



## Semana europea de la Movilidad Sostenible y Segura (16-22 de septiembre de 2011)

### Movilidad sostenible y segura al trabajo

#### El compromiso de CCOO con la movilidad sostenible y segura

Estamos en plena crisis económica pero también en un momento de cambio en que la sociedad demanda, cada vez más, transformar el modelo de movilidad de manera que el vehículo privado motorizado pierda su hegemonía en favor de los medios de transporte más sostenibles, seguros, saludables, económicos y equitativos.

Las formas como los trabajadores/as se desplazan a los centros de trabajo ha experimentado una transformación continua en las últimas décadas en que se ha pasado a un modelo de movilidad en el que el coche privado, utilizado por una sola persona, tiene un papel preponderante y determina el modelo de modelo imperante.



El traslado paulatino y constante de la actividad industrial y los centros de actividad productiva a la periferia de las ciudades y áreas metropolitanas, a

polígonos segregados de los núcleos urbanos y con una comunicación mediante transporte público muy deficiente, cuando no inexistente, inaccesibles a pie o en bicicleta, ha hecho del automóvil una herramienta imprescindible, una dependencia que ha originado cuantiosos problemas sociales y ambientales que han afectado al bienestar del conjunto de la sociedad, de las empresas y, sobre todo, los trabajadores/as: exclusión laboral, accidentes, pérdida de competitividad,

emisiones que afectan a la salud de las personas convirtiéndose en una verdadera pandemia, ineficiencia energética, horas perdidas en las congestiones, despilfarro de suelo productivo utilizado para aparcamiento e infraestructuras, etc., son los principales impactos negativos que afectan a la calidad de vida, al bienestar y al rendimiento profesional de los trabajadores/as, así como a la competitividad de las empresas y, por extensión, al conjunto del sistema productivo y la economía del país.

Algunas de estas disfunciones conllevan que los avances sindicales que se consiguen en la negociación colectiva, como la reducción de jornada y los aumentos salariales, se acaben perdiendo en tiempo, dinero y calidad de vida a causa de los desplazamientos cotidianos en coche.

El cambio de esta tendencia tiene que venir de la mano de un amplio abanico de actuaciones en el que participen todos los agentes implicados: sindicatos, empresas y administraciones. Un cambio que pasa por la integración de las políticas de transporte y movilidad con la ordenación territorial y urbanística; la aprobación de cambios normativos y fiscales que favorezcan la ecomovilidad; el impulso a las alternativas reales al vehículo privado; políticas de información y sensibilización de los ciudadanos, etc.

La movilidad se ha convertido en un factor de riesgo laboral añadido para miles de personas que han de soportar las condiciones de tensión y estrés en momentos de congestión de tráfico, conducir con la preocupación de llegar tarde al trabajo o de no encontrar aparcamiento, etc.

Si bien en los últimos años las cifras de accidentes laborales con baja y los siniestros mortales han ido disminuyendo, los accidentes *in itinere* han seguido la tendencia al alza. España se mantiene como el estado de la UE con los peores índices en materia de siniestralidad. En el estado español cada año hay unos 400.000 accidentes de tráfico cuyo origen es *laboral* (en torno a un 40% del total de accidentes), en los que mueren cerca de un millar de personas. Uno de cada nueve accidentes laborales que causan baja en España está originado por el tráfico motorizado.

El transporte de personas y mercancías se ha convertido en uno de los principales sectores emisores de gases de efecto invernadero (GEI) y elementos contaminantes de la atmósfera a escala planetaria, por delante, incluso, de la actividad industrial presente en las grandes áreas urbanas y metropolitanas. El incremento del volumen del transporte en toda Europa en los últimos 10 años ha hecho que las mejoras tecnológicas introducidas no hayan supuesto una gran reducción general de las emisiones.

