

La **MOBILITAT**
QUOTIDIANA al treball,
SEGURA i
SOSTENIBLE.

**Propostes des de
la perspectiva de gènere**



GENERALITAT
VALENCIANA



INVASSAT
Institut Valencià de
Seguretat i Salut en el Treball

Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient



Autor: Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)
Edita: Secretaria de Salut Laboral CCOO PV
Impressió: EDIPAG
Traducció: Purín Morant (Oficina de Promoció i d'Ús del Valencià. CS CCOO PV)
Dipòsit legal: V-1710-2018

Introducció	5
Què són els accidents laborals de trànsit?:	9
- Algunes dades sobre els accidents laborals de trànsit (ALT)	10
- Col·lectius vulnerables	13
Desplaçaments del treball i al treball d'homes i de dones?	16
- Com es desplacen els homes al treball?	16
- Com es desplacen les dones al treball?	16
Algunes anotacions per a analitzar les possibles causes de l'increment de l'accidentalitat de les dones	22
- Població ocupada	22
- Cens de conductores	22
- La inseguretat	23
- L'organització del treball i la precarietat laboral femenina	24
- Altres causes de la major accidentalitat <i>in itinere</i> de les dones	24
Com prevenir el risc d'accident laboral de trànsit?	28
La mobilitat sostenible i segura	31
- La participació sindical	31
- El Pla i la gestió de la mobilitat en els centres de treball	32
- Meses de mobilitat d'empreses	33
- Elaborar plans de mobilitat sostenible	33
- Alternatives per a una mobilitat sostenible i segura	36
- Desplaçaments a peu i amb bicicleta	36
- Desplaçaments amb transport públic	37
- Recuperació i ampliació del transport col·lectiu d'empresa	37
- Gestió sostenible de l'aparcament	38
- Suport al cotxe compartit (<i>carpool</i>)	38
- Altres mesures	38
- Indicadors de control i seguiment del pla	38
Per a més informació	40
- Estudis de mobilitat i gènere	40
- Publicacions per a l'acció sindical en mobilitat	40
- Vídeos	41
- Webs	41
- Xarxes	41



> INTRODUCCIÓ

La mobilitat no és altra cosa que la suma de desplaçaments que ens toca fer al llarg del dia per realitzar totes les activitats de la vida quotidiana.

El temps dedicat al treball i als desplaçaments relacionats amb l'activitat laboral, ocupa en l'actualitat una part molt important de la vida de les persones.

Són moltes les variables i els condicionants que influeixen en el temps, en el mitjà i en la manera de desplaçar-se de les persones. No és la mateixa cosa viure i treballar en un entorn urbà, que treballar en un polígon o viure als afores d'una gran ciutat. No tardarem el mateix temps ni la sensació de cansament que ens acompanya en finalitzar la jornada serà la mateixa. Tampoc serà la mateixa si la xarxa de transport públic ens facilita arribar ràpidament i còmodament al treball, o per contra la seua absència ens obliga a desplaçar-nos amb un vehicle privat...

També és important per a la nostra mobilitat si a l'anada o la tornada del treball hem de realitzar gestions, compres, etc. I com podem organitzar-nos per realitzar aqueixes altres activitats.

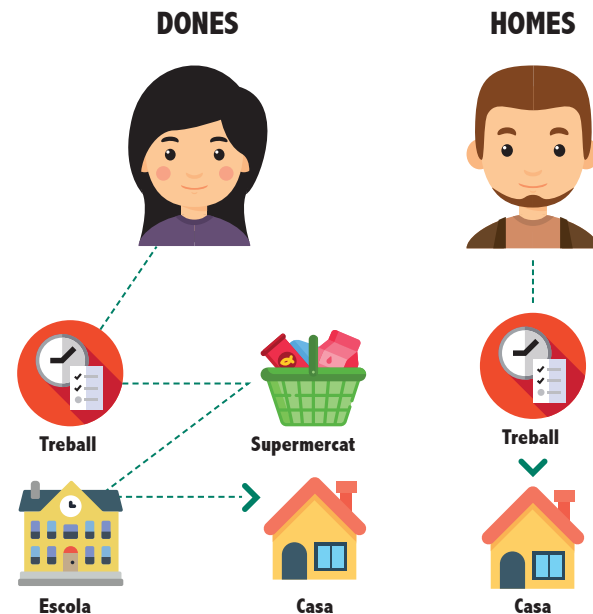
Els homes i les dones ens movem pel nostre entorn i ens desplacem al treball i des d'aquest de manera diferent. Els nostres desplaçaments, el temps i el mitjà de transport, depenen en gran manera del nostre gènere, del paper que tradicionalment ens assignen les societats tant en l'àmbit familiar com en el laboral, és a dir als rols de gènere que marquen els quefers d'ambdós.



L'explicació a aquestes tendències diferents de comportament es deu a múltiples factors, entre els quals cal destacar:

- El diferent paper socioeconòmic que exerceixen homes i dones, que es tradueix en majors taxes d'atur, segregació horitzontal i vertical, bretxa salarial, treballs pitjor valorats econòmicament i socialment, etc. Tot això, a més d'altres factors culturals o educatius, fa que quan hi hagen necessitats de conciliació familiar, moltes dones se n'ocupen en major manera que els homes. Per això també, tendeixen a viure prop del treball.
- La gestió del territori i l'accessibilitat: El disseny urbà, malgrat que s'han fet esforços per a respondre les necessitats de tota la població, no sols de les dones sinó també d'altres col·lectius específics, encara queda molt a fer. I en el cas del medi rural, el problema consisteix no tant en el disseny com en l'escassetat d'infraestructures i de serveis. Si com ja s'ha detallat, les dones tendeixen a usar més el transport públic que el cotxe privat i no s'ha dissenyat un transport públic en el medi rural, poden representar majors dificultats per a les dones.
- La seguretat és un element clau per a entendre la mobilitat amb una perspectiva de gènere. La mobilitat de les dones es pot veure limitada en certs horaris, sobretot nocturns, en els quals es veuen exposades a riscos de violència sexual. A més, aquest risc està relacionat amb els espais públics que en no poques ocasions es dissenyen sense pensar en la seguretat de les dones.

Hi ha una sèrie d'activitats que condicionen no sols la manera de moure's d'homes i de dones, sinó també la localització dels possibles llocs de treball. Així, les dones amb més freqüència que els homes recorren al transport públic i "aprofiten" els desplaçaments del treball i a aquest per realitzar tasques relacionades amb la cura de la llar i l'atenció a familiars (deixar i arregar menors del col·legi o d'activitats extraescolars, fer compres o altres "encàrrecs" domèstics, visites a familiars dependents, acompanyar-los al centre de salut...) Aqueixa manera d'optimitzar el temps de desplaçaments també incideix que moltes dones, solen preferir i optar per treballs més propers al seu domicili a fi de disminuir els temps de desplaçaments o de permanència fora de la llar, fins i tot a costa d'un salari inferior o en detriment de les seues



possibilitats de desenvolupament professional. No obstant això, la mobilitat dels homes és més lineal, sol dependre menys d'altres activitats no estrictament professionals, els seus desplaçaments solen tenir menys parades intermèdies, utilitzen més el cotxe.

Com sabem la violència contra les dones, la violència de gènere és un dels problemes greus de la societat espanyola. Marca totes les parcel·les de la vida de la societat. En aquesta guia parlarem també com pot condicionar la mobilitat de les persones. Així per exemple, les treballadores que hagen d'agafar el transport públic en llocs poc transitats (polígons, horari nocturn), probablement optaran, si tenen aqueixa possibilitat, pel cotxe privat, ja siga individual o compartit per sentir-se més segures

o si no en disposen, per altres estratègies com ara desplaçaments en grup.

Quan parlem de la nostra manera de moure'ns, anant, tornant del treball i desplaçant-nos durant la jornada laboral, hem de fer-ho sempre des de la perspectiva de gènere. Ja que el nostre gènere i el nostre paper en la societat condicionen la nostra manera de moure'ns per la vida.

Per poder proposar i lluitar per una mobilitat segura i sostenible per a treballadores i treballadors, no podem obviar les circumstàncies socials, laborals i econòmiques del 50 % de les persones concernides, del 50 % de la humanitat.





> QUÈ SÓN ELS ACCIDENTS LABORALS DE TRÀNSIT?

Segons l'article 115 de la Llei general de la Seguretat Social (Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny), “un accident de treball és tota lesió corporal que el treballador/a patisca amb ocasió o per conseqüència del treball”. Una lesió és tot dany o detriment corporal causat per ferida, colp o malaltia. S'assimilen a la lesió corporal les seqüeles o malalties psíquiques o psicològiques.

Els accidents que ocorren en el temps que utilitzem per anar al treball o tornar a casa són accidents *in itinere* i tenen consideració d'accidents laborals sempre que:

- Ocórreguen en el camí d'anada i de tornada al treball.
- No hi haja hagut interrupcions entre el treball i l'accident (és a dir, que no s'hagen desenvolupat altres activitats) i que hagen tingut lloc en l'itinerari habitual, mitjançant la utilització de mitjans i recorreguts usuals.

Avance enero - agosto 2018								
	EN JORNADA				IN ITINERE			
	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales
COMUNITAT VALENCIANA	31.917	31.658	216	43	4.928	4.842	69	17
Alicante	10.574	10.492	71	11	1.742	1.704	35	3
Cas tellón	4.481	4.455	20	6	494	482	10	2
Valencia	16.862	16.711	125	26	2.692	2.656	24	12

Font: Ministeri de Treball, Migracions i Seguretat Social. Data de publicació: 15/10/2018

Ha d'haver-hi a més una relació de causalitat directa entre el treball i la lesió. La lesió no constitueix, per si sola, accident de treball. I això és així encara que no sempre els accidents passen ni en el lloc ni tan sols en el centre de treball. De vegades ocorren accidents laborals en desplaçaments de camí al treball, de retorn després de la jornada laboral a casa, o durant els desplaçaments relacionats amb l'activitat laboral.

