

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

Manel Ferri

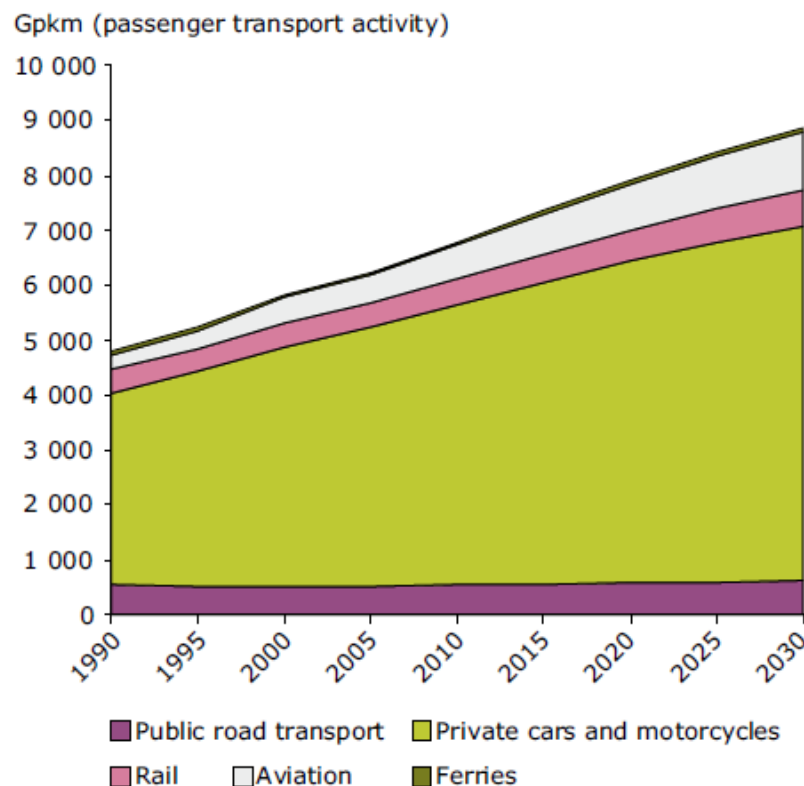
Departamento de Movilidad CS CCOO

Madrid, Junio de 2010

En Europa, la movilidad del
exige cada vez más tiempo,
energía y esfuerzo económico.

El transporte se realiza de forma
mayoritaria, tanto de personas
como de mercancías, por
carretera.



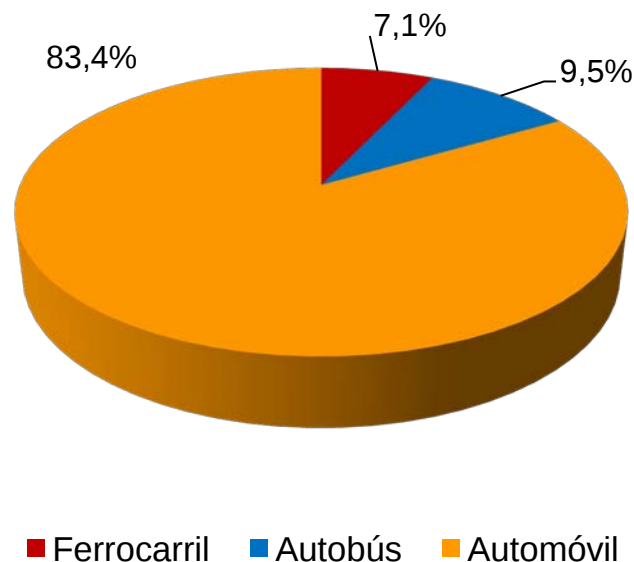


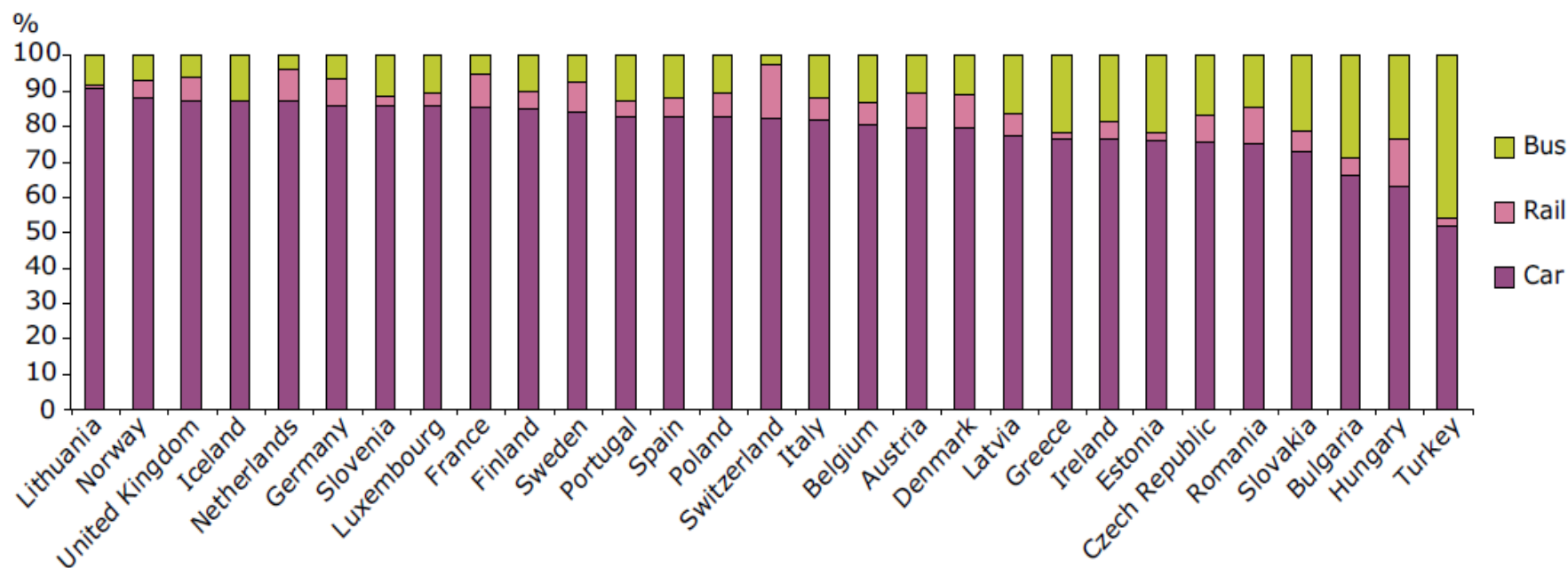
Las previsiones indican que el transporte privado continuará creciendo en Europa.

Agencia Europea del Medio Ambiente – Terms 2009

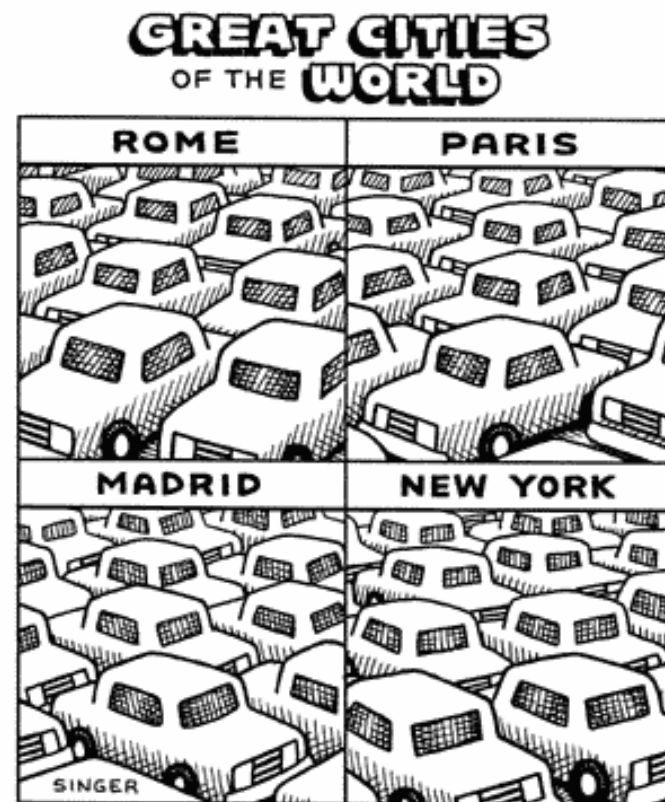
En el transporte de personas, el automóvil es el medio mayoritario en la Unión Europea.

Las consecuencias:
contaminación, ineficiencia
energética, accidentalidad,
pérdida de competitividad,
exclusión laboral, cambio
climático.



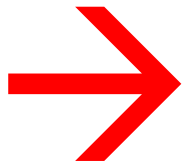


- ▶ El 50% de los trayectos en coche no alcanza los 5 km; el 30% ni siquiera los 3 km.
- ▶ El promedio de ocupantes por vehículo es uno.
- ▶ Los turismos suponen el 75% del total de pasajeros/km.



¿Cómo se desplazan los trabajadores y trabajadoras en España?