Cada día laborable se realizan en España unos 120 millones de desplazamientos, la mitad de los cuales tienen su origen en un motivo laboral. Más de un 65% de los trabajadores/as acceden en coche o moto a su puesto de trabajo, frente a un 15% en transporte público y un 20% en bicicleta o a pie. Reducir las emisiones contaminantes es una responsabilidad compartida por toda la ciudadanía.

Aunque, aparentemente, la capacidad de actuación de cada individuo sea pequeña, la realidad es que la suma de los esfuerzos da grandes resultados colectivos.

Desde hace años, CCOO se preocupa por los efectos de las externalidades negativas provocadas por el uso intensivo e ineficiente del transporte privado. Por eso creemos necesario profundizar en todas aquellas herramientas que representen una mejora en la planificación y gestión de la movilidad, que se encaminen hacia un modelo más sostenible y seguro del transporte al lugar de trabajo.

CCOO entiende que las políticas generadoras de empleo estable y de calidad en el transporte público son un excelente antídoto para salir de la crisis, así como todas las relacionadas con medidas de calmado de tráfico e implementación de soluciones que reduzcan los altos niveles de contaminación de nuestras ciudades y áreas metropolitanas, como la peatonalización y la reducción de la oferta de aparcamiento para no residentes.

Para poder aplicar estos objetivos estratégicos a la realidad de los centros de trabajo, es necesario realizar una importante labor sindical de información, sensibilización, formación y participación. Sólo así se conseguirá unificar los esfuerzos de los trabajadores/as y del conjunto de los agentes implicados para trazar el camino hacia una movilidad sostenible al centro de trabajo.

CCOO pide que la movilidad sostenible se incorpore a la negociación colectiva en todos los niveles, y que las grandes empresas y polígonos se establezca la figura del responsable de movilidad, con la misión de dinamizar las políticas de movilidad pactadas y ayudar a resolver los problemas derivados.

## El decálogo de CCOO

1. En las grandes empresas y centros de actividad laboral es importante nombrar la figura del gestor de movilidad, constituir consejos de movilidad (integrados por empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte) en los polígonos industriales y centros de movilidad.

2. La apuesta central es el transporte colectivo, con criterios de racionalidad. Es decir, dimensionando los vehículos para optimizar su uso y eficiencia. Deben establecerse enlaces con las redes de transporte público (intermodalidad), para crear un sistema de movilidad sostenible.

3. Otras alternativas complementarias son incentivar el uso del coche compartido, la bicicleta y los desplazamientos a pie.

4. La empresa debe subvencionar de forma negociada y mediante una acción positiva la utilización de estos medios.

5. El derecho al transporte debe materializarse en el derecho al título de transporte, de carácter personal y que abarque a toda la plantilla, con independencia de su fecha de ingreso y de la situación laboral que tenga (subcontratos, contratos, personal de las empresas de trabajo temporal — ETT—, trabajadores autónomos dependientes, etc.).

6. Incorporar la movilidad in itinere y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales: el plan de movilidad debe ser una parte de la prevención de riesgos laborales.

7. Incluir la auditoría de movilidad en los estudios para obtener un sistema de certificado de calidad (EMAS o ISO).

8. Favorecer la implantación de coche multiusuario a la empresa, tanto como flota propia como entre los trabajadores/as.

9. La negociación colectiva debe establecer, como criterios para gestionar la movilidad, la diversidad de situaciones personales, especialmente de los colectivos con mayores desigualdades en materia de movilidad (mujeres, inmigrantes, jóvenes y discapacitados), y buscar, en caso necesario, alternativas personalizadas. Igualmente, debe excluir el carné 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 y trabajadoras en los centros de trabajo más próximos a su domicilio, incentivando sistemas de voluntariedad, permutas, etc.

**CCOO ha de promover el debate a las empresas para concertar una movilidad al trabajo con modos alternativos al vehículo privado motorizado**

Departamento Confederal de Movilidad de CC OO  
[www.ccoo.es](http://www.ccoo.es)