Per això, la responsabilitat de la seua prevenció recau sobre les empreses i els poders públics.

Les causes dels accidents *in itinere* i en missió poden ser múltiples, des de caigudes en escales, en el carrer, fins a colps contra objectes immòbils, colps per caiguda d'objectes, etc. però en la seua gran majoria es tracta d'accidents de trànsit. Parlem aleshores dels accidents laborals de trànsit (ALT).

En l'any 2016 va haver-hi 47.761 accidents *in itinere* de trànsit, el 61,9 % del total d'accidents *in itinere*, incloent-hi els no vinculats al trànsit.

A més, a causa de la seua major gravetat la durada mitjana en dies de baixa és major. En el global dels accidents de treball en l'any 2016 va ser de 30,6 dies i, en canvi, en els accidents *in itinere* van ser 40,3 dies.

També podem tenir un accident en missió durant els desplaçaments relacionats amb la nostra activitat laboral, en la jornada de treball, fora de les instal·lacions de l'empresa per desenvolupar tasques relacionades amb el treball. Aquests tenen un marcat protagonisme masculí, ja que els desplaçaments en jornada laboral els duen a terme majorment els homes. De fet, el 81 % dels accidents de trànsit en missió els pateixen els homes i l'índex d'incidència multiplica per quatre el de les dones

Algunes dades sobre els accidents laborals de trànsit (ALT)

El nombre dels ALT és relativament xicotet en comparació amb el total dels accidents laborals. No obstant això, el seu pes percentual i la seua incidència es disparen a mesura que augmenta la gravetat: els ALT mortals constitueixen el 33% de tots els accidents de treball mortals. Així, en l'any 2016¹ va haver-hi 64.737 accidents laborals de trànsit, és a dir, l'11,4 % de tots els accidents laborals (566.235), amb 208 víctimes mortals.

El fet més preocupant és que es tracta d'una tendència que es va mantenint, i fins i tot augmentant, en els últims anys. Així, per exemple

els accidents *in itinere* de trànsit es van incrementar un 11 % entre 2015 i 2016 i un 5 % entre 2016 i 2017.

Tal com hem dit, els accidents que es produeixen en els desplaçaments d'anada i de tornada al treball són considerats accidents de treball i tenen la denominació d'accidents *in itinere*.

Moltes persones treballadores utilitzen habitualment el seu vehicle privat de manera individual per anar i tornar del treball, la mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral afegit per a milers de persones.

Perdre temps de descans o d'oci amb la finalitat d'evitar embussaments en les hores punta, suportar les condicions de tensió i d'estrés en moments de congestió de trànsit, conduir amb la preocupació d'arribar tard al treball o de no trobar lloc per estacionar, són alguns dels efectes negatius que suporten diàriament milers de persones. Aqueixos factors poden contribuir a una major accidentalitat.

A causa de la distància cada vegada major entre la residència i els centres de treball i l'augment de la congestió vial, cada vegada conduïm més temps i

més lluny i, en conseqüència, ens exposem a un risc major.

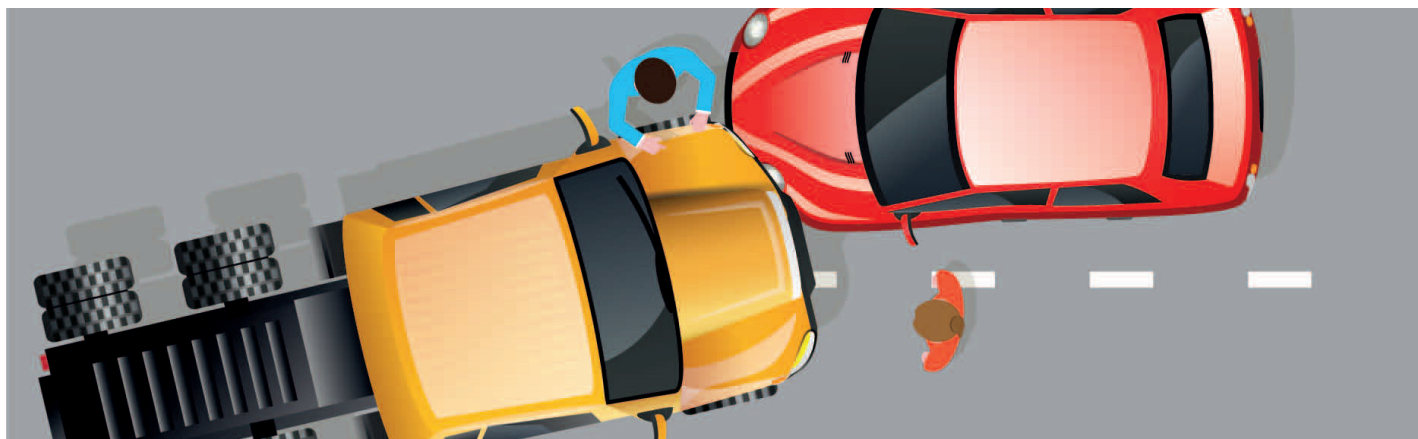
La mateixa organització del treball (la jornada laboral, el tipus de contracte, el sistema i la quantia de la remuneració...) són factors que incideixen en les condicions de treball i repercuten en la conducció. Els allargaments de jornada per complir les càrregues de treball, l'angoixa per arribar a l'hora al treball quan s'està atrapat en una congestió viària, la necessitat d'atendre trucades del telèfon quan s'està conduint... Tot això, són aspectes de l'organització del treball que influeixen en el comportament al volant i provoca: fatiga, distraccions, ansietat... i augmenta, en definitiva, el risc d'accidents.

Des de l'any 2007, just abans del començament de la crisi, els accidents laborals de trànsit *in itinere* que van arribar al seu màxim per aquell temps, han anat descendint, any rere any, fins arribar a 2014, quan van començar a ascendir, tant en nombres absoluts com en l'índex d'incidència (nombre d'accidents relacionats

amb el nombre de treballadors ocupats), trencant la tendència d'anar disminuint, ocorreguda fins llavors.

A mesura que augmenta la gravetat dels accidents, el pes en percentatge dels accidents *in itinere* de trànsit sobre el total d'accidents de treball augmenta. Els accidents *in itinere* lleus representen un 8,4 % del total d'accidents de treball. En canvi, els greus i mortals representen un 15,8 % i un 19,1 %, respectivament.

DES DE 2014 HAN TORNAT A AUGMENTAR LES VÍCTIMES D'ACCIDENTS DE TRÀNSIT IN ITINERE



En l'actualitat i des de fa un lustre, el nombre total d'accidents *in itinere* de trànsit és molt similar entre tots dos sexes, i és lleument superior el dels homes. En canvi en l'any 2007, quan es van començar a elaborar els informes d'accidents laborals de trànsit, la diferència era de poc més de 10.000 accidents patits pels homes. Ara, en canvi, la distància està prop dels 500 accidentats més dels homes.

No obstant això, si ho relacionem amb el nombre de població treballadora segons sexe, i atés que

segueix havent-hi menys treballadores que treballadors, l'índex d'incidència, que indica el grup de treballadors en els quals el risc de patir l'accident és major, és més elevat en el col·lectiu de les dones.

Si ens fixem en la mortalitat en els accidents *in itinere* de trànsit, les diferències entre homes i dones són molt grans. En l'any 2016 es produïren 99 víctimes mortals homes (82,5 %) per 21 entre les dones (17,5 %).

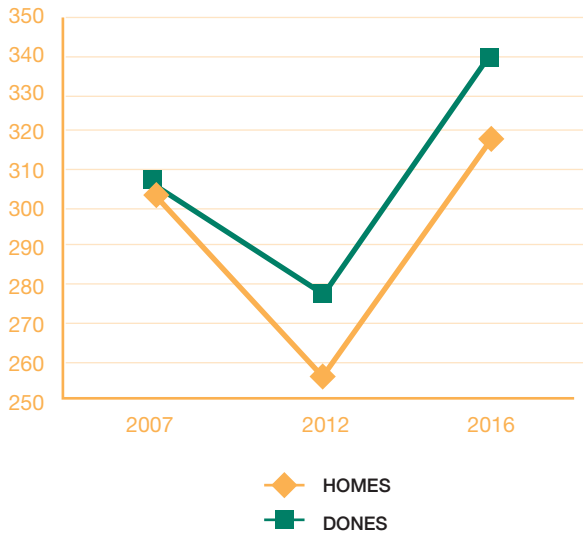
Accidents <i>in itinere</i> de trànsit Espanya 2007 – 2016							Creixement 2007-2016
	2007	%	2012	%	2016	%	
Total	62.097	100 %	38.010	100 %	47.761	100%	-23 %
Homes	36.410	59 %	19.035	50 %	24.166	51%	-34 %
Dones	25.687	41 %	18.975	50 %	23.595	49%	-8 %

Font: Informe accidents laborals de trànsit. INSSBT, 2016

Quan analitzem l'activitat que realitzaven les treballadores i els treballadors en el moment de l'accident, es podria pensar que les dones pateixen menys accidents com a conductores i més com a passatgeres. Però l'activitat de conduir és solament un 2 % menys freqüent entre les dones implicades en l'accident de trànsit. De totes les dones que han patit un accident laboral de trànsit, quasi el 30 % eren passatgeres o realitzaven altres activitats diferents a la conducció (20 % en el cas dels homes).

A més, si relacionem totes aquestes dades amb el nombre de població treballadora segons sexe, en haver-hi menys treballadores que treballadors, l'índex d'incidència, que indica el grup de treballadors en els quals el risc de patir l'accident és més elevat, en el col·lectiu de les dones se'n disparen les diferències en els últims anys.