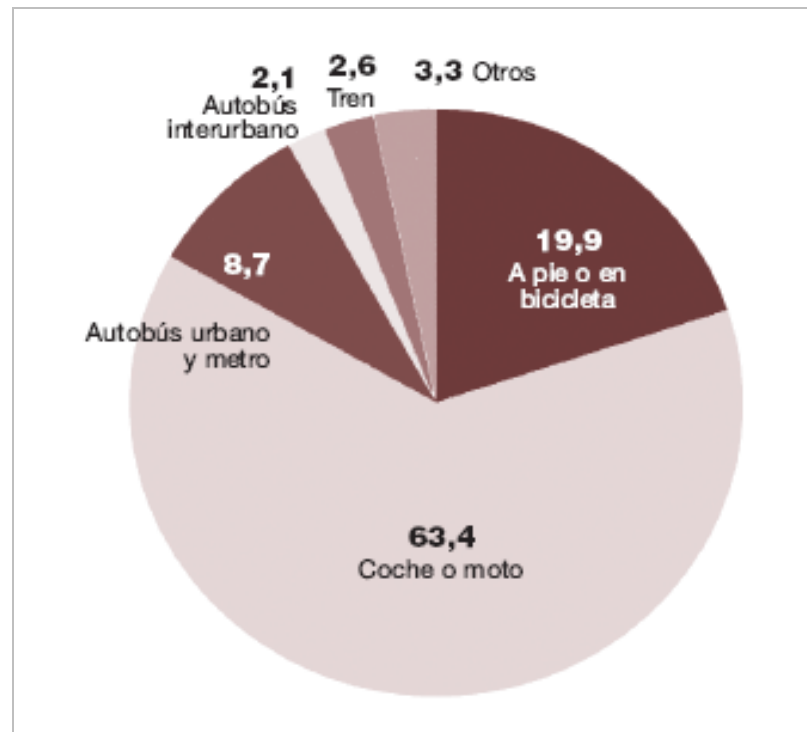
Los **datos estadísticos** muestran que la movilidad de los ciudadanos -y de los trabajadores/as en particular- exige cada vez más tiempo, energía y esfuerzo, lo que repercute en la calidad de vida individual y en el balance económico colectivo.



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

¿Qué sucede en el caso de los trabajadores?

- ▶ Los trabajadores europeos perdemos unos 39 días al año de promedio en desplazamientos.
- ▶ El coche continúa siendo el medio más utilizado para ir al trabajo (60%).

Estudio Avaya-Dinamic Markets (2009)

¿Qué impactos ocasiona esta movilidad insostenible?

- ▶ Accidentalidad
- ▶ Ineficiencia energética
- ▶ Contaminación
- ▶ Cambio climático
- ▶ Exclusión laboral
- ▶ Pérdida de competitividad
- ▶ Costes económicos



Causas principales de muerte (2004/2030)

Organización Mundial de la Salud (2009)

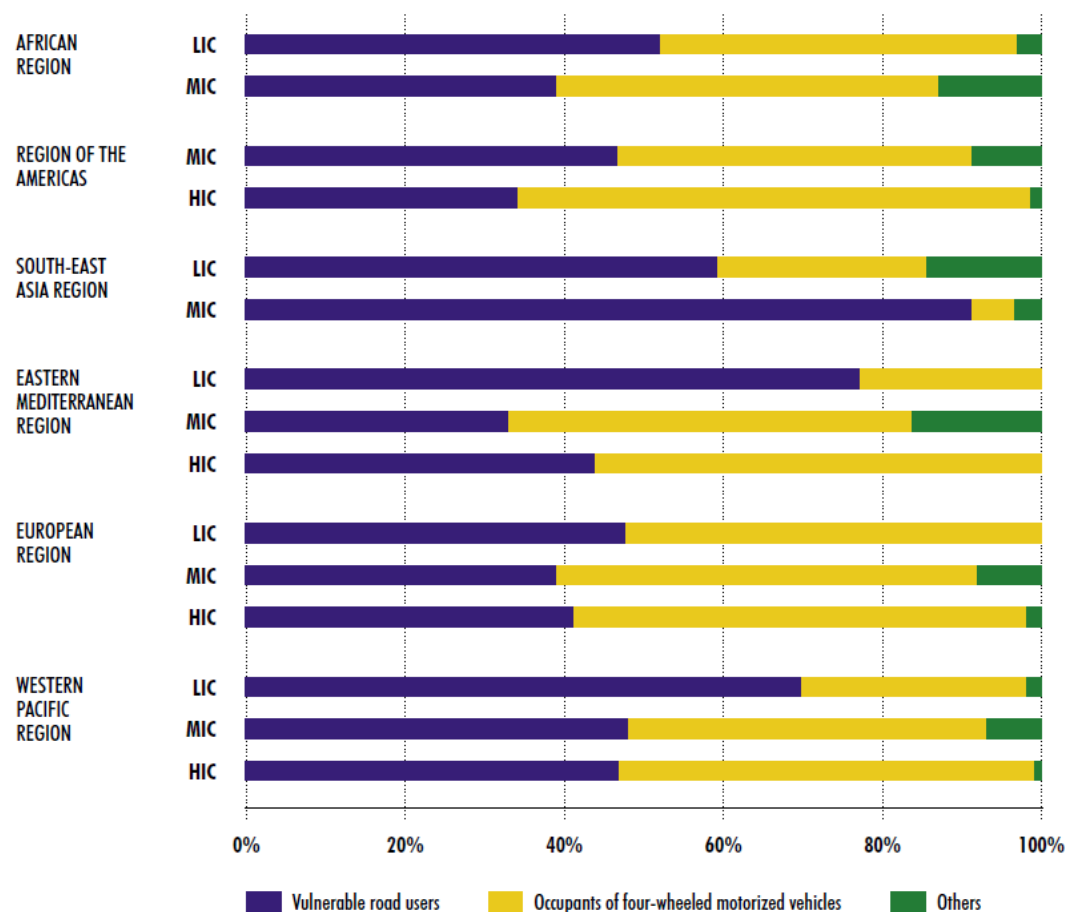
TOTAL 2004			TOTAL 2030		
RANK	LEADING CAUSE	%	RANK	LEADING CAUSE	%
1	Ischaemic heart disease	12.2	1	Ischaemic heart disease	12.2
2	Cerebrovascular disease	9.7	2	Cerebrovascular disease	9.7
3	Lower respiratory infections	7.0	3	Chronic obstructive pulmonary disease	7.0
4	Chronic obstructive pulmonary disease	5.1	4	Lower respiratory infections	5.1
5	Diarrhoeal diseases	3.6	5	Road traffic injuries	3.6
6	HIV/AIDS	3.5	6	Trachea, bronchus, lung cancers	3.5
7	Tuberculosis	2.5	7	Diabetes mellitus	2.5
8	Trachea, bronchus, lung cancers	2.3	8	Hypertensive heart disease	2.3
9	Road traffic injuries	2.2	9	Stomach cancer	2.2
10	Prematurity and low birth weight	2.0	10	HIV/AIDS	2.0
11	Neonatal infections and other	1.9	11	Nephritis and nephrosis	1.9
12	Diabetes mellitus	1.9	12	Self-inflicted injuries	1.9
13	Malaria	1.7	13	Liver cancer	1.7
14	Hypertensive heart disease	1.7	14	Colon and rectum cancer	1.7
15	Birth asphyxia and birth trauma	1.5	15	Oesophagus cancer	1.5
16	Self-inflicted injuries	1.4	16	Violence	1.4
17	Stomach cancer	1.4	17	Alzheimer and other dementias	1.4
18	Cirrhosis of the liver	1.3	18	Cirrhosis of the liver	1.3
19	Nephritis and nephrosis	1.3	19	Breast cancer	1.3
20	Colon and rectum cancers	1.1	20	Tuberculosis	1.1

Source: World health statistics 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>)

ACCIDENTALIDAD

Muertes por usuarios
de la carretera

Organización Mundial de la Salud (2009)



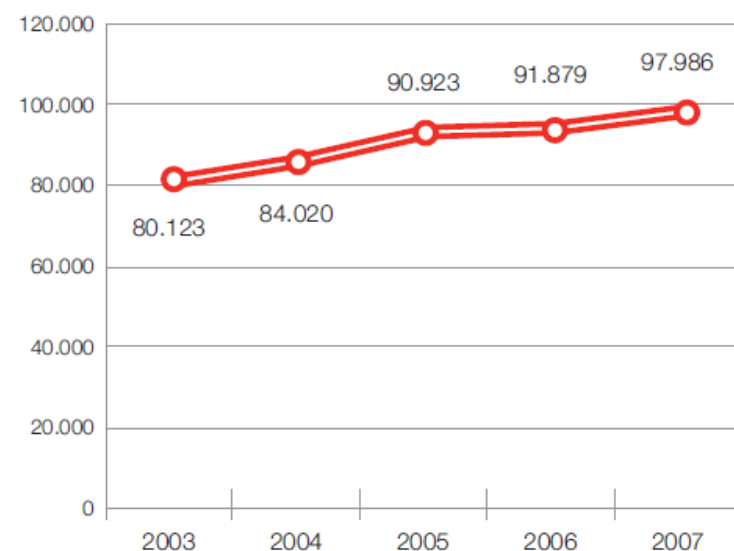
* See Table A.2 in Statistical Annex for information on WHO regions and income level classifications.

HIC = high-income countries; MIC = middle-income countries; LIC = low-income countries

ACCIDENTALIDAD

La accidentalidad *in itinere* se ha convertido 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.



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

ACCIDENTALIDAD

- ▶ La Ley General de la Seguridad Social española recoge el concepto de accidente de trabajo.
- ▶ En esta ley se consideran también los accidentes *in itinere*: “los que sufre la persona al ir o volver del lugar de trabajo”.



