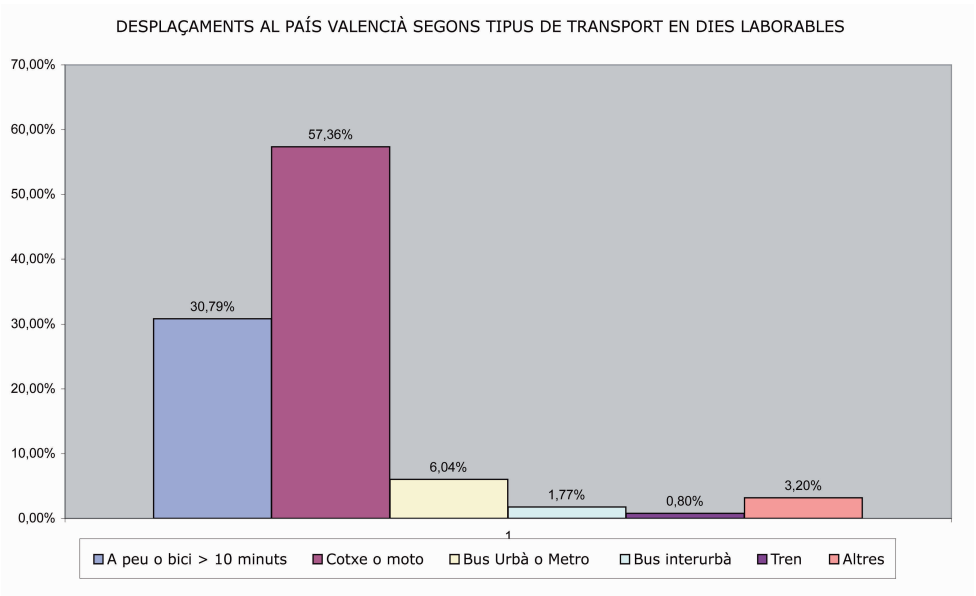
En un context de planificació urbanística que fomenta la dispersió, els llocs de treball tendeixen a dispersar-se i alhora concentrar-se en llocs allunyats de les zones residencials. A més, aquesta dispersió genera una demanda constant de creixement de la xarxa viària que coincideix amb una baixa inversió en transport públic i col·lectiu i deixa com a única eixida en mans del vehicle privat les possibilitats de transport.

Avui el cotxe ho envaeix tot, cosa que genera un impacte ambiental greu en forma d'emissions de CO2 i de destrucció del territori amb una alteració greu del paisatge, la salut i les condicions de vida, a més d'altres problemàtiques d'ordre econòmic i social no menys importants com són la pèrdua de competitivitat, el cost econòmic que implica per als treballadors/res l'ús del seu cotxe, la reducció de la productivitat, la accessibilitat deficient al treball, la pèrdua de temps i l'estrés.

A més, una taxa elevada d'accidents de trànsit (accidentalitat in itinere) en els desplaçaments als centres de treball que genera un patiment humà alt acompanya els perversos efectes d'aquest model de transport. Per exemple al País valencià durant l'any 2004, 32 treballadors i treballadores perderen la vida desplaçant-se al treball o tornant al seu domicili, 259 resultaren ferits greus i en total s'hi generaren 9.152 baixes laborals com a conseqüència d'haver patit un accident in itinere.

La solució a aquests problemes greus no pot venir de prosseguir amb la construcció de més i més carreteres i autovies per donar eixida a un ús cada vegada més intensiu del vehicle privat, sinó d'impulsar un model de transport que millore l'accessibilitat a les empreses, a les ciutats i zones residencials i duent a terme una política de transport eficient, respectuosa amb el medi i més sostenible.

Aquesta és la problemàtica sobre la qual pretenem incidir amb propostes alternatives i accions que ens permetran obrir camins cap a una mobilitat sostenible al País Valencià.



Aquestes dades corresponen a l'any 2000. A causa de l'obertura d'una línia de metro a València i del tramvia a Alacant les xifres corresponents a "bus urbà o metro" poden ser lleugerament superiors. En tot cas poc significatives sobre el total de percentatges. Unes possibilitats reals de mitigar els efectes del canvi climàtic requereixen d'un model de transport altament eficient i per tant d'un canvi radical respecte de l'ineficient model actual.