Índex d'incidència accidents *in itinere*



Font: Informe accidents laborals de trànsit. INSSBT, 2016

Col·lectius vulnerables

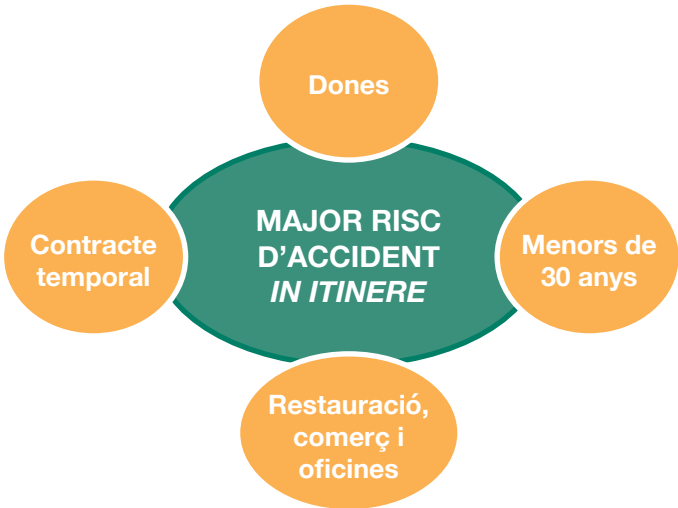
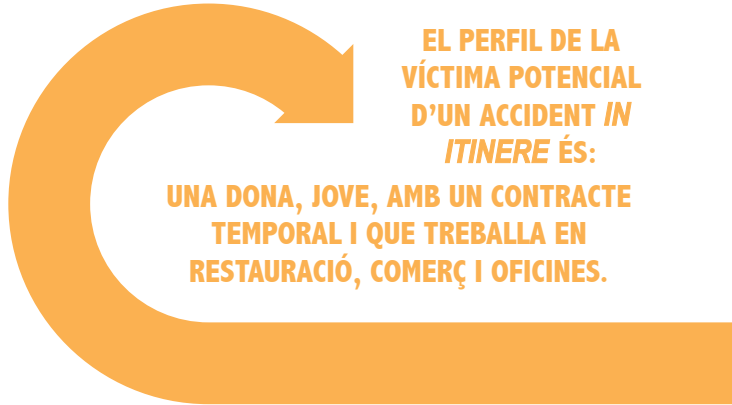
L'últim informe sobre els accidents *in itinere* de trànsit publicat (referent a l'any 2016) considera que els principals grups vulnerables susceptibles de patir un ALT són: les dones, les persones menors de 30 anys i aquelles amb contractes temporals. Aquests tres col·lectius ostenten les majors taxes d'incidència en accidents *in itinere*.

En observar l'accidentalitat segons l'ocupació constatem que, qui treballen en serveis de restauració i comerç, tenen el major nombre d'accidents *in itinere*, amb 8.437 accidentats (19,5 %). El segon lloc l'ocupen, amb 6.609 accidentats, els empleats/ades d'oficina (15,3%); d'aquest col·lectiu, qui es dediquen a l'atenció al públic són qui tenen el major nombre d'accidents si ho relacionem amb la població que ocupa. Un altre grup d'ocupació, amb un gran nombre d'accidentats, són els treballadors/es dels serveis de salut i la cura de persones. Es tracta d'ocupacions molt feminitzades, amb clara prevalença de treballadores. A més, totes aquestes ocupacions pertanyen al sector serveis que, en el seu conjunt, és el que presenta més accidents amb un 81 % i també és el que té l'índex d'incidència més elevat.

Qualitat de l'aire i efectes en la salut

Al País Valencià hi ha 74 estacions de mesura de la qualitat de l'aire, de les quals en 69 es van obtenir dades en l'aire en l'any 2017 (no són considerades pel Govern autonòmic en la seua avaluació les dels ports de Castelló i València).

Els contaminants amb major incidència en l'any 2017 van ser l'ozó troposfèric, seguit per les partícules PM₁₀ i PM_{2,5}. Excepte algunes



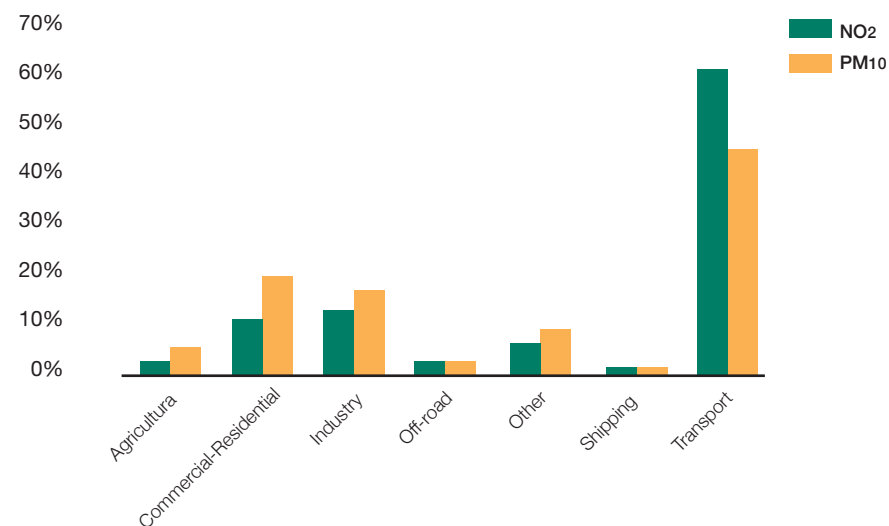
estacions en l'àrea metropolitana de València, la quasi totalitat van registrar superacions elevades del valor octohorari recomanat per l'OMS per a l'ozó troposfèric. 24 de les 55 estacions que mesuren aquest contaminant van superar, en 75 ocasions o més, aquest valor. Això significa que, d'aplicar-los el criteri establert en la normativa per a avaluar l'ozó (un màxim de 75 superacions de l'objectiu legal en tres anys), només en l'any 2017 s'haurien aconseguit, en quasi la meitat de les estacions valencianes, totes les superacions permeses per a tres anys.

Les partícules PM_{10} i/o $PM_{2.5}$ es concentren en les aglomeracions de València, de Castelló, d'Alacant i d'Elx, en les àrees costaneres i interiors de Xúquer-Cabriel i Segura-Vinalopó i en les àrees costaneres de Túria i Bètica-Serpis. En totes aquestes es van registrar superacions de les mitjanes anual o diària recomanades per l'OMS per a PM_{10} i/o $PM_{2.5}$, encara que sense arribar a excedir els valors límit diari i anual disposats legalment. No obstant això, novembre va mantenir la persistència de contaminació per partícules PM_{10} en l'aglomeració de València, atribuït per la Conselleria a la crema de palla d'arròs a l'Albufera². En aqueixa estació meteorològica es van registrar les

pitjors dades de contaminació atmosfèrica de la seua història, arribant-se a decretar el nivell 2 a la ciutat de València (s'aconsella no fer esport a l'aire lliure)³.

Finalment, cal destacar que en l'àmbit europeu, segons dades de 2015, la mala qualitat de l'aire és causant de més de 430.000 morts prematures a l'any, i representa el major risc ambiental per al continent europeu⁴.

Figure 1. Sectors addressed by the reported measures for PM10 and NO2



Font: European Environment Agency sobre l'actuació en sectors per a mesures tendents a reduir PM_{10} i NO_2



² VA Informe 'La Calidad del Aire en el Estado Español'. Ecologistas en Acción. Juny 2018. Disponible en: <https://www.ecologistasenaccion.org/?p=97539> (Data de consulta: 15/10/2018).

³ Açò ja representa la preocupació principal de la ciutadania, que arriba al 44 % en l'última enquesta de presa de dades.

⁴ 'Improving Europe's air quality — measures reported by countries'. European Environment Agency. 09/07/2018. Disponible en <https://www.eea.europa.eu/publications/improving-europe-s-air-quality>

DESPLAÇAMENTS DEL TREBALL I A AQUEST D'HOMES I DE DONES?

Com es desplacen els homes al treball?

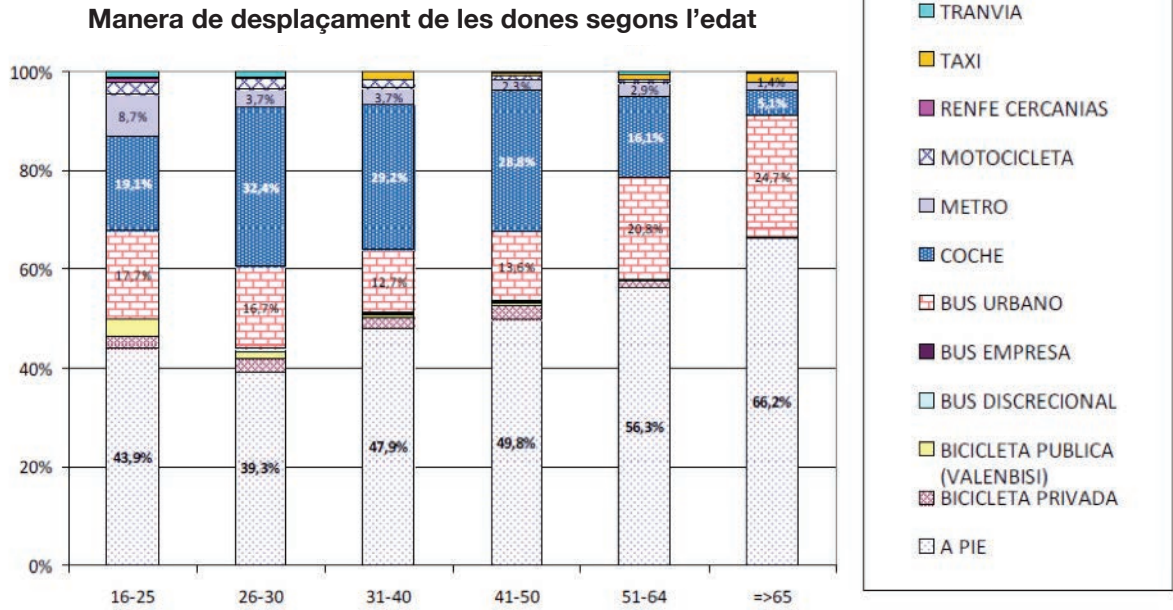
La mobilitat quotidiana es defineix com la suma dels desplaçaments que fan les persones durant la jornada, amb la finalitat d'arribar als llocs on es realitzen diferents activitats (lloc de treball, centres escolars, equipaments municipals, tendes, activitats d'oci). Per a això, s'utilitzen diferents mitjans de transport (inclosos els desplaçaments a peu).