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)

ACCIDENTALIDAD

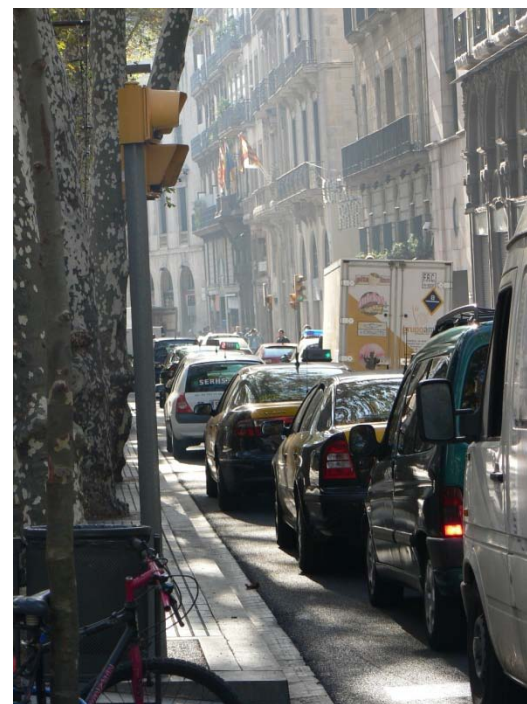
- ▶ La Ley General de la Seguridad Social española recoge el concepto de accidente de trabajo.
- ▶ En esta ley se consideran también los accidentes *in itinere*: “los que sufre la persona al ir o volver del lugar de trabajo”.



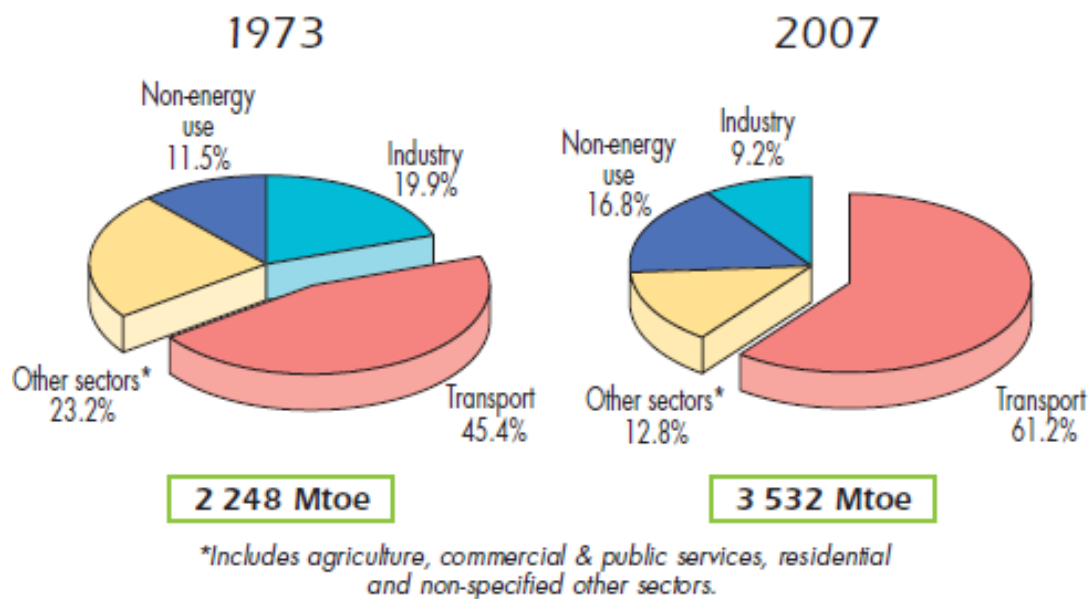
INEFICIENCIA

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 la demanda.



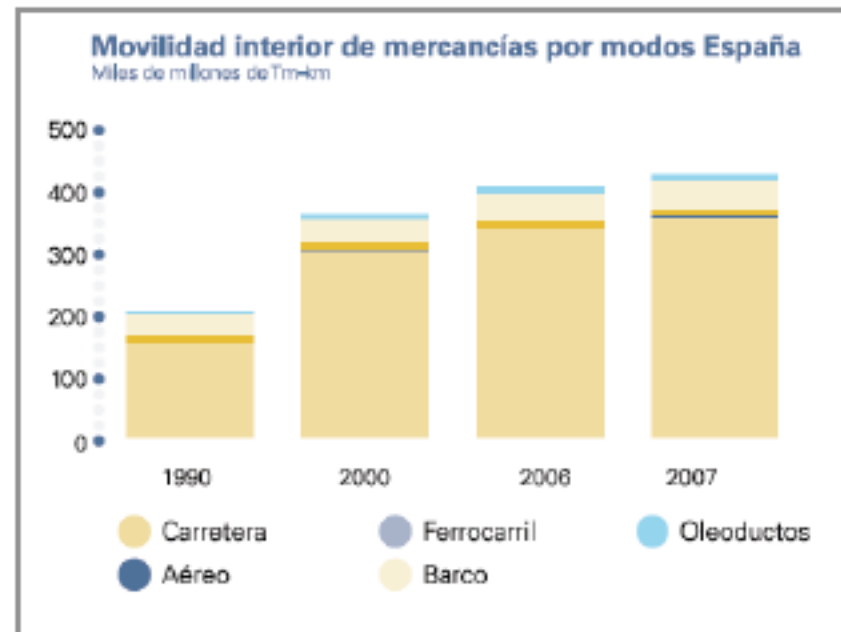
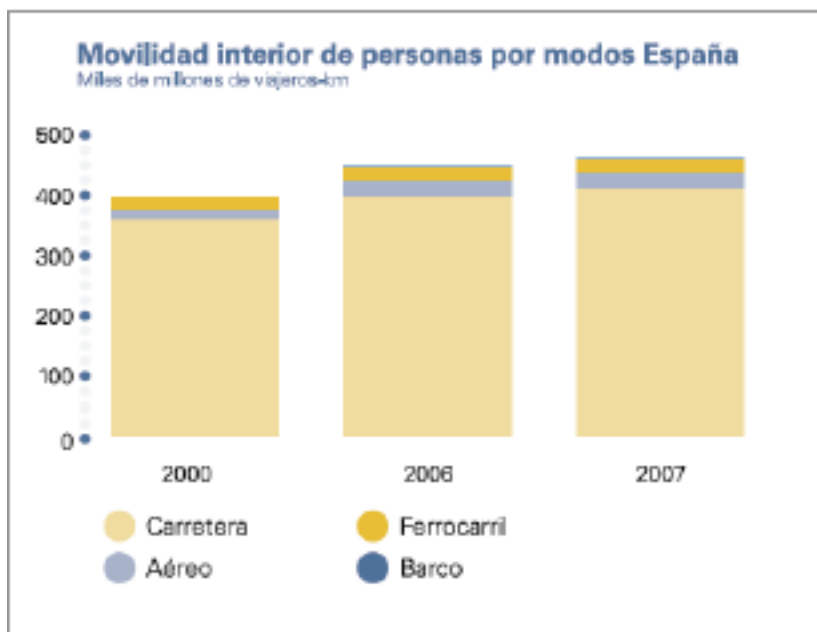
INEFICIENCIA



Consumo de petróleo
en el mundo,
por sectores

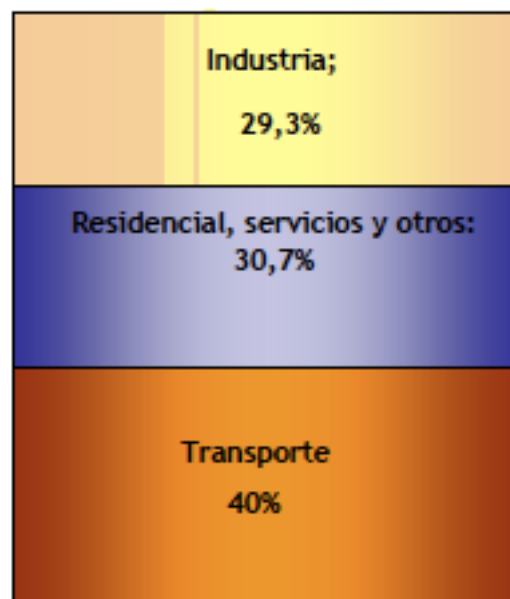
Agencia Internacional de la Energía

Evolución del reparto modal del transporte de personas y mercancías en España



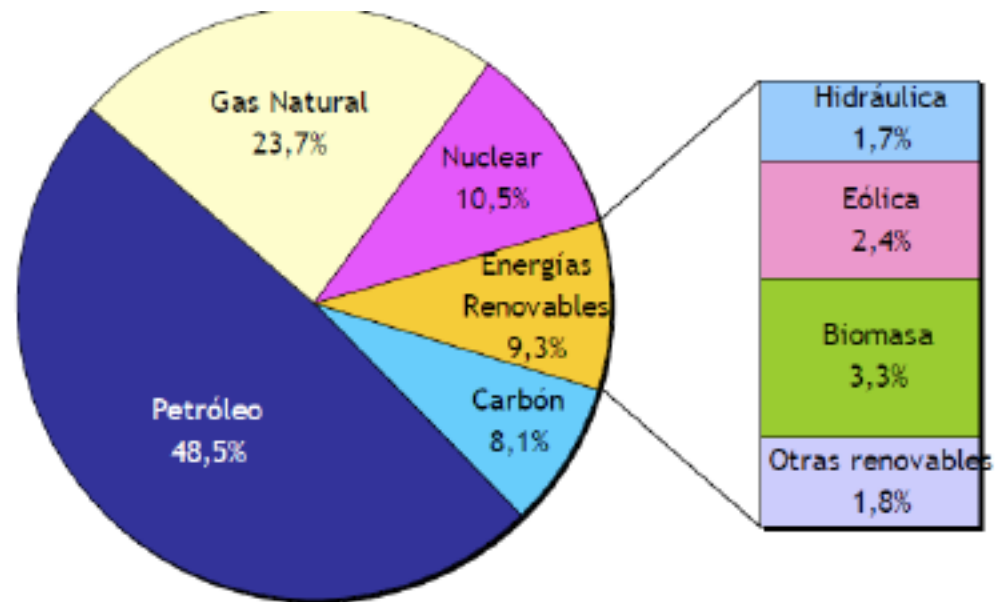
Fuente: Observatorio de Energía y Sostenibilidad en España

La demanda de energía final por sectores en España en 2009



Fuente: MITYC/IDAE.