ACCIDENTS IN ITINERE CAUSATS PER L'ACTUAL MODEL DE TRANSPORT AL TREBALL

Sinistralitat laboral per accidents "in itinere" al País Valencià			
Any	Amb baixa laboral	Greus	Mortals
2002	8,063	261	30
2003	7,887	231	34
2004	9,152	259	32
1r. semestre 2005	4,944	126	15

- En els darrers tres anys 96 treballadors i treballadores han mort en accident de trànsit desplaçant-se al seu treball o tornant cap al seu domicili.
- Altres 751 quedaren ferits greus i 25.102 estigueren de baixa fins a curar les seues ferides.
- La incidència que mostra el primer semestre de 2005 indica una tendència al augment de la sinistralitat in itinere.
- Així mateix, cal considerar que prop del 50% dels accidents totals de trànsit es produeixen *in itinere*, és a dir desplaçant-se al treball o tornant a casa i *in missió*, és a dir treballant.

La siniestralidad por desplazamientos en coche al trabajo (in itinere) y por conducción durante la jornada de trabajo (in misión) supone un alto índice de siniestralidad que llega a significar casi el 50% del total. La tendencia observada en el primer semestre de 2005 lejos de corregir esta tendencia todavía la acentúa más.

COSTS ECONÒMICS

- Cost econòmic directe elevat: 0,42€/Km. Amb automòbil a sufragar pels mateixos treballadors/res.
- Grans pèrdues de temps en els embussos, cosa que comporta unes pèrdues econòmiques grans per al PIB de centenars de milions d'euros.
- Inversions grans en infraestructures viàries exclusives per absorbir les enormes quantitats de trànsit rodat

El uso masivo del vehículo privado supone unos altos costes económicos para los trabajadores y trabajadoras y en inversiones públicas para construir y mantener las infraestructuras viarias.

PROBLEMES D'EXCLUSIÓ SOCIAL

En el context actual on predomina tant el vehicle privat per desplaçar-se, tot aquell treballador o treballadora que no siga propietari d'un automòbil se situa en unes condicions desfavorables per a assolir un lloc de treball i per tant en una situació potencial d'exclusió social.

Això afecta específicament els joves, els immigrants i les dones. Moltes d'aquestes a més tenen una jornada de treball en empreses de neteja que pels horaris els comporta una dificultat afegida en l'accés al transport públic quan existeix.

A pesar del papel hegemónico y de uso general que se le ha dado al vehículo privado, existen numerosos sectores de la población (mujeres, jóvenes, emigrantes...) que no pueden usarlo de manera autónoma y cotidiana.

PROBLEMES AMBIENTALS I PER A LA SALUT GENERATS PELS VEHICLES A MOTOR

- La contaminació global per emissions de CO2 procedents del transport implica més del 40% del total d'emissions i ens fa impossible l'acompliment del Protocol de Kyoto
- La font principal d'emissions de CO2, òxids de nitrogen, partícules i ozó troposfèric a les ciutats és responsabilitat del transport urbà.
- El 82% del CO2 emés pels mitjans de transport a les ciutats, procedeix del vehicle privat.
- La proliferació del transport motoritzat i la contaminació acústica que genera és un dels problemes més greus de les societats avançades.
- El desplaçament al treball amb cotxe produeix contínues situacions d'estrés amb conseqüències greus per a la salut.
- L'emissió de més del 50% del global de les emissions d'ozó troposfèric (O3), un agent oxidant que afecta el teixit pulmonar sobretot de xiquets/tes i ancians/nos.
- Les infraestructures enormes necessàries per a moure milers i milers de vehicles generen un impacte gran sobre el paisatge al si de les ciutats i a la seua perifèria, destruint en molts casos terres de cultiu de gran valor ambiental i estratègic per a l'alimentació.

La contaminación global procedente del transporte supone el 40% de las emisiones de CO2, óxidos de nitrógeno, partículas y ozono troposférico. El uso indiscriminado del vehículo privado es responsable del 82% de las emisiones en las ciudades ocasionando numerosos impactos ambientales y sobre la salud, contaminación acústica, destrucción del paisaje y de valiosos recursos de tierras agrícolas.



PRINCIPALS FONTS EMISSORES DE CO2 PROCEDENTS DEL TRANSPORT URBÀ