Com es desplacen les dones al treball?

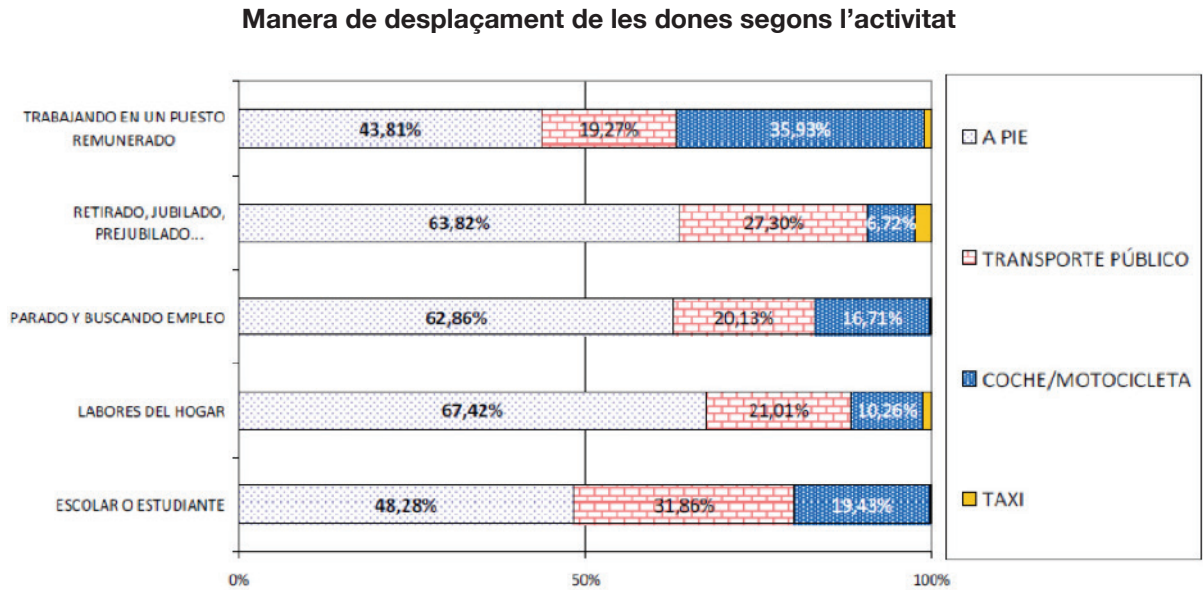
Si observem les maneres de desplaçament de les dones a València ciutat segons l'edat, veiem que a menor edat és major l'ús del cotxe. Excepte en el grup de les més joves (16-25 anys) que trenca aquesta tendència (fins als 18 anys no es pot accedir al carnet i hi ha menys població ocupada en aquestes edats...) Les dones de la franja d'edat de 26 a 30 (32,4 %) anys doblen el percentatge de l'ús del cotxe comparat amb les dones més majors en actiu, de 51 a 64 anys (16,1%).

Els horaris conseqüència de la reducció de jornada per la cura de menors o persones majors, els permisos per lactància, l'ús de la flexibilitat horària, per exemple, per compatibilitzar l'horari d'entrada i eixida del treball amb portar i arregar els xiquets i les xiquetes al col·legi, pot provocar una major dependència del cotxe en no poder, per exemple, compartir el cotxe amb els companys i les companyes o no poder utilitzar el transport d'empresa que acostuma a tenir uns horaris fixos d'acord amb les jornades laborals més habituals.

Per anar al treball es poden utilitzar diferents mitjans de transport, però a Espanya ens desplacem principalment amb cotxe i amb moto per anar a treballar. Varia segons la localització del centre de treball i, evidentment, de l'oferta d'alternatives per accedir-hi. No es va de la mateixa manera a un centre de treball localitzat en el centre urbà que en la perifèria. És en aquest últim cas quan l'ús dels vehicles motoritzats privats és més elevat. Això és conseqüència de la dispersió cap a les perifèries urbanes dels centres de treball, sustentat en el creixement de la xarxa viària i en la recerca de la millor accessibilitat a través d'aquesta. Però, també



Font: Mena Ponce, A. i Soler Gastón, M.: La mobilitat urbana de dones i homes a la ciutat de València. Ajuntament de València 2014



Font: Mena Ponce, A. i Soler Gastón, M.: La mobilitat urbana de dones i homes a la ciutat de València. Ajuntament de València 2014

és conseqüència d'una cada vegada major especialització i segregació dels usos del sòl. A més, la creixent oferta d'infraestructures viàries i aparcament massiu han contribuït a fomentar, encara més, l'ús del cotxe. Aquest procés ha contribuït a un major allunyament entre les zones residencials dels treballadors i de les treballadores i els llocs de concentració dels centres de treball, en forma de polígons industrials, parcs empresarials, però també, centres comercials, hotels, hospitals, centres universitaris i una infinitat d'activitats més. Tot això, juntament amb un escàs o inexistent transport públic o altres alternatives de mobilitat per a accedir a aquestes zones d'activitat, explicaria aquest ús massiu del cotxe per anar al treball.

És a dir, s'ha animat la mobilitat amb cotxe i, al contrari, no s'ha estimulat suficient la mobilitat alternativa i més segura: els desplaçaments a peu, amb bicicleta, amb transport públic, amb autobusos d'empresa, compartint cotxe, etc.

La mobilitat en general, i el desplaçament del treball i a aquest, no és igual per a totes les persones. Influeixen moltes altres variables a més de la distància i el propi mitjà de transport. A més de condicionants socioeconòmics i culturals (diferències segons l'edat, l'activitat, el nivell d'ingressos i la disponibilitat econòmica, el nivell d'estudis, el nombre i l'edat de fills i filles, la discapacitat...) Per això, un dels més importants és el de gènere: els homes i les dones no es desplacen de la mateixa manera entre el domicili i el treball. Els rols socials assignats a dones i homes i les obligacions familiars i socials que d'aquests es deriven condicionen els motius,



la manera, el temps i les pautes dels seus desplaçaments.

Així, tots els estudis indiquen que el principal motiu de desplaçament dels homes segueix sent el que es relaciona amb les activitats laborals/professionals. Les dones ocupades (assalariades o autònomes) realitzen una part significativa dels seus desplaçaments també per atendre qüestions relacionades amb les cures familiars.

Així la mobilitat femenina es caracteritza per una major diversificació en els seus motius, uns itineraris no pendulars (anada i tornada), i fan més etapes que els homes. Les dones solen combinar els recorreguts per anar o tornar del treball amb altres activitats relacionades amb les seues obligacions familiars.

Per això, les dones presenten una mobilitat superior que els homes, a causa principalment de la seua doble jornada (laboral i familiar). A València, en l'any 2012, realitzaren un 17 % més de desplaçaments.

La major càrrega de responsabilitats familiars que assumeixen les dones, també té una altra conseqüència: moltes dones opten per reduir l'espai en la recerca d'ocupació a aquells llocs de treball pròxims i compatibles amb el seu treball domèstic no retribuït, cosa que influeix de manera considerable sobre la seua mobilitat.

Les dones també són les principals usuàries del transport públic i les que més caminen per la ciutat, per la qual cosa viuen el territori d'una manera diferent a la dels homes, especialment els espais més propers al lloc de residència. En el cas de les ciutats fragmentades, en les quals

hi ha una forta diferenciació de les zones segons quina siga l'activitat principal que es duu a terme (barris dormitori, zones de serveis, polígons industrials), la manera femenina de moure's pot veure's perjudicada si no hi ha mecanismes adequats per a interconnectar les diferents zones de la ciutat, com una xarxa de transport públic potent o vies ciclistes segures i contínues.

Quan en la unitat familiar només hi ha un vehicle, les dones solen quedar relegades a un segon lloc a l'hora d'utilitzar-lo. Això contribueix al fet que les dones hagen de recórrer més al transport públic, per la qual cosa una vertebració adequada del territori a través de mitjans de transport públics resulta més prioritària per a elles.

En canvi, si el centre de treball es troba dins del nucli urbà compacte i dens i la residència del treballador/a també, això afavoreix l'ús de maneres més sostenibles per desplaçar-se al treball. Hi ha major barreja d'usos en el teixit urbà, on concorden en un mateix espai els habitatges amb els centres de treball, amb la qual cosa les distàncies dels desplaçaments al treball són menors. La presència d'itineraris segurs per desplaçar-se a peu i amb bicicleta, juntament amb una oferta major de serveis de transport públic, afavoreix aquest tipus de desplaçaments al treball. Alhora, les restriccions al trànsit que han anat a més en els últims temps (menys espai de circulació, prioritat per als vianants, etc.) i una gestió de l'aparcament més estricta (reducció de places i pagament per aparcar en la via pública, etc.) desincentiven el seu ús massiu.