Estructura de la demanda de energía primaria en España por fuentes de energía en 2009



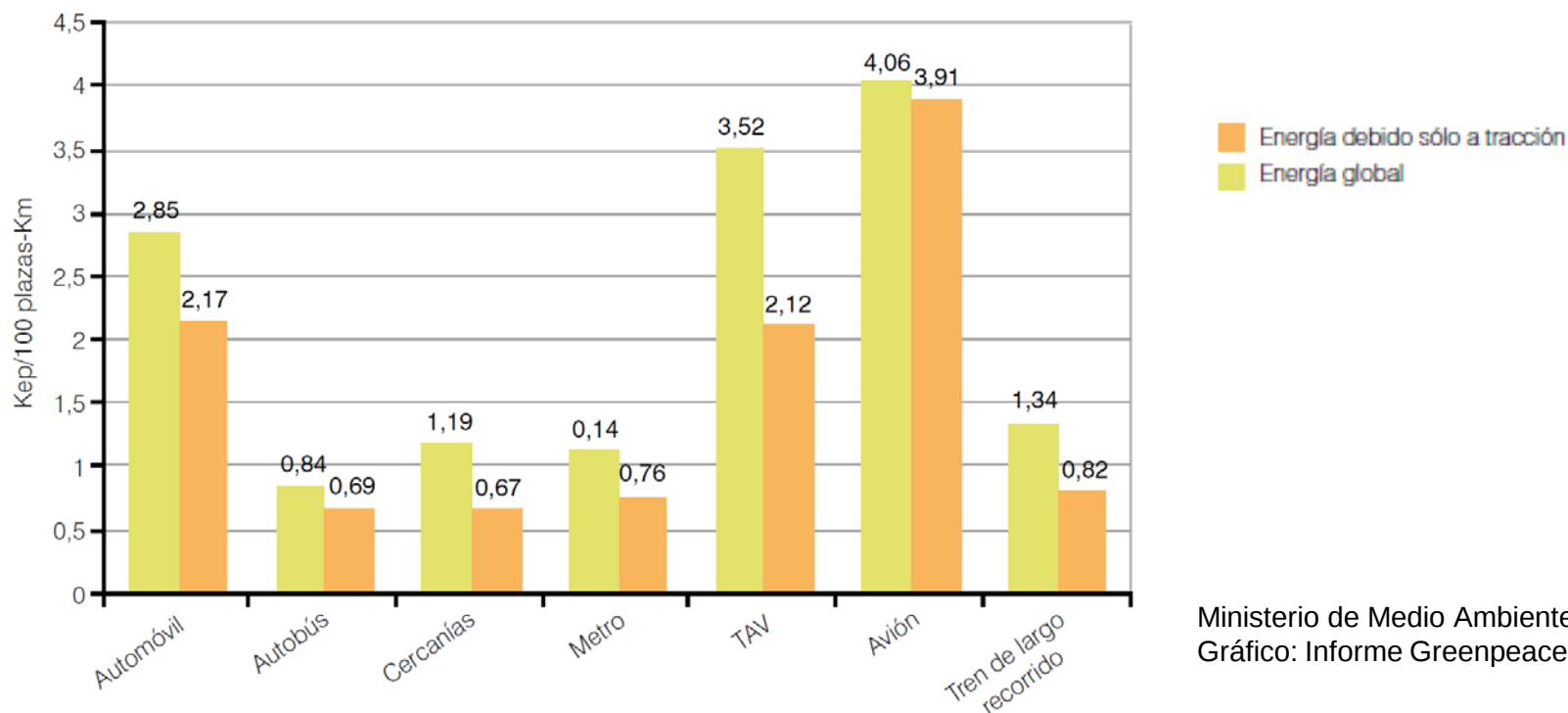
* En el gráfico no se incluye el saldo eléctrico

Otras renovables: 0,8% biocarburantes, 0,4% fotovoltaica, 0,12% térmica.

Fuente: IDAE

INEFICIENCIA

Gasto energético específico de los modos de transporte de pasajeros con ocupación completa del vehículo (ciclo de vida completo)

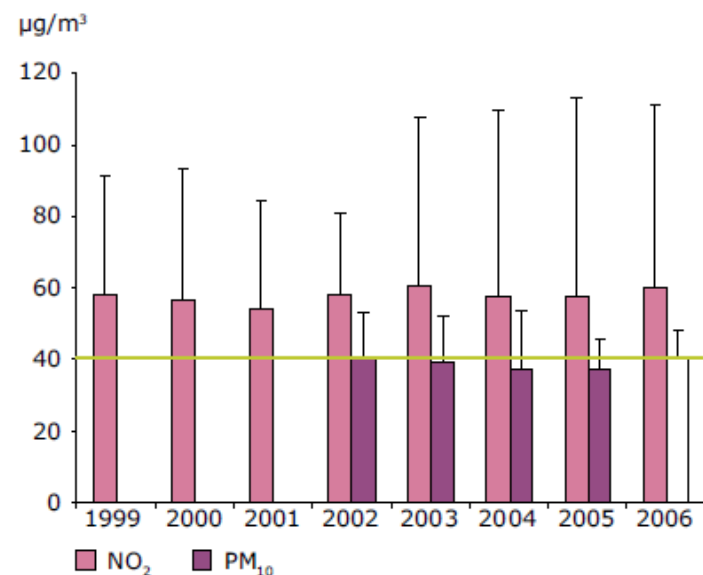


Ministerio de Medio Ambiente /
Gráfico: Informe Greenpeace 2009

CONTAMINACIÓN

► Las emisiones del tráfico en Europa se han ido reduciendo en los últimos años gracias a los cambios legales y tecnológicos, y a pesar del incremento del número de vehículos.

► Las emisiones de NO_x y de PM₁₀ son, sin embargo, la excepción.



Note: Columns indicate mean values while error bars indicate maximum values.

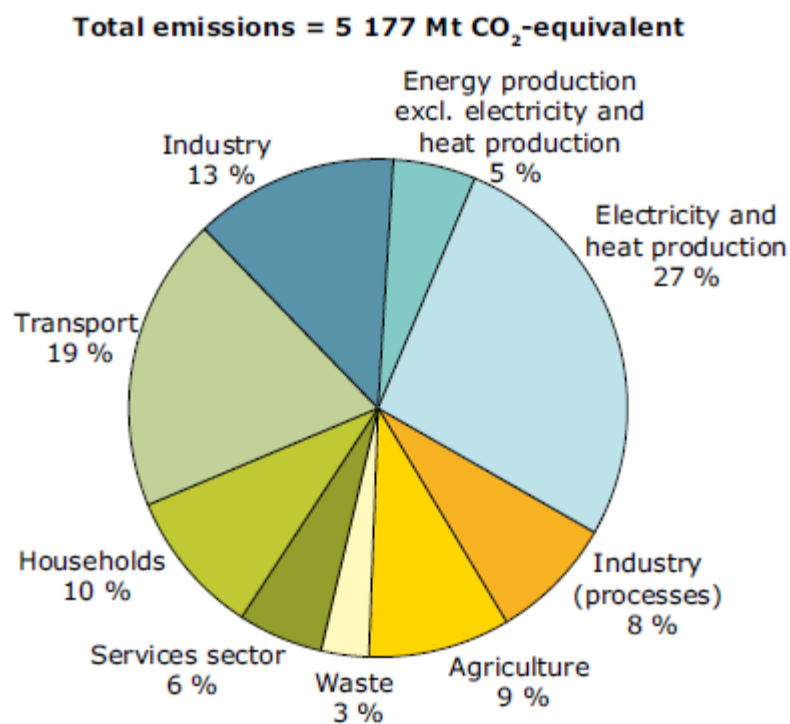
Source: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

CAMBIO CLIMÁTICO

- En la Unión Europea, el tráfico urbano supone más del 40% de las emisiones de CO₂ generadas por los vehículos, y un 10% de las emisiones totales de CO₂.



CAMBIO CLIMÁTICO



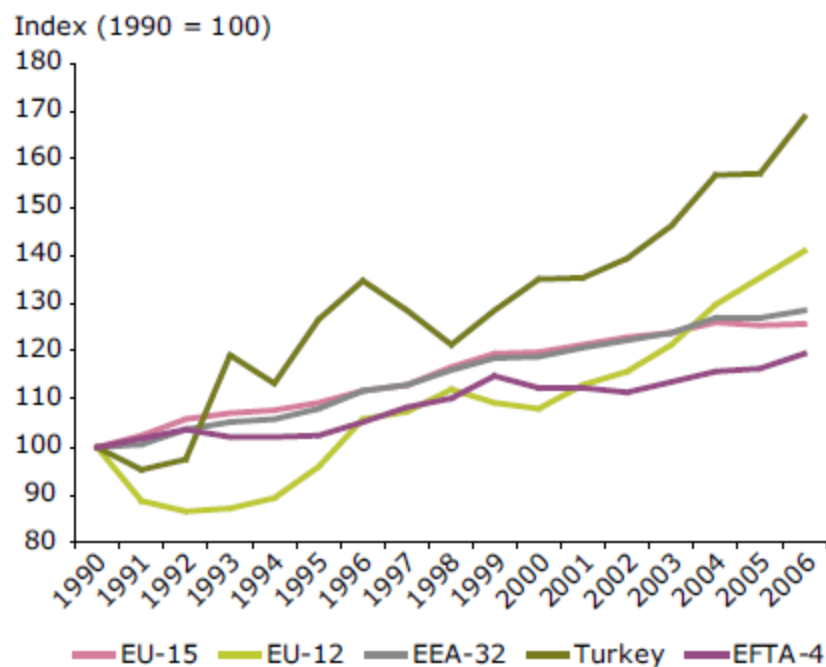
Emisiones totales en EU-27, por sectores

Agencia Europea del Medio Ambiente

CAMBIO CLIMÁTICO

Emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte.

Agencia Europea del Medio Ambiente



Source: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

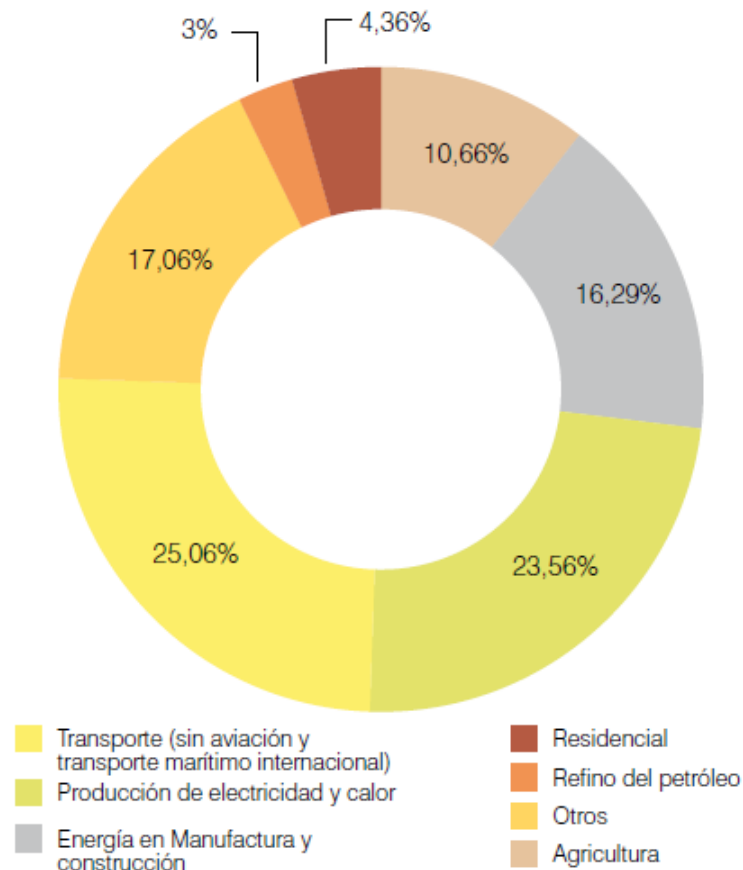
CAMBIO CLIMÁTICO

Distribución de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte según modos en la UE-27

UE - 27	Emisiones 2006 (Mt CO ₂ eq.)	Variación sobre 1990	% Emisiones sobre el total del transporte
TOTAL transporte (Kioto)	992	27%	100%
Carretera	924	29%	93,2%
Navegación interna	24	13%	2,4%
Aviación civil interna	26	52%	2,6%
Tren	8	-44%	0,8%
Otros medios de transporte	10	-12%	1,0%

Agencia Europea del Medio Ambiente - 2007 / Gráfico: Informe Greenpeace 2009

CAMBIO CLIMÁTICO

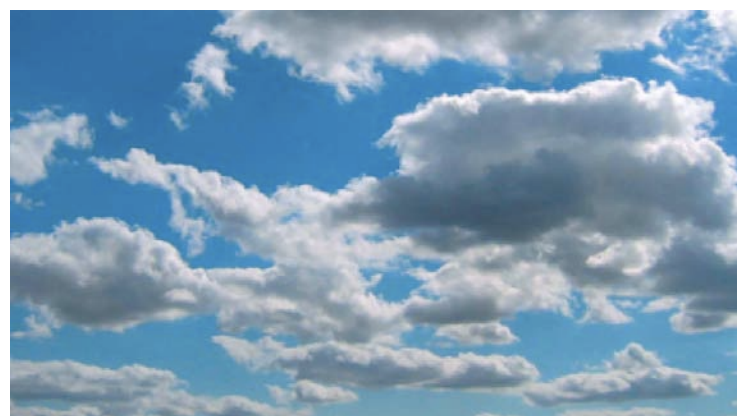


Emisiones de gases de efecto invernadero por sectores en España

Comisión Europea / Gráfico: Informe Greenpeace 2009

CONTAMINACIÓN

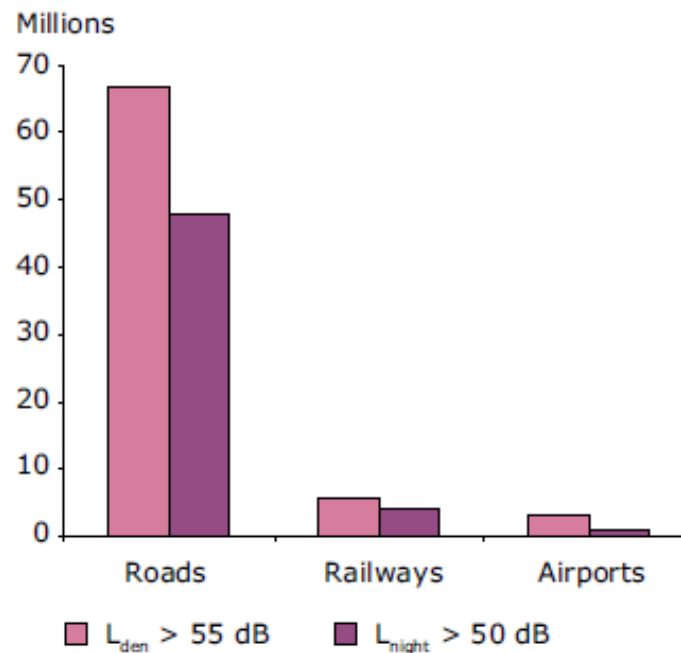
- ▶ Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, cada día 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios.
- ▶ Las concentraciones actuales de contaminantes producen unas 370.000 muertes prematuras al año, y más de 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.



CONTAMINACIÓN

► El tráfico produce el 80% del ruido ambiental en las zonas urbanas.

Ciudadanos afectados por el ruido en grandes ciudades.



Source: The European Topic Centre Land Use and Spatial Information, 2008.

CONTAMINACIÓN

► El ruido está relacionado con las enfermedades cardiovasculares, la pérdida de oído, alteraciones del sistema nervioso, fatiga, insomnio, problemas de concentración, y dificultades de comunicación y relación social.

Medición de la presión sonora

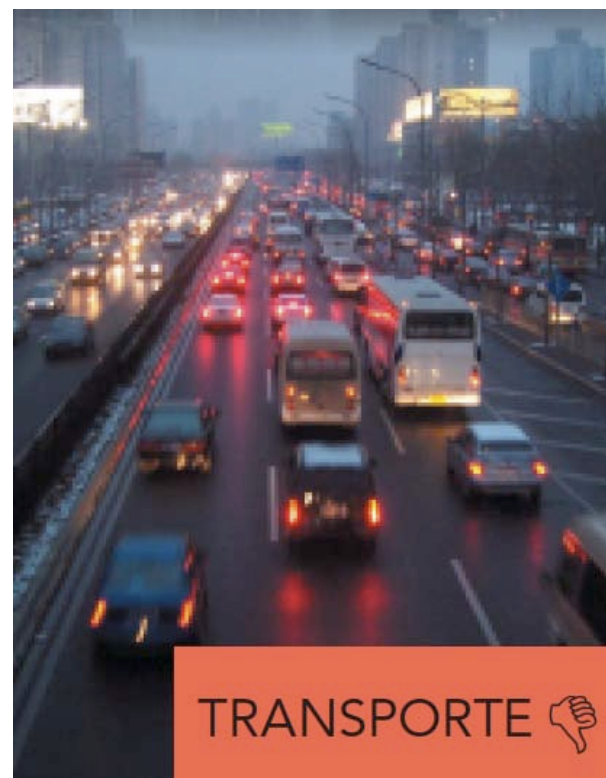
Fuente sonora	Nivel de decibelios (dB)	Sensación subjetiva	Sensación objetiva
Avión comercial despegando, a 100 m	130	Casi intolerable	Dolor
Automóvil a 100 Km./h	100	Muy ruidoso	Molestia grave
Camión arrancando, a 10 m	95	Muy ruidoso	Molestia grave
Motocicleta acelerando	90	Muy ruidoso	Molestia grave
Calle con tráfico normal	70	Ruidoso	Molestia
Conversación normal	50	Poco ruidoso	Placer
Brisa suave en hojas de árbol	15	Silencioso	Tranquilidad

La escala decibélica responde a una expresión matemática logarítmica. De este modo, la duplicación del ruido no se produce cuando se duplica la cantidad de decibelios, sino con un simple aumento de 3 decibelios.

Un único automóvil a 4.000 r/min produce el mismo ruido que 32 automóviles a 2.000 r/min.

CONTAMINACIÓN

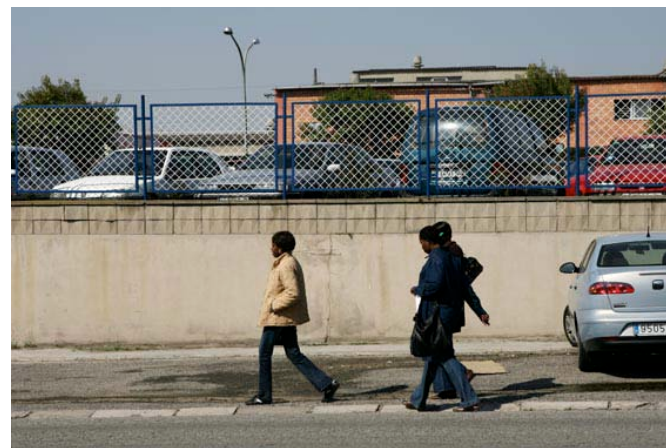
- ▶ Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, cada día 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios.
- ▶ Las concentraciones actuales de contaminantes producen unas 370.000 muertes prematuras al año, y más de 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.



EXCLUSIÓN LABORAL

La dispersión de los polígonos sobre el territorio ha hecho del automóvil la única alternativa que muchos ciudadanos tienen para llegar a su lugar de trabajo.

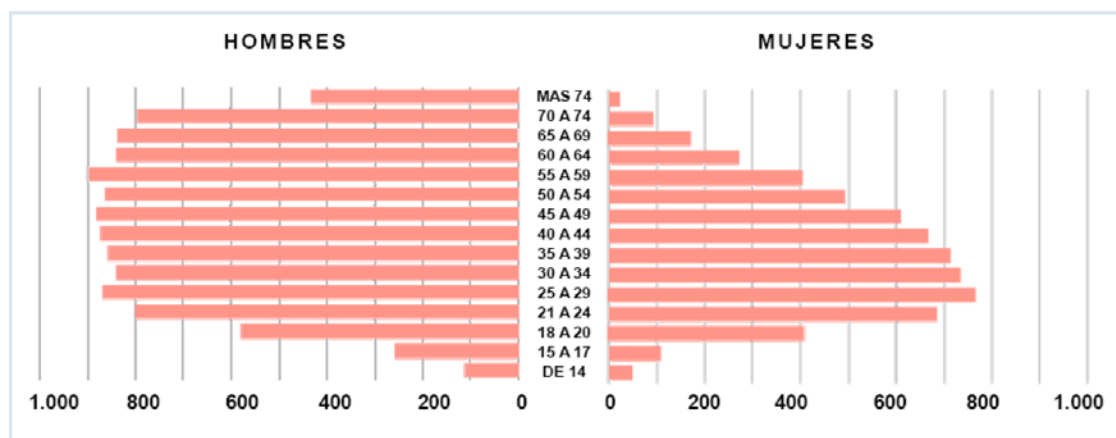
Los sectores más excluidos: mujeres, jóvenes en prácticas y algunos inmigrantes extracomunitarios.



EXCLUSIÓN LABORAL

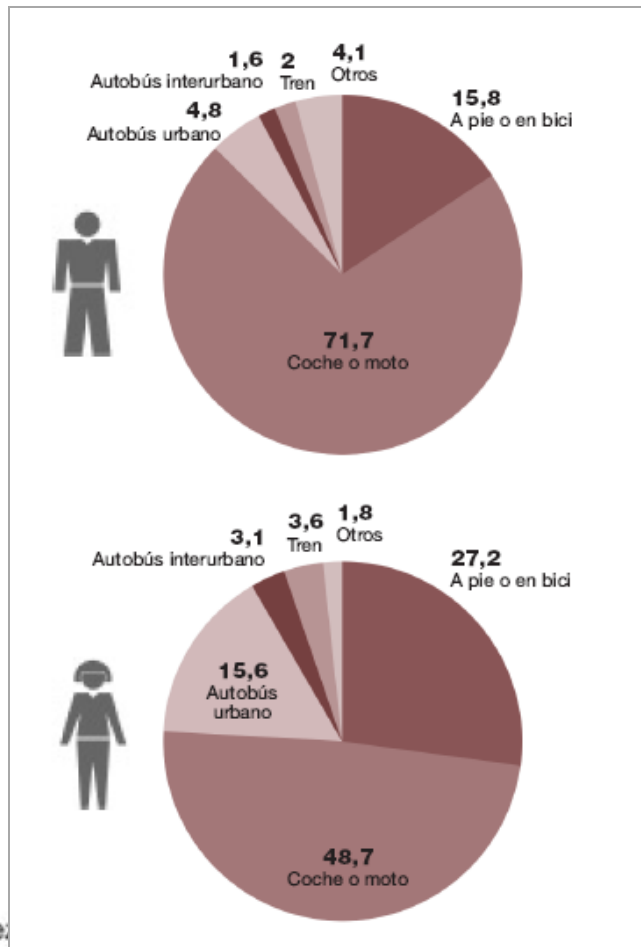
En España un 60,7% del censo de conductores con licencia activa son hombres y el 39,3% restante, mujeres. Estos datos se reflejan también en las encuestas sobre el medio de transporte que utilizan ambos sexos para acceder al trabajo/centro de estudios. Mientras que los hombres utilizan el coche o la moto en un 60% de los casos, las mujeres se desplazan de forma mayoritaria en transporte público, a pie o en bicicleta (61%).

Censo de conductores por 1.000 habitantes y por género



Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

EXCLUSIÓN LABORAL



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

Encuesta Movilia 2006.
Ministerio de Fomento

PÉRDIDA COMPETITIVIDAD

- ▶ La Comisión Europea calcula en más de un 1% del Producto Interior Bruto de la Unión el valor de dicho tiempo.
- ▶ Dicha pérdida se traduce asimismo en un mayor consumo de energía y de las emisiones.



PÉRDIDA COMPETITIVIDAD

- ▶ Las empresas con una movilidad más sostenible, segura y económica tienen mayor competitividad en términos comparativos.
- ▶ Aumenta la productividad y se reducen las bajas y los gastos laborales asociados.

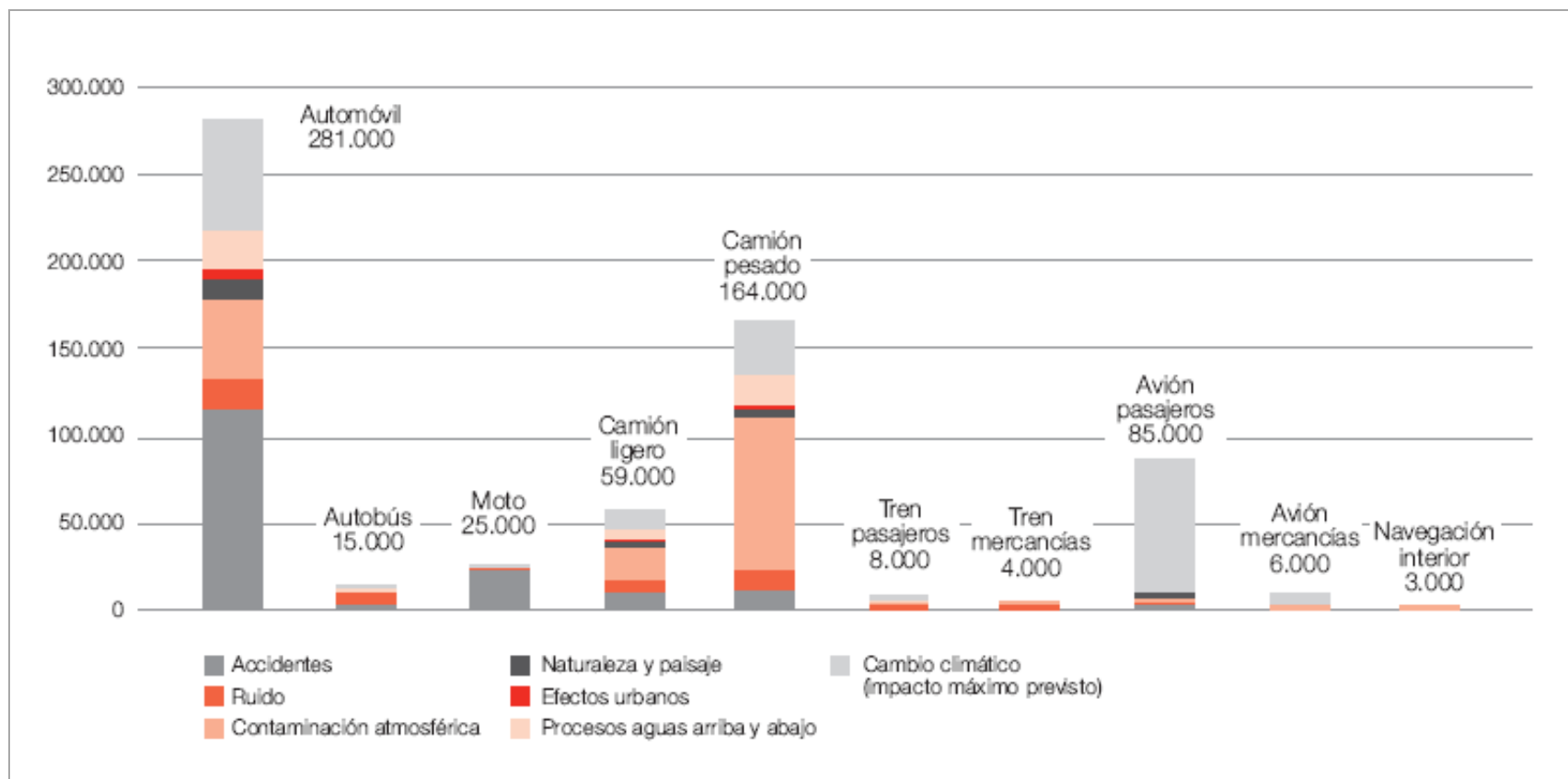


COSTES ECONÓMICOS

- ▶ Según el estudio realizado por Infras 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 ECONÓMICOS



¿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

Las alternativas técnicas:

- ▶ El Plan de Movilidad Sostenible (PMS)

La finalidad de un Plan de Movilidad Sostenible (PMS) es reconducir los desplazamientos recurrentes que se efectúan todos los días por motivo laborales hacia modos de transporte social y ambientalmente más sostenibles.

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.

Planes de de Movilidad centros de actividad económica o polígonos Industriales



Planes de Movilidad de empresa



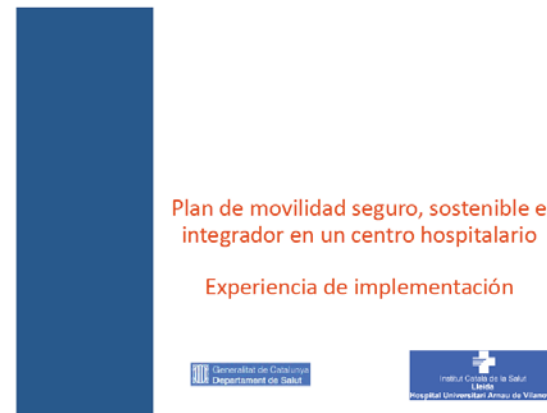
Sección Sindical de CC.OO. en Volkswagen Navarra S.A.



Jornadas Técnicas:

"Planes de Transporte a los Centros de Trabajo. Experiencia y buenas prácticas".

Raúl García. Sección Sindical CC.OO Vodafone
Madrid, 20 de mayo de 2009.



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



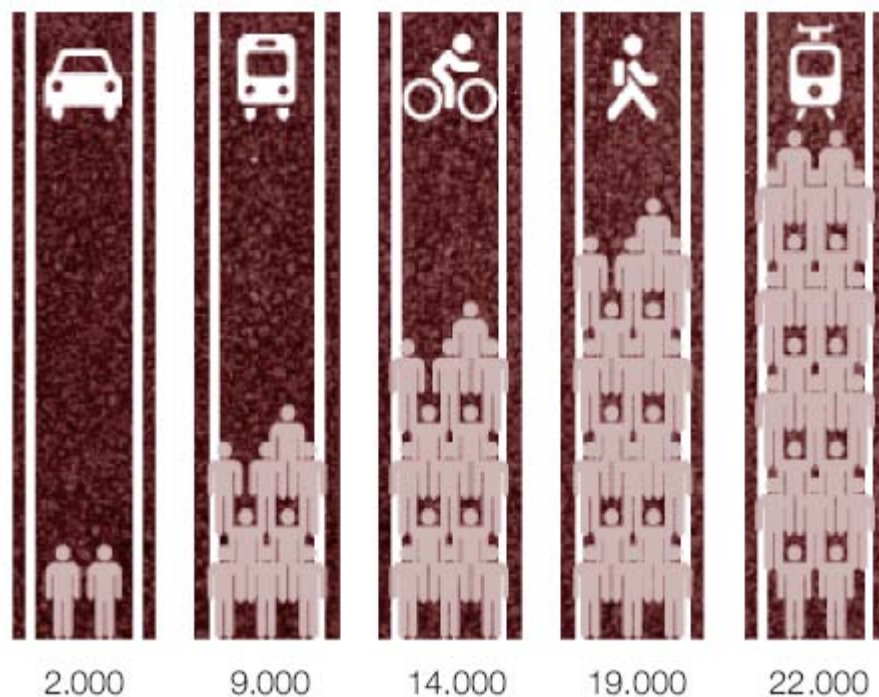
La aplicación de nuevos conceptos de planificación integrada y sostenible deben contribuir a implantar sistemas de regulación más equilibrada, donde peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y vehículos motorizados puedan convivir de forma equilibrada.



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*



175 cotxes



2 busos articulats



1 tramvia simple



200 persones



¿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.



confederación sindical
de comisiones obreras

Fernández de la Hoz, 12
28010 Madrid
Teléf. 91 702 81 54

www.ccoo.es

Afiliada a la confederación europea de sindicatos (CES) y a la confederación sindical internacional (CSI)

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.



FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Autobús Sant Joan ↔ Poligon Can Sant Joan

Circuit de dilluns a divendres feiners, excepte mes d'agost i festes locals de Barcelona

Horari feiners

Setembre 2019

Linea	Horari
1	07:00 - 07:15
2	07:30 - 07:45
3	08:00 - 08:15
4	08:30 - 08:45
5	09:00 - 09:15
6	09:30 - 09:45
7	10:00 - 10:15
8	10:30 - 10:45
9	11:00 - 11:15
10	11:30 - 11:45
11	12:00 - 12:15
12	12:30 - 12:45
13	13:00 - 13:15
14	13:30 - 13:45
15	14:00 - 14:15
16	14:30 - 14:45
17	15:00 - 15:15
18	15:30 - 15:45
19	16:00 - 16:15
20	16:30 - 16:45
21	17:00 - 17:15
22	17:30 - 17:45
23	18:00 - 18:15
24	18:30 - 18:45
25	19:00 - 19:15
26	19:30 - 19:45
27	20:00 - 20:15
28	20:30 - 20:45
29	21:00 - 21:15
30	21:30 - 21:45
31	22:00 - 22:15
32	22:30 - 22:45
33	23:00 - 23:15
34	23:30 - 23:45
35	24:00 - 24:15
36	24:30 - 24:45
37	25:00 - 25:15
38	25:30 - 25:45
39	26:00 - 26:15
40	26:30 - 26:45
41	27:00 - 27:15
42	27:30 - 27:45
43	28:00 - 28:15
44	28:30 - 28:45
45	29:00 - 29:15
46	29:30 - 29:45
47	30:00 - 30:15
48	30:30 - 30:45
49	31:00 - 31:15
50	31:30 - 31:45
51	32:00 - 32:15
52	32:30 - 32:45
53	33:00 - 33:15
54	33:30 - 33:45
55	34:00 - 34:15
56	34:30 - 34:45
57	35:00 - 35:15
58	35:30 - 35:45
59	36:00 - 36:15
60	36:30 - 36:45
61	37:00 - 37:15
62	37:30 - 37:45
63	38:00 - 38:15
64	38:30 - 38:45
65	39:00 - 39:15
66	39:30 - 39:45
67	40:00 - 40:15
68	40:30 - 40:45
69	41:00 - 41:15
70	41:30 - 41:45
71	42:00 - 42:15
72	42:30 - 42:45
73	43:00 - 43:15
74	43:30 - 43:45
75	44:00 - 44:15
76	44:30 - 44:45
77	45:00 - 45:15
78	45:30 - 45:45
79	46:00 - 46:15
80	46:30 - 46:45
81	47:00 - 47:15
82	47:30 - 47:45
83	48:00 - 48:15
84	48:30 - 48:45
85	49:00 - 49:15
86	49:30 - 49:45
87	50:00 - 50:15
88	50:30 - 50:45
89	51:00 - 51:15
90	51:30 - 51:45
91	52:00 - 52:15
92	52:30 - 52:45
93	53:00 - 53:15
94	53:30 - 53:45
95	54:00 - 54:15
96	54:30 - 54:45
97	55:00 - 55:15
98	55:30 - 55:45
99	56:00 - 56:15
100	56:30 - 56:45



¿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 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.

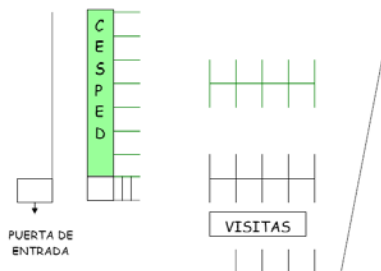


- ▶ trabajadores/as con disminuciones físicas,
- ▶ con familiares minusválidos que deben acompañar previamente,
- ▶ Los que necesitan el vehículo para su actividad profesional diaria,
- ▶ los que acceden al trabajo en vehículo compartido,
- ▶ con nulas o pocas posibilidades de utilizar medios alternativos.

¿Qué actuaciones hay que impulsar?

- ▶ 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

SITUACION EN LA QUE QUEDARA EL PARKING CON LAS PLAZAS VERDES



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?

- ▶ 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

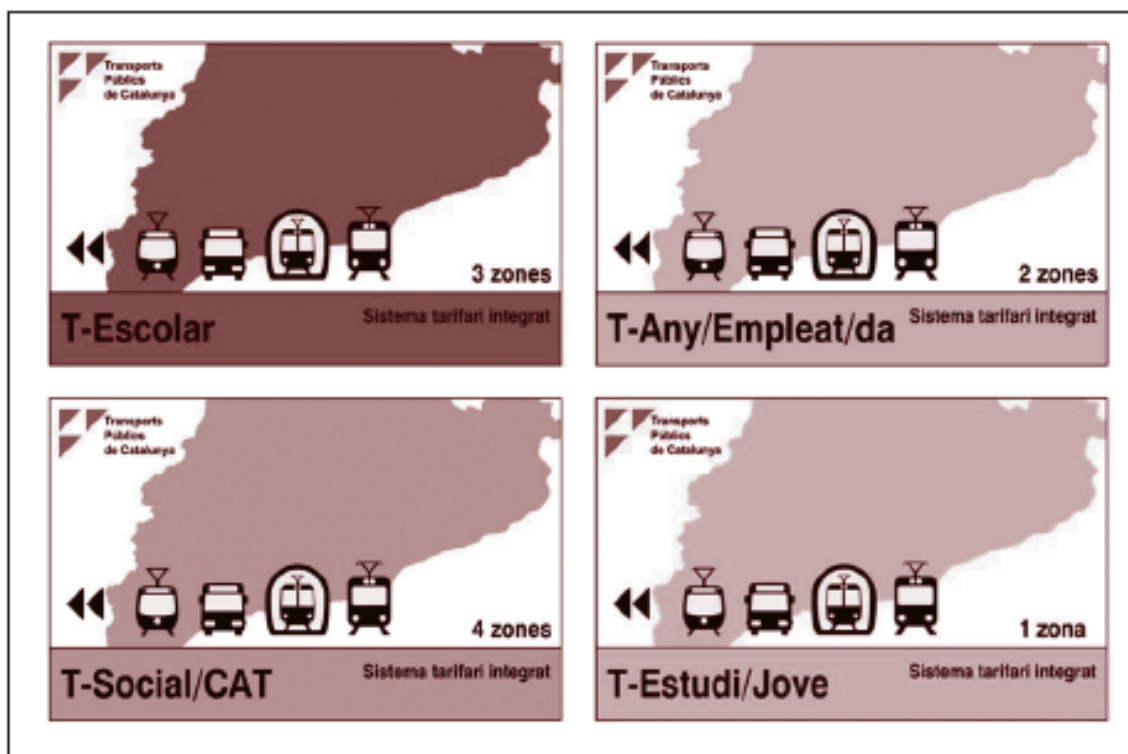


Para modificar los hábitos de movilidad, a menudo, es necesario un incentivo económico que, sumado a otras medidas de fomento de los medios de transporte más sostenibles y de desincentivación del uso del coche privado, contribuyan a modificar los comportamientos individuales.

Algunas propuestas...



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



Propuesta de tarjetas integradas de CCOO a un precio más reducido para fomentar el uso del transporte público (descuento del 40% del importe de la T-mes para trabajadores y trabajadoras).

¿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.

Ámbitos de intervención sindical I

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

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

- Impulso y participación en la elaboración de planes de movilidad de polígonos industriales y grandes equipamientos: Zona Franca, Zal y pol. Pratenc; pol. Can Sant Joan; pol. Almeda, Aeropuerto de Barcelona; pol. Can Mitjans, Alcorcon, Getafe, Uinversidad Autonoma de Barcelona, Ciudad de la Justicia
- Participacion en la elaboración de Planes de Movilidad de Empresa en el marco del Decreto de mejora de calidad del aire en La región Metropolitana de Barcelona.....

Formas de actuación I

- Manifestaciones.
- Recogida de firmas.
- “Inaguraciones”
- Ruedas de prensa



Fernández de la Hoz, 12
28010 Madrid
Teléf. 91 702 81 54

www.ccoo.es

Afiliada a la confederación europea de sindicatos (CES) y a la confederación sindical internacional (CSI)

Formas de actuación II



Formas de actuación II



CCOO
Comunicación

Más transporte público = menos accidentes

La utilización masiva del coche para acceder al trabajo, incorporando las siguientes modalidades a los grandes centros de servicios e industriales, conlleva un grave problema en la movilidad:

Los grandes núcleos de alta densidad de usuarios coinciden con:

- Carreteras saturadas en horas punta
- Bajos estándares
- Incremento de la contaminación acústica y atmosférica del uso masivo del coche

Y el nivel del trabajo implica graves riesgos biológicos y fisiológicos debido al factor de tiempo y al estrés.

Gracias por los factores de riesgo con que se enfrenta diariamente a los trabajadores y trabajadoras que viven el coche en sus desplazamientos "en blanco".

- Desplazarse desde puntos de la que sería necesario para evitar los atascos de hora punta.
- Suportar las condiciones de tiempo y estrés asociadas a la movilidad en vehículos privados en momentos de congestión de tráfico.
- Sufrir el impacto negativo de los cambios en funcionamiento.
- Tener un riesgo de accidente elevado.
- Perder tiempo de descanso o de ocio.
- Conducir con la preocupación de llegar tarde al trabajo o de no encontrar aparcamiento.
- Suportar los graves contingencias que afectan los vehículos a motor.

¿Qué consecuencias tiene el tráfico de trabajo en este sistema de transporte privado de trabajo?

Desde los trabajadores, como también los usuarios de este sistema de transporte, se ven afectados por los graves problemas de congestión de tráfico en las horas punta de la mañana y de la tarde, lo que genera un gran problema de movilidad.

Accidentes "en blanco" en Barcelona



El uso masivo del coche para el transporte, incorporando modalidades "en blanco", genera un grave problema en la movilidad de los usuarios de los servicios de transporte público. Para los usuarios de los servicios de transporte público, el transporte en el coche es un problema grave para los usuarios de los servicios de transporte público.

- Por el incremento de los accidentes en la movilidad y la saturación de los servicios de transporte.
- Por la pérdida de tiempo y de recursos económicos y ambientales.
- Por la reducción de los servicios de transporte "en blanco".

El uso masivo del coche para el transporte, incorporando modalidades "en blanco", genera un grave problema en la movilidad de los usuarios de los servicios de transporte público. Para los usuarios de los servicios de transporte público, el transporte en el coche es un problema grave para los usuarios de los servicios de transporte público.



Formas de actuación II

- Campaña RENFE Cercanías de Barcelona
 - Actos reivindicativos a **10** estaciones: Sants, Cornellà de Llobregat, Sabadell, Badalona, Granollers, Matarò, Manresa, Vilanova i la Geltrú, Vic i Pça. Catalunya
 - Participación de más **250** sindicalistes
 - **50.000** dípticos entregados
 - Más de **50** apariciones a medios de comunicación



Formas de actuación III



Las políticas urbanísticas y territoriales impulsadas en los últimos años desde los distintos niveles de la administración, unido a los intereses de las empresas, han desplazado los centros de actividad laboral y los polígonos industriales a la periferia de los núcleos urbanos.

Este hecho, sumado a la utilización masiva del automóvil privado y al crecimiento del sistema de transporte masivo, ha comportado una pérdida del bienestar colectivo y una fuerte contaminación ambiental (terrenos ociosos y grandes, rutas sociales fragmentadas y accidentadas) y económicas (pérdida de competitividad y costes) para el conjunto de la sociedad.

La movilidad en vehículo privado se ha convertido, incluso, en un factor de riesgo laboral para los trabajadores y trabajadoras, ya que incrementa los accidentes de tráfico y los costes de la vida y reduce la productividad en condiciones de tensión y de congestión vial. Uno de cada nueve accidentes laborales que ocurren están en España en el tráfico.

Cada día fallecen en España unos 125 millones de desplazamientos. De estos, el 10% son por medio laboral, más de un 20% de los trabajadores/as accidentan al conducir a modo de jornada de trabajo. Frente a un 20% que fallece en el transporte público colectivo y un 20% en bicicleta a pie.

10 propuestas para una movilidad más sostenible y segura



1. En las grandes empresas y/o polígonos industriales, crear la figura del gestor de movilidad, constituir consejos de movilidad (integrados por empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte) y elaborar un plan de movilidad.
2. Apostar por el transporte colectivo, con criterios de racionalidad: dimensionando los vehículos para optimizar su uso y la eficiencia; y estableciendo enlaces con las redes de transporte público.
3. Garantizar la accesibilidad a los centros de trabajo para los peatones en condiciones de seguridad y sin obstáculos.
4. Promover el uso del coche compartido y del coche multiusuario, garantizando su eficacia y reservando zonas de aparcamiento.
5. Promover el uso de la bicicleta, garantizando unos itinerarios y un aparcamiento seguro.
6. Subvencionar desde las empresas los títulos de transporte de carácter personal y reducir el espacio dedicado a zonas de aparcamiento.
7. Incorporar la movilidad en itinere y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales.
8. Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de certificado de calidad (EMAS o ISO).
9. Excluir el permiso 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/as en los centros de trabajo más próximos a su domicilio.



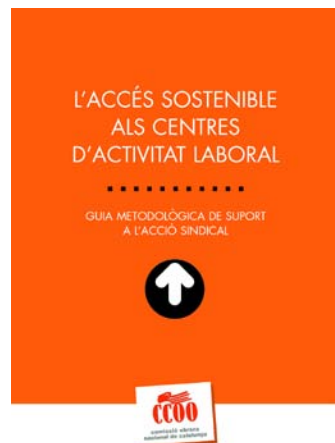
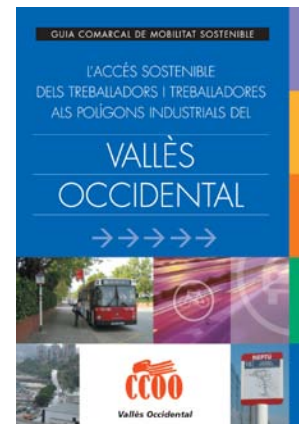
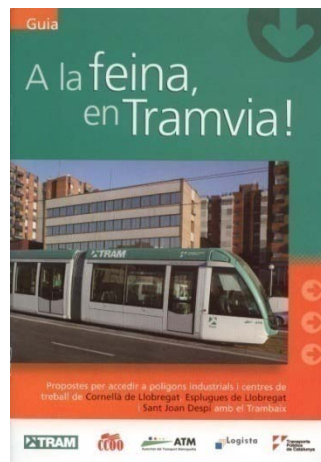
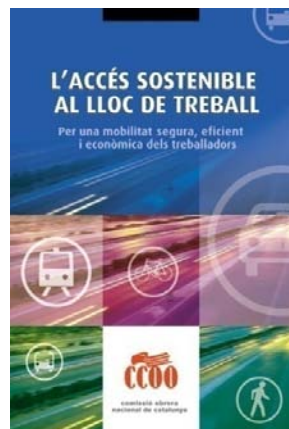
La movilidad sostenible

reduce la accidentalidad vial, incrementa la eficiencia energética, mejora la calidad del aire, evita la exclusión social y laboral, potencia la competitividad de la economía y no contribuye al cambio climático.

Por este motivo, CCOO participa activamente en la construcción de este nuevo modelo de movilidad, impulsando numerosas actuaciones en todo el territorio y realizando una importante labor sindical de información, sensibilización, formación y participación.

**La movilidad sostenible es +
SEGURA, EQUITATIVA, SALUDABLE,
EFICIENTE, ECONÓMICA Y COMPETITIVA
pero exige
IMPLICACIÓN, COMPROMISO, DIÁLOGO
Y CONSENSO**

Publicaciones





Gracias por vuestra atención

Secretaria de Medio Ambiente de la CS CCOO
Departamento Confederal de Movilidad

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