En l'Enquesta de mobilitat al treball de Saragossa de 2015 promoguda per CCOO d'Aragó. Trobem

dos perfils diferents que corresponen a dos models oposats de pautes de mobilitat al treball:

- Els desplaçaments al nucli urbà són els més sostenibles.
- Són desplaçaments més propers i es dedica menys temps a realitzar-los.
- Els fan preferentment, dones que treballen en el sector públic, tenen més de 45 anys i estudis superiors i, principalment, resideixen en el nucli o centre urbà de la ciutat.
- En els desplaçaments a la zona periurbana i fora del municipi de Saragossa s'imposen les maneres privades motoritzades.
- Es desplacen més lluny i hi dediquen més temps.
- Els realitzen, preferentment, homes de mitjana edat, que treballen en el sector de la indústria i no tenen estudis o els tenen primaris i resideixen indistintament en tots els barris de tota la ciutat.

Quan l'accés al vehicle privat no és una opció, les dones es troben davant tres possibilitats: la primera és desplaçar-se pel territori utilitzant la xarxa de transport públic o bé altres mitjans de transport no motoritzats. La segona estratègia es dona quan l'ús del transport públic no és una alternativa viable i la distància a recórrer és massa gran com per desplaçar-se a peu o amb bicicleta. En aquest cas, les dones optarien per estratègies de mobilitat "dependent", és a dir, per utilitzar la seua xarxa de relacions (familiars, amistats, companys i companyes de treball) perquè les porten al lloc on necessiten anar. Finalment, la tercera opció consisteix a limitar els desplaçaments en l'entorn més proper, com el barri, per exemple.



>

ALGUNES ANOTACIONS PER A ANALITZAR LES POSSIBLES CAUSES DE L'INCREMENT DE L'ACCIDENTALITAT DE LES DONES

Com es pot veure en les estadístiques de mobilitat, el primer motiu pel qual ens movem és per anar al treball. En aquests desplaçaments és quan, a més, més s'utilitza el cotxe.

El model de mobilitat de les dones en aqueix sentit es va semblant cada vegada més al model masculí: major ús del vehicle privat en detriment d'altres maneres, principalment del transport públic que, a més, és més sostenible.

Població ocupada

La presència de població masculina és majoritària en els polígons industrials de l'extraradi, tradicionalment localitzats fora del nucli urbà. Però la posterior descentralització dels centres de treball del sector serveis en parcs empresarials, centres comercials i d'oci, centres sanitaris, etc. amb molta presència de població ocupada femenina i amb importants dèficits en

l'accés amb transport públic, obliga les treballadores a recórrer al cotxe per desplaçar-se al treball.

Segons dades de l'INE, des de 1990 fins a l'actualitat, la població ocupada femenina a Espanya s'ha duplicat, ha passat de poc més de 4 milions d'ocupades a 8.500.000 en l'any 2017. En canvi, els homes ocupats solament han crescut poc més d'un milió. Fins a tal punt que si fa 20 anys les dones solament representaven el 32 % de la població ocupada, ara n'arriben al 45 %.

Cens de conductores

Les xifres ens diuen que hi ha cada vegada més dones amb permís de conduir, s'arriba a equiparar-se el nombre de posseïdores i posseïdors de permisos de conduir entre els menors de 35 anys. En l'any 1990, un 71 % dels permisos eren expedits a homes i un 29 % a dones. En canvi, en l'any 2017 la proporció és pràcticament equivalent (58 % dels homes i un 42 % de les dones). A més hi ha una altra dada significativa: en aquests quasi 20 anys les dones han obtingut, en aquestes dues dècades 2.575.000 més carnets que els homes. A més, i això és molt significatiu, en els pitjors anys de la crisi, entre 2009 i 2013, per primera

Cens de conductors a Espanya 1990 – 2017 (milers)									Creixement 1990-2017
	1990	%	2000	%	2010	%	2017	%	
Total	16.326	100 %	21.417	100 %	25.799	100%	26.641	100%	63 %
Homes	11.520	71 %	13.805	64 %	15.428	60%	15.385	58%	34 %
Dones	4.806	29 %	7.612	36 %	10.371	40%	11.255	42%	134 %

Font. Anuari de la Direcció General de Trànsit (DGT)

vegada, les dones es van traure més el carnet que els homes.

Per això, en el futur i a mesura que es vaja produint una substitució generacional, la tinença del permís de conduir en global (totes les edats) de dones i d'homes tendirà a igualar-se.

Evidentment, tenir el permís de conduir no equival necessàriament a usar-lo per conduir. Pot ser que solament s'utilitze per realitzar altres activitats quotidianes, comprar, estudiar, activitats relacionades amb l'oci i el temps lliure,

etc. i no necessàriament per a la mobilitat per accedir al treball.

La inseguretat

Un element clau a l'hora d'analitzar la mobilitat de les dones té a veure amb la inseguretat ciutadana, ja siga real o percebuda. Nombrosos estudis mostren les estratègies de les dones per evitar certs recorreguts i zones de la ciutat, especialment en l'horari nocturn. Això és especialment rellevant en el cas de les treballadores que realitzen la seua activitat professional a la nit. Així, és habitual que aquestes



treballadores es desplacen en grup, eviten certs mitjans de transport, certes parades o estacions o realitzen itineraris més llargs per sortejar espais solitaris, poc il·luminats, sense asfaltar, i evitar possibles agressions sexistes. També indueix alhora major ús del cotxe, aparentment més segur que altres maneres.

Així per exemple, en l'any 2013 en una enquesta sobre problemes de mobilitat detectaven quan es desplaçaven al centre comercial i d'oci de la Maquinista a Barcelona (en una zona contigua a un polígon industrial), el 21 % va referir la inseguretat ciutadana. L'enquesta la van respondre un 70 % de dones per un 30 % d'homes, la qual cosa reflecteix la distribució per gèneres que caracteritza aquests centres comercials. A més l'hora punta d'eixida són les 22 h i es perllonga fins a les 00 h o més, els caps de setmana. Les treballadores deien que els feia por anar a cercar l'autobús de nit, a la parada propera al polígon, quan ja a penes hi havia ningú. I, hi afegien que si s'ho pogueren permetre, anirien a treballar amb cotxe.

L'organització del treball i la precarietat laboral femenina

La precarietat laboral afecta més les dones que els homes. El treball parcial, la temporalitat, la successió de temps d'ocupació i d'atur, els canvis d'horaris, el treball informal... Però, també, la segregació horitzontal: la presència femenina en els sectors d'activitat considerats com a "tradicionalment femenins" o elementals, com el comerç, les tasques d'administració i les activitats relacionades amb l'atenció a les persones. I la vertical: les dones tenen majors traves per accedir a llocs de més responsabilitat,

pateixen un menor reconeixement del treball que realitzen i pateixen la bretxa salarial. A això cal sumar les jornades de treball els horaris de les quals minven les possibilitats de conciliar la vida familiar i la personal. Tots aquests elements no són aleatoris, sinó que formen part d'una organització del treball que no hauria de ser inamovible. Constitueixen factors de risc addicionals per a les dones i òbviament poden tenir repercussió en la mobilitat.

Al País Valencià hi ha uns 718 polígons industrials, i pel disseny urbà de les ciutats, des dels anys 60 fins avui, s'han convertit en espais allunyats que afecten, sobretot la mobilitat de les dones. Aquests polígons van ser situats als afores dels nuclis urbans. Per accedir a aquests llocs preval el cotxe privat i en un nombre xicotet de polígons industrials disposen d'una línia d'autobús, amb els seus problemes de freqüència de pas i mancança d'infraestructures (marquesines, parades, horaris i itineraris, etc.) Tot això crea una situació d'inseguretat que fa que aquestes línies siguin poc usades. Per la qual cosa el model territorial imposat ha determinat les seues vides.

Altres causes de la major accidentalitat *in itinere* de les dones

El fet d'augmentar l'ús del cotxe per part de les dones per anar i tornar al treball, no explicaria per si solament la major taxa i augment dels accidents *in itinere* de trànsit de les dones. La doble presència i l'organització del treball serien dues possibles explicacions afegides.

La dona en general segueix dedicant més hores a les tasques de la llar, en detriment d'altres activitats, i això a més de repercutir en la seua qualitat de vida, comporta desplaçaments associats, per

exemple, per anar de compres. Les dones també s'ocupen més d'acompanyar persones dependents al metge i a l'escola, amb els desplaçaments que això pot comportar. En definitiva, les dones, han entrat cada vegada més al mercat laboral, sense per això poder abandonar o compartir moltes de les activitats no remunerades tradicionalment associades al seu gènere amb la consegüent doble jornada i doble presència.

Sovint aquests desplaçaments estan inclosos en el desplaçament anada/tornada al treball, per la qual cosa poden patir més ansietat i estrès per la manca de temps que això implica. Això, sens dubte pot repercutir en la conducció i multiplicar la probabilitat de tenir accidents de trànsit. A més, per poder escometre totes aquestes tasques i guanyar flexibilitat horària, per no dependre dels horaris més rígids del transport públic, les dones recorren sempre que poden a l'ús del cotxe privat.

Cal tenir present que percentualment la diferència entre la mobilitat ocupacional (hi inclou la mobilitat per estudis, però aquesta representa poc més del 10 %, la resta és mobilitat al treball) i la personal (compres, visites al metge, acompanyar persones, etc.) dels majors de 16 anys, entre homes i dones s'ha atenuat en el període des de 2004. Si bé en tots dos gèneres el pes de la mobilitat al treball ha baixat, com a efecte de la crisi, en els últims anys ha començat a remuntar, i és el col·lectiu de dones el que creix més de pressa, fins a tal punt que ja ha recuperat la proporció que tenia al principi del període, just abans de la crisi.

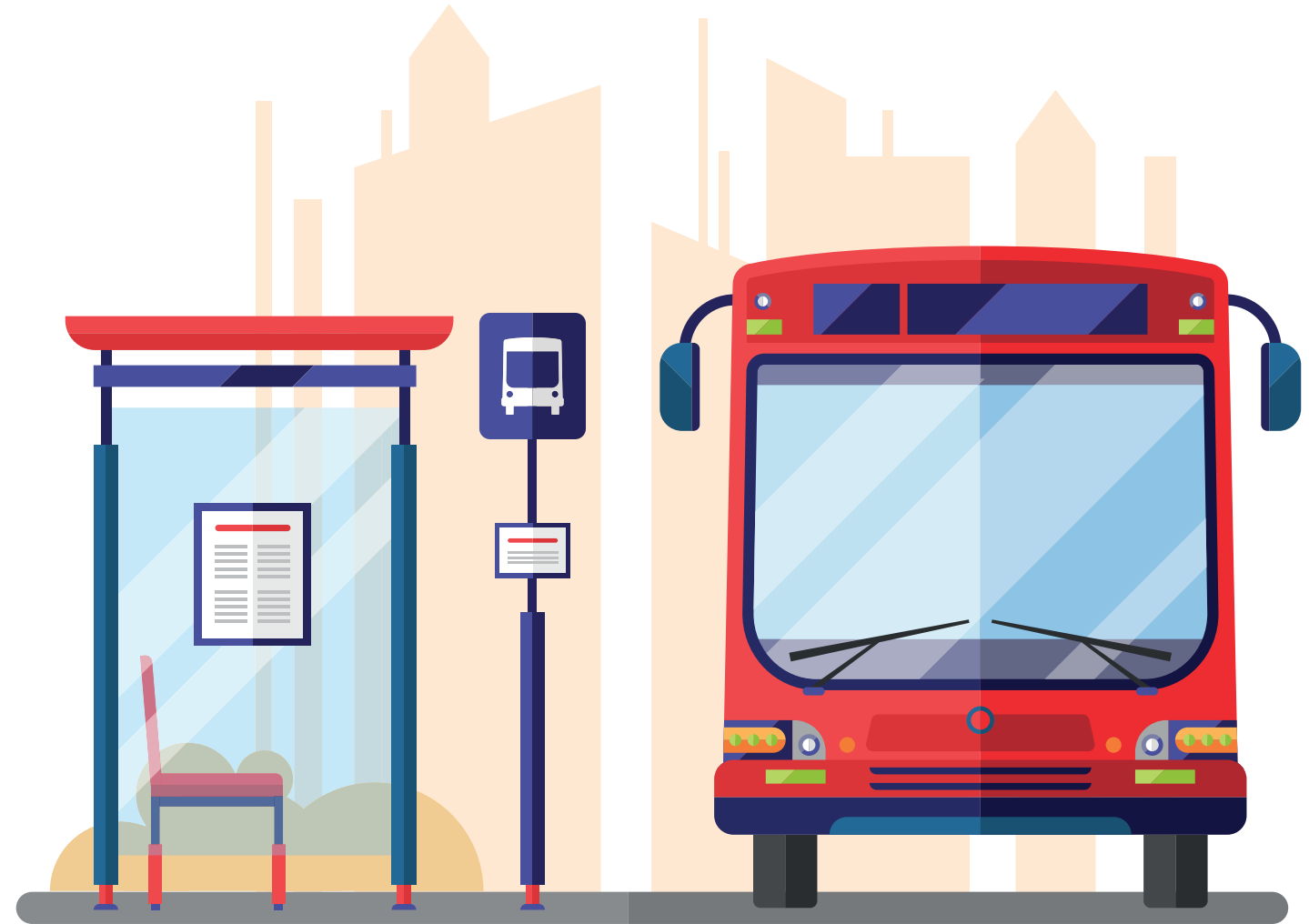


Per tant, des de CCOO PV proposem:

- És necessari superar l'actual model de mobilitat per a potenciar la intermodalitat del transport públic que permeta la realització de desplaçaments curts, encadenats i motivats per les noves necessitats de conciliar la vida laboral, familiar i personal, per tendir a la coresponsabilitat en la qual dones i homes exercisquen les cures de manera compartida, i que comportaria un increment de l'ús dels mitjans públics.
- És necessari incloure la perspectiva de gènere en els convenis, estudis i plans de mobilitat per així garantir la igualtat d'oportunitats de dones i d'homes, facilitar les activitats tant de l'esfera productiva com la reproductiva, i atendre la diversitat de necessitats de tota la població. En definitiva, la perspectiva de gènere possibilita la millora de la qualitat de vida de les ciutadanes i dels ciutadans. En cas contrari no hi haurà canvis reals.
- Participació de tots els agents socials en la planificació de la xarxa de transport públic i accessos a les ciutats. Un transport públic que siga eficient, que connecte no solament amb els llocs de treball, sinó també amb institucions educatives, complexos sanitaris, i centres comercials i de serveis, de tal manera que s'afavorisquen els desplaçaments encadenats amb aquest propòsit. Igualment, cal reivindicar la participació de la plantilla i els seus representants en la implantació dels plans de mobilitat de l'empresa, que done una resposta òptima a la diversitat de necessitats que hi ha.

- Avaluar la possibilitat que el transport públic s'acoste o tinga parades dins dels polígons industrials, la qual cosa, d'una banda, incrementaria les possibilitats d'ocupació de les dones en aquestes localitzacions i, d'una altra, no esperarien posseir un vehicle privat per poder treballar. A més, afavoriria col·lectius específics com ara persones immigrants, amb discapacitat o joves.
- Utilitzar la modalitat de cotxe compartit. Per a CCOO PV el compromís amb la mobilitat sostenible és ferma, i per això hem desenvolupat mesures per a reduir els costos per desplaçaments i alhora les emissions a l'atmosfera en Tn de CO2, per això hem implantat en l'organització una aplicació informàtica "VIAJATOR" que arreplega la modalitat d'ús del cotxe compartit, i propicia un canvi d'hàbits cap a maneres de mobilitat o desplaçaments més sostenibles, segures i eficients.

Per això, destaquem el paper dels òrgans d'intervenció sindical en la recent Llei 14/2018, de 5 de juny, de la Generalitat, de gestió, modernització i promoció de les àrees industrials de la Comunitat Valenciana, en la qual en l'articulat, preveu la participació de les treballadores i dels treballadors en l'entitat de gestió i modernització (art. 6.9), i l'obligatorietat de l'execució dels plans de mobilitat sostenible en les àrees industrials que vulguen ser catalogades com a consolidades (art. 32) i avançades (art. 33), cosa que resulta una eina fonamental en la participació i implantació de mesures tendents a la sostenibilitat i disminució i prevenció dels accidents de treball.

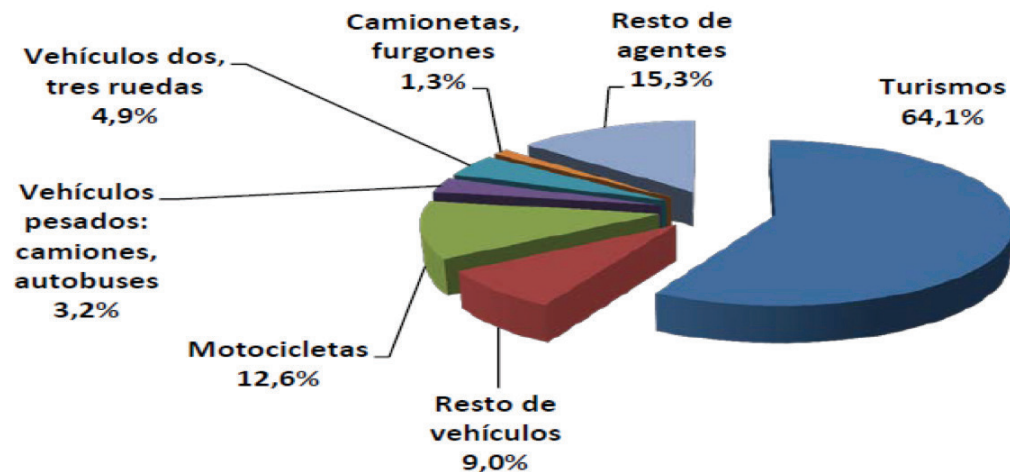


COM PREVENIR EL RISC D'ACCIDENT LABORAL DE TRÀNSIT?

Dels accidents *in itinere*, en més del 75 % han estat implicats cotxes i motocicletes, és a dir, les principals maneres de transport amb què les persones treballadores es desplacen als seus centres de treball. Conseqüentment això demostra el risc alt que comporta aquest model de mobilitat basat, primordialment, en els vehicles privats a motor.



Maneres de desplaçament involucrades en accidents laborals de trànsit



Font: Informe accidentes laborales de tránsito. INSSBT, 2016

Tal com ja hem indicat anteriorment, els accidents de trànsit *in itinere* i els en missió tenen consideració d'accidents laborals. Per tant, per a la seua prevenció cal aplicar els mateixos criteris preventius que per a qualsevol altre tipus de sinistralitat laboral.

I els principis de l'acció preventiva diuen que:

Els riscos s'han d'evitar.

- S'han d'avaluar aquells que no es pugen evitar.
- S'han de combatre a l'origen.
- S'han d'adoptar mesures que anteposen la protecció col·lectiva a la individual.

D'ací es desprén clarament que la primera mesura preventiva seria optar per altres mitjans de transport més segurs.

Des del punt de vista merament preventiu, urgeix incorporar la mobilitat al treball al marc d'intervenció de l'empresa i a la gestió preventiva. Encara que aquests accidents succeïsquen fora del centre de treball, els empresaris/àries poden i han de fomentar un model de mobilitat més segur per a les seues plantilles. Per això:

- S'ha de visibilitzar allò que és invisible perquè ocorre fora del centre de treball.
- S'ha d'insistir que la mobilitat al treball pot constituir un risc laboral que ha de ser avaluat com a tal.
- Els empresaris/àries s'han de responsabilitzar de la seua prevenció.

En el cas de la sinistralitat laboral de trànsit, la millor prevenció passa per fomentar mesures i

maneres alternatives i més segures a l'ús predominant del cotxe i la motocicleta, per desplaçar-se al treball.

És a dir, cal canviar el model de mobilitat al treball actual, i avançar cap a una mobilitat més sostenible i segura en benefici dels treballadors i les treballadores, de l'empresariat, de les administracions públiques, en definitiva, del conjunt de la societat.

Els delegats i les delegades de prevenció tenen ací un paper fonamental. Han de poder exercir les seues funcions en matèria de prevenció de riscos laborals també en relació als accidents *in itinere* i en missió. Per això se'ls ha de garantir la participació en les polítiques preventives de les empreses, preferiblement, a través de l'òrgan de participació col·legiat i paritari, el comitè de seguretat i salut que s'hauria de constituir en totes les empreses, al marge de la dimensió d'aquestes⁵.

Per garantir una participació efectiva dels delegats/ades de prevenció, aquests han d'obtenir informació sobre els accidents *in itinere* que es produïsquen en la seua empresa. Igualment, han de rebre formació quant a la seua prevenció, incloent-hi formació específica sobre plans de mobilitat sostenible i segura.

⁵ El comitè de seguretat i salut és l'òrgan de participació intern de l'empresa per a una consulta regular i periòdica de les actuacions de l'empresa en matèria de prevenció de riscos. La seua funció és facilitar l'intercanvi de punts de vista entre les parts, creant un fòrum estable de diàleg ordenat. És obligatori en totes les empreses o centres de treball que tenen 50 o més treballadors i treballadores i té caràcter voluntari en empreses amb plantilles inferiors a 49 persones.

Està compost pels delegats/ades de prevenció i un nombre igual de representants designats per l'empresari/ària. És, per tant, un òrgan de participació col·legiat, paritari i consultiu (LPRL art. 38).

Els representants de l'empresa en el comitè de seguretat i salut han de tenir capacitat decisòria, perquè puga establir-se una vertadera negociació en el seu si.



LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La mobilitat és un dret que, com tots els drets, ha d'estar subjecte a uns determinats límits que, en aquest cas, tenen a veure amb els impactes socials i ambientals associats a cada mitjà i sistema de transport. L'elecció de la manera de mobilitat en moltes ocasions no és una decisió individual, sinó que s'imposa per l'escassa o la nul·la oferta d'alternatives al cotxe i la moto per desplaçar-se als centres de treball.

S'entén com a mobilitat sostenible la definida en la Llei d'economia sostenible com a "El dret de la ciutadania a l'accés als béns i serveis en unes condicions de mobilitat adequades, accessibles i segures, i amb el mínim impacte ambiental i social possible", sense comprometre el benestar de les generacions futures.

La participació sindical

La participació sindical és fonamental per a promoure la mobilitat segura al treball i és un factor essencial per al següent:

- Incorporar la mobilitat sostenible i l'accessibilitat al lloc de treball en les estratègies d'actuació i de negociació col·lectiva, així com en l'avaluació dels riscos laborals.
- Aprofundir en l'estudi dels accidents *in itinere* i en missió, així com en la incidència dels factors psicosocials i de l'organització del treball en l'accidentalitat.
- Participar proactivament en l'elaboració, en la implementació i en el seguiment de plans de mobilitat en les empreses i en els centres d'activitat laboral.

PROMOURE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA AL TREBALL ÉS UN PROCÉS, EN EL QUAL, HA DE GARANTIR-SE LA PARTICIPACIÓ ACTIVA DELS TREBALLADORS I LES TREBALLADORES

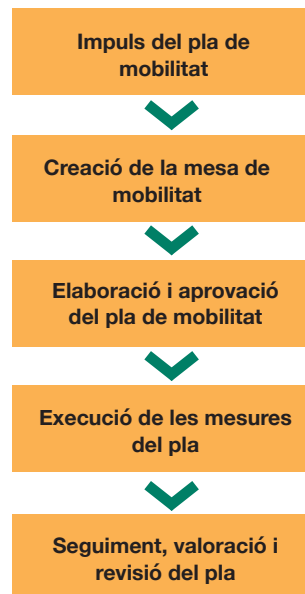
- Treballar de manera coordinada amb les administracions, perquè els nous plans d'ordenació urbanística tinguin en compte la mobilitat dels treballadors i de les treballadores.
- Conscienciar i sensibilitzar tot el personal de les empreses dels beneficis socials, ambientals i econòmics d'avançar cap a la mobilitat sostenible i segura al treball.
- Facilitar informació i materials divulgatius, sobre mobilitat sostenible i les actuacions que fomenten l'ús eficient del vehicle privat, la utilització del transport públic, la mobilitat a peu i amb bicicleta, etc.
- Incorporar una perspectiva transversal en l'anàlisi de les necessitats, incorporant la perspectiva de gènere. Per això, s'hauria d'incorporar la mobilitat en els plans d'igualtat de les empreses.

- Analitzar les necessitats i dedicar especial atenció als grups més vulnerables amb major taxa d'accidents *in itinere*: les dones, els menors de 30 anys i les persones amb contracte temporal, que tenen un major risc de patir un accident *in itinere*.
- Participar en l'organització dels desplaçaments en jornada amb l'objectiu de reduir-los al màxim possible i que, tant com es puga, es realitzen amb maneres segures i sostenibles.

El pla i la gestió de la mobilitat en els centres de treball

Per prevenir els accidents *in itinere* i en jornada, s'ha de planificar i gestionar la mobilitat per aconseguir un nou model de mobilitat, on el cotxe i la moto perden protagonisme a favor de les maneres i pràctiques alternatives més segures.

Fases d'implantació d'un pla de mobilitat sostenible i segura



Meses de mobilitat d'empreses

Es tracta de crear les meses de mobilitat, és a dir, espais estables de participació i concertació amb representants de treballadors i treballadores, per les direccions de les empreses. El seu objectiu és promoure i col·laborar en la realització del pla de mobilitat i impulsar i divulgar l'engegada de les propostes. Alhora, la mesa de mobilitat hauria de ser l'òrgan de referència en la gestió de la mobilitat del centre de treball. A l'hora de ser constituïda, és important parlar esment a la seua composició paritària. Per assegurar una perspectiva adequada de gènere no es tracta solament d'assegurar una participació física i nominal d'aquest, o semblant nombre de treballadors i treballadores, sinó que la mateixa mesa en cadascun dels seus passos i de les seues decisions, ha de realitzar anàlisis i valoracions des de la perspectiva de gènere, plantejant-se sempre les preguntes fonamentals:

- Afecta de la mateixa manera homes i dones?
- Declaren necessitar el mateix les treballadores i els treballadors?
- Són iguals les preferències de treballadores i treballadors?

EL REIAL DECRET 404/2010, PEL QUAL ES REGULA L'ESTABLIMENT D'UN SISTEMA DE REDUCCIÓ DE LES COTITZACIONS PER CONTINGÈNCIES PROFESSIONALS A LES EMPRESSES QUE HAGEN CONTRIBUÏT ESPECIALMENT A LA DISMINUCIÓ I PREVENCIÓ DE LA SINISTRALITAT LABORAL.

UNA DE LES MESURES PREVISTES ÉS ELABORAR PLANS DE MOBILITAT VIAL EN L'EMPRESA COM A MESURA PER A PREVENIR ELS ACCIDENTS DE TREBALL *IN ITINERE*.

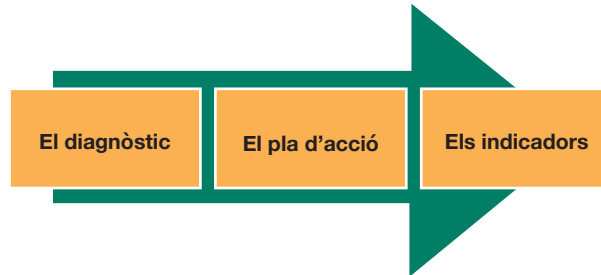
Elaborar plans de mobilitat sostenible

A partir de la demanda i l'oferta de la mobilitat s'han d'establir les estratègies i mesures d'intervenció per a fomentar la mobilitat sostenible.

L'OBJECTIU PRIORITARI HA DE SER GARANTIR EL DRET A LA MOBILITAT SOSTENIBLE, SEGURA, SALUDABLE, EQUITATIVA I ECONÒMICA DE TOTS ELS TREBALLADORS I TOTES LES TREBALLADORES, ÉS A DIR: CAL REDUIR LA DEPENDÈNCIA DEL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT PER ACCEDIR AL TREBALL, SEGONS LES CARACTERÍSTIQUES DE MOBILITAT I SOCIOLABORALS DE TOTES LES PERSONES CONCERNIDES, HOMES I DONES.

Un pla de mobilitat sostenible és un procés dinàmic que no es tanca mai, sinó que ha d'estar en permanent revisió.

El Pla ha de constar de tres parts:



El diagnòstic

Cal conèixer la realitat per transformar-la. S'ha de recopilar informació i dades que permeten identificar adequadament els problemes i les disfuncions.

- Característiques del centre de treball. Sector d'activitat, nombre de treballadors i treballadores, localització, etc.
- Demanda. L'enquesta: Cal conèixer els hàbits, les necessitats i les problemàtiques de tots els treballadors i les treballadores. S'ha de realitzar una anàlisi específica i diferenciada de la demanda d'acord amb les necessitats diferenciades de treballadores i treballadors, aplicant la perspectiva de gènere.
- Oferta. Infraestructures i serveis de mobilitat i accessibilitat.
 - Des del punt de vista de la demanda: Qüestionari específic a les empreses i als treballadors i les treballadores (que incloga aquells elements necessaris per a poder

valorar la demanda des d'una perspectiva de necessitats transversal i de gènere).

- Des del punt de vista de l'oferta. Cal conèixer la disponibilitat i l'estat de l'oferta de les maneres alternatives al vehicle privat motoritzat per accedir al centre de treball.
 - * Oferta de transport públic: itineraris, cobertura horària, freqüències, localització i estat de les parades (marquesina, informació, accessibilitat, etc.)
 - * Estat dels itineraris a peu i amb bicicleta: grandària de les voreres i estat de la pavimentació, il·luminació, obstacles, passos de vianants, semàfors, etc. Presència de carrils bici i oferta d'aparcament de bicicletes segur.
 - * Cotxe privat: accessos, aparcament i cotxe compartit.

Pla d'acció

Cal plantejar i impulsar les mesures correctores i d'actuació. S'han de fer propostes operatives concretant objectius temporals, incloent-hi el pressupost i la responsabilitat d'execució de les mesures.



➤ ALTERNATIVES PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Desplaçaments a peu i amb bicicleta:

- Cal garantir uns itineraris segurs, tant des del punt de vista del trànsit com de la seguretat ciutadana de les persones usuàries i còmodes amb voreres amples, pavimentades, il·luminades, control de la indisciplina en l'aparcament, etc.
- Cal organitzar desplaçaments a peu conjunts des de les empreses a les parades o estacions de transport públic per augmentar la sensació de seguretat.
- Instal·lació d'aparcaments de bicis segurs i protegits, prioritàriament a l'interior dels edificis. Cal instal·lar vestuaris i dutxes.
- Implantació d'una flota de bicicletes del centre de treball adaptades (per exemple amb seients per a menors o cistelles per a la compra).



- Edició d'una guia informativa que arreplegue les recomanacions bàsiques per a la realització dels trajectes amb bicicleta, on s'incloga els itineraris més segurs i accessibles.
- Cal impartir cursos de seguretat vial, bicicleta i de manteniment i xicotetes reparacions.
- Cal pacificar el trànsit de l'entorn del centre de treball.

Desplaçaments amb transport públic:

- Cal informar els treballadors i les treballadores de l'oferta de transport públic.
- Cal adequar els horaris del transport públic a les entrades i eixides dels treballadors i les treballadores, s'han de reforçar les freqüències i la capacitat.
- Cal implantar nous serveis i adequar les línies de bus que hi ha, canviant itineraris per millorar la cobertura territorial, acostar les parades als centres de treball, i situar-les en llocs ben il·luminats, amb bona visibilitat i no aïllades.
- Tant com es puga en zones aïllades s'han d'agrupar les estacions i les parades de transport públic, per facilitar que en els temps d'espera hi haja un major nombre d'usuaris/àries.
- En els autobusos nocturns que circulen per àrees poc concorregudes, amb concentració de centres de treball, cal implantar parades intermèdies o a demanda (que permeten sol·licitar en quin punt baixar dels autobusos, per facilitar aproximar-se tant com es puga al punt de destinació i així caminar el menor temps possible sense companyia).

- Cal garantir que hi haja permanentment personal d'atenció a l'usuari/usuària en les estacions, per evitar la sensació d'inseguretat.
- Cal oferir abonaments de transport als treballadors/es.
- Bonificació dels abonaments de transport segons els RD6/2010 i RD1788/2010, estableixen exempcions en l'IRPF a persones treballadores i de les cotitzacions de la SS dels empresaris/àries, quan aquests lliuren títols de transport públic amb un límit de 1.500 € anuals.

Recuperació i ampliació del transport col·lectiu d'empresa

- Cal garantir l'accés a tots els treballadors i les treballadores d'un mateix centre de treball sense exclusions.
- Cal mancomunar entre empreses el servei de bus per convertir-lo en el bus del polígon, parc empresarial, etc.
- Cal garantir la intermodalitat amb altres serveis i maneres de transport públic.
- Cal revisar periòdicament els itineraris i horaris i adequar-los a les noves necessitats.
- Que l'empresa adquireixca furgonetes i les cedisca als treballadors/es, perquè ells mateixos gestionen la conducció i els itineraris i les parades per als seus desplaçaments al treball (*vanpool*).
- Cal posar transport d'empresa per a les rutes habituals entre diferents centres de treball d'una empresa.

Gestió sostenible de l'aparcament

- Cal prioritzar l'aparcament gratuït per a persones amb minusvalideses, dones embarassades, cotxes compartits, treballadors i treballadores amb nul·les o escasses possibilitats d'utilitzar alternatives, etc.
- Cal reduir l'espai d'aparcament en l'espai públic i a l'interior de les empreses.
- Cal posar tarifes a l'aparcament per finançar les actuacions de mobilitat sostenible.

Suport al cotxe compartit (carpool)

- Creació d'una pàgina web per a gestionar i promoure el cotxe compartit.
- Cal garantir les millors places d'aparcament dins del recinte de les empreses o en la via pública.
- Cal oferir incentius econòmics, vals de gasolina, etc.
- Cal fer coincidir els horaris de treballadors i treballadores per facilitar que es pugui compartir cotxe.
- Cal compartir vehicle per als desplaçaments en jornada.

Altres mesures:

- Cal construir un portal web de mobilitat, per informar de les alternatives a l'ús del vehicle privat i connectar amb el gestor de mobilitat per a queixes, suggeriments, consultes, etc.
- Cal promoure el teletreball amb les despeses

associades cobertes per l'empresa i realitzar una avaluació dels riscos laborals del lloc de treball.

- En el cas de ser una empresa amb diversos centres de treball, cal fomentar que els treballadors/es treballen en els centres de treball més propers als seus domicilis.
- Cal fomentar les comunicacions en jornada no presencials (videoconferències, correu electrònic, telèfon, etc.)



Indicadors de control i seguiment del pla

S'ha d'avaluar el grau d'aplicació de les mesures proposades en el pla i igualment, les conseqüències de l'execució de les mesures establides en el pla de mobilitat. Això permetrà avaluar i revisar la validesa de les propostes i seguir els progressos.

Aquesta valoració pot basar-se en indicadors numèrics que permeten veure l'avaluació d'un determinat fenomen:

- Desplaçaments a peu, ús del transport públic i la bicicleta, diferenciant entre homes i dones i prestant també especial atenció als col·lectius més vulnerables.
- Places d'aparcament de cotxes.
- Càlcul d'emissions atmosfèriques.
- Accidents *in itinere* i en missió.



> PER A MÉS INFORMACIÓ:

Estudis de mobilitat i gènere

- José Manuel Casado Díaz: Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales. Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques. 2000.
- Carme Miralles Guasch: Dones, mobilitat, temps i ciutat. Institut Català de les Dones. 2000 .
- Marta Román Rivas i Pilar Vega Pindado: Patronos de movilidad en el Transporte público de Andalucía. Grupo de Estudios y Alternativa gea21. 2011.
- Juana María Rodríguez Moya i Juan Carlos García Palomares: Diversidad de género en la movilidad cotidiana en la Comunidad de Madrid. Butlletí de l'Asociación de Geógrafos Españoles Núm. 58 - 2012.
- Ángela Mena Ponce i Marta Soler Gastón: La mobilitat urbana de dones i homes en la ciutat de València. Ajuntament de València 2014.
- Informe de la encuesta de movilidad al trabajo de personas residentes en Zaragoza. CCOO d'Aragó, IERMB i ISTAS. 2015.
- Mobilitat i gènere a la ciutat de Barcelona. Direcció del Programa de Dona. Ajuntament de Barcelona. 2015.

- M. Isabel Olmo Sánchez i Elvira Maeso González: Diferencias de género en la movilidad en regiones urbanas de Andalucía. Universitat de Màlaga 2016.
- Nocturnes. La vida quotidiana de les dones que treballen de nit en l'àrea metropolitana de Barcelona. Col·lectiu Punt 6. 2017.
- Laura Diéguez Ferrer: "La movilidad con perspectiva de género". Revista Trabajadora CCOO núm. 63 -2018.

Publicacions per a l'acció sindical en mobilitat

- Diversa autoria. Guia: La movilidad al trabajo, 35 experiencias y buenas prácticas. ISTAS 2008.
- Diversa autoria. Guia: Com avançar cap a un model de mobilitat dels treballadors i treballadores més sostenible? Guia pràctica de suport a l'acció sindical. ISTAS 2008.
- Diversa autoria. Glossari de mobilitat. ISTAS. 2009.
- Diversa autoria. Una movilidad de los trabajadores segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible). CCOO 2014.
- Diversa autoria. La movilidad sostenible y la negociación colectiva. CCOO. 2015.
- Diversa autoria. Caja de herramientas de movilidad sostenible para hacer frente al cambio climático. ISTAS 2015.
- Diversa autoria. Guía de movilidad sostenible al trabajo. 23 Experiencias y buenas prácticas. CCOO Aragón i ISTAS 2016.

Vídeos

Dones, feines i mobilitat: sector públic. CCOO de Catalunya 2015

<http://www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=4385>

Dones, feines i mobilitat: sector de la neteja d'edificis i locals. CCOO de Catalunya 2015

<http://www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=4386>

Dones, feines i mobilitat: recerca d'ocupació. CCOO de Catalunya 2016

<http://www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=4384>

Dones, feines i mobilitat: polígons industrials. CCOO de Catalunya 2016

<http://www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=4383>

Webs

Portal de movilidad al trabajo d'ISTAS-CCOO <http://movilidad.istas.net>

Pàgina web CS CCOO PV <http://www.pv.ccoo.es>

Xarxes

Facebook:

<https://www.facebook.com/ccoopv/>

<https://www.facebook.com/SalutLaboraliMediAmbientCCOOPV>

Twitter:

[@ccoopv](https://twitter.com/ccoopv)





GENERALITAT
VALENCIANA



INVASSAT

Institut Valencià de
Seguretat i Salut en el Treball

Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient