

El 22 de septiembre, "Día sin coches", la Secretaría de Salud Laboral y Responsabilidad Social de CCOO en el Ayuntamiento de Madrid, organizó una Jornada Formativa Singularizada, bajo el título "**Madrid por una movilidad más saludable**", que levantó un gran interés, dado el importante número de inscritos y la variedad de sus procedencias. Fue el cierre de CCOO a los actos por la Semana Europea de la Movilidad 2015.

A este curso se acercó personal del Ayuntamiento de muy distintas áreas y distritos, con una variada muestra de niveles de responsabilidad y funciones, lo que denota el interés existente, por la importancia y transversalidad de la movilidad a los centros de trabajo.



El primer hecho a destacar fue la presencia de la Concejala de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, Inés Sabanés, que abrió el acto mostrando la cercanía y disponibilidad del nuevo Gobierno para recoger los problemas de su personal y de la ciudadanía, distanciándose aún más de los equipos encabezados por Ana Botella y Ruiz Gallardón.

Inés agradeció el esfuerzo de reflexión y trabajo aportado por este sindicato, y nos introdujo en el momento actual con dos puntos claves:



INFORMA

RESUMEN DE LA JORNADA

Madrid x una movilidad + saludable.

- La previsión de sanción que nos impondrá la Unión Europea a Madrid, por incumplimiento en los años precedentes, de las normas que velan por ofrecer una calidad saludable del aire que respiramos.
- La Conferencia de París sobre cambio climático, que nos obliga a ser valientes y tomar medidas aunque generen críticas, como ha sido el cierre reciente de algunas calles de Madrid al tráfico rodado porque la transición hacia una ciudad sostenible es impostergable, ya que el tiempo se agotó.

Por ello se ha comprometido a realizar un nuevo Plan de Calidad del Aire para Madrid, con medidas ya tomadas por otras ciudades europeas como limitación de velocidad, cierre parcial del centro histórico al tráfico rodado, prohibición de circulación según matrículas, promoción de vehículos eléctricos y compartidos como alternativas,... Además de un Protocolo de Medidas para prevenir y reducir los episodios de contaminación entre los empleadas y empleados públicos más expuesto por las tareas que realizan a la intemperie.

Pedro Delgado, Secretario General de la SSI de CCOO en el Ayuntamiento de Madrid, insistió sobre la importancia de la movilidad sostenible y la accesibilidad a los centros de trabajo, tendiendo la mano al diálogo para alcanzar un Pacto por la Movilidad, no solo para la ciudadanía, también para la plantilla municipal, que a diario realiza miles de desplazamientos por motivos laborales. Mientras tanto CCOO seguirá haciendo propuestas como la integración de BICIMAD en el abono transporte, con la intención de que se use ese servicio en el ámbito del trabajo y también que se favorezcan los concursos de traslado y el tele trabajo.

Toda la jornada estuvo moderada por Maribel Vidal, responsable de la Secretaría, que combinó la ingrata tarea de ajustar tiempos con la exposición breve de datos de interés, como las iniciativas emprendidas sobre la materia desde 2009 o la elevada siniestralidad laboral del personal del Ayuntamiento, desde 2010 a 2014, con un promedio de 300 bajas anuales en accidentes de tráfico con motivo laboral (“in itinere” o “en misión”), sin duda otra buena



INFORMA

RESUMEN DE LA JORNADA

Madrid **x** una movilidad **+** saludable.

razón para justificar la apuesta continua de CCOO por la movilidad sostenible y segura, aparte de los costes por exclusión social, contaminación, etc.



Federico Sólvez, licenciado en psicología, nos sorprendió al describirnos cómo, desde el siglo pasado, el marketing nos ha inculcado una falsa necesidad del coche, convirtiéndolo en rey de los desplazamientos, que casi garantiza éxito y libertad. Pasó por los anuncios subliminales hasta los más directos y claros, mostrando cómo se utilizan métodos clásicos pero también reclamos sexistas, clasistas o, con carga erótica para inclinar nuestra elección de compra. También advirtió que hasta la neurología (especialidad médica) está siendo utilizada en estos procesos, por lo que solo podemos afrontarlos desde el conocimiento de sus tácticas o como dijo Erich Fromm, “... usan perfeccionados métodos de sometimiento a las ideas dominantes, por lo que a menos que podamos ver lo que se esconde detrás de los engaños, seremos incapaces de conocernos a nosotros mismos.”

Pilar Vega, profesora de la Universidad Complutense, abrió la ventana del tiempo, haciéndonos ver lo que ha supuesto el urbanismo de nuestra ciudad en el último siglo, más orientado a facilitar el paso de los coches que a la conversión de un espacio habitable para los humanos. Fue esclarecedor el ejemplo de cómo y porqué se construyó la Gran Vía, alterando y dividiendo la ciudad en pro de los primeros coches. También recordó que desde los años sesenta ningún plan o estrategia territorial, promueve la desconexión a este modelo insostenible de acceso en coche al comercio (ahora grandes superficies) o a los centros de producción (ahora polígonos industriales). En definitiva, hemos pasado de la vida de barrio a la vida en el “auto”, donde la accesibilidad y la velocidad de tránsito giran en torno a él, perjudicando a las personas con movilidad reducida (niños, ancianos, etc.), siendo éste un enorme grupo que incluye a quienes no disponen de automóvil, o se encuentran temporalmente disminuidos en su capacidad motora.

Juan García, de Ecologistas en Acción, nos recordó que la movilidad es una cuestión también de salud pública, ya que las muertes prematuras por contaminación atmosférica se estiman en 400.000 personas en Europa, unas



INFORMA

RESUMEN DE LA JORNADA

Madrid **x** una movilidad **+** saludable.

25.000 en España, y que el 60-70 % de dicha contaminación proviene del tráfico en el interior de las ciudades. Reclama planes con objetivos y responsabilidades, que no desemboquen en los mismos fracasos que los anteriores, pidiendo ejemplaridad de los poderes públicos en el uso de transporte sostenibles y que asuman la necesidad de informar con rapidez y transparencia sobre del estado de la calidad del aire a los ciudadanos de Madrid, para que puedan decidir sobre sus próximas actividades, pero que también sirvan para decisiones de salud pública, como anular o posponer clases de educación física en los colegios.

Ana Belén Sánchez, asesora de la OIT y experta en empleos verdes, incidió en la profundidad y complejidad de los múltiples campos afectados, porque la movilidad es una cuestión energética, de transporte, urbanística, de empleo, ciudadana..., por tanto es necesario un trabajo multidisciplinar y en continuo diálogo para encontrar soluciones efectivas. Puso el acento en la normativa española, hasta la fecha escasa y no vinculante, faltando una ley de movilidad y de financiación del transporte público, pero también resaltó que en la experiencia internacional es mucho más importante la presión ciudadana que “anima” a las decisiones políticas de los legisladores.

Albert Vilallonga, desde el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), trajo el positivismo a las intervenciones, trasladando herramientas sindicales útiles (mesa de movilidad y plan de movilidad) y muchos ejemplos de buenas prácticas, que precisan ser replicadas en todos los centros de actividad. Están basadas en medidas favorecedoras (títulos de transporte, flexibilidad de entrada, etc.) y restrictivas, como la reducción de aparcamientos. Mostró exitosos casos reales como el del Hospital Virgen de las Nieves (Granada), donde el 7 % de la plantilla ya va en bici al trabajo, también en la empresa Repsol, que en Madrid ha dado la oportunidad a 700 empleados para que tele-trabajen reduciendo 31.236 viajes, en la Universidad de Zaragoza se ha creado una plataforma de coche compartido para su plantilla y estudiantes, etc.

Ya en plena fase de entrega de métodos y oportunidades para el cambio, [Ian Paterson](#), presidente de RESPIRO car-sharing, informó de que cada coche particular se usa una media de sólo el 3 % del tiempo que lo tenemos disponible, con un coste aproximado de 5.000 euros al año, siendo este gasto el segundo, con diferencia, de cuantos afectan a la economía familiar, superado únicamente por la compra o el alquiler de la residencia habitual. Por ello nos acercó su proyecto alternativo, destinado a quienes desean pagar por el uso del coche solo cuando lo necesitan. Este servicio posibilita la inter-modalidad en nuestros desplazamientos y además su empresa realizó una interesante oferta a toda la afiliación de CC00 en el Ayto de Madrid.

Por último, [Joaquín Jiménez](#), Jefe de Unidad Técnica del Contrato Integral de Movilidad y responsable municipal de la gestión de BICIMAD, nos contó la intención del Ayuntamiento de convertir la bicicleta en una opción más del transporte madrileño. Por ello se creó este servicio, que debe atraer a los usuarios de bicicletas privadas y provocar la realización de infraestructuras como los “carriles bici”, rompiendo la barrera que nos han impuesto en favor del coche y en contra del peatón y el ciclista, como consecución de un pretendido éxito social.



Afortunadamente, muy atrás, como en el Triásico donde aparecieron los dinosaurios, queda aquella frase de un “visionario” alcalde de la Capital:

"Como medio de transporte, la bici no sirve en Madrid"⁽¹⁾.

A los turnos de debate llegaron muchas preguntas y propuestas, pero por resumir destacamos ésta que muestra a la perfección cómo se diluye el trabajo de los técnicos y la inversión en los equipos, cuando se lanza un mensaje a la ciudadanía comunicando la mala calidad del aire, pero con un texto donde se lee “30 ppm de NOx”. Son datos “en clave” que deberían sustituirse por otros como “con la contaminación de hoy tenemos la determinada probabilidad de padecer asma y/o contraer cáncer de pulmón.”



Fue otra mañana intensa donde comprendimos cuánto tiempo nos llevan disuadiendo estratégicamente con la publicidad, nos remontamos a tiempos pasados en que también se expropiaba bajo la justificación del supuesto “progreso”, actualizamos datos de contaminación atmosférica que matan silenciosamente, sin apenas inmutarnos y se nos presentaron útiles herramientas para que decidamos nuestra pronta intervención, eludiendo abonar más costes de salud y laborales por oportunidades perdidas.

En fin, que enseguida tendremos al alcance la elección de nuevos gobernantes para corregir tantas políticas erróneas que nos trajeron a una situación insostenible -medioambiental y económicamente- y esperamos que tras su legislatura, no sigamos lamentando lo mismo; que no funcionan



INFORMA

RESUMEN DE LA JORNADA

Madrid x una movilidad + saludable.

los reguladores que controlan las leyes y que éstas son poco exigentes. Recordemos que somos la ciudadanía quienes elegimos a los legisladores y buena muestra del inmovilismo actual, es que ya en 2012, cerrábamos otro resumen como éste, escribiendo un párrafo tristemente vigente e ignorado:

“...a nadie se le escapa la necesidad de integrar en el apartado de gastos, todas las pérdidas económicas derivadas de la mortandad, la incapacidad, la enfermedad y los daños al patrimonio, que causan los accidentes viales y la contaminación, pues solo así los analistas del coste-beneficio contabilizarán la realidad del daño y para equilibrar pérdidas los impuestos habrán de compensar el esfuerzo de empresas y particulares concienciados con la necesidad de alcanzar una accesibilidad universal sostenible y segura, que beneficia transversalmente a toda la ciudadanía y por tanto, precisa una estrategia que coordine las políticas fiscales, urbanísticas, medio ambientales, energéticas, de empleo e innovación, formación, prevención de riesgos y por supuesto, las sanitarias y las de igualdad; criterios imprescindibles para la equidad social.”

Dicen que rectificar es de sabios, pero también que somos el “único animal” que tropieza dos veces con la misma piedra... ¿solo dos?

Luis Eduardo Molina / José Alberto López

(1)EL PAIS.ARCHIVO.

ANTONIO JIMÉNEZ BARCA Madrid 18 SEP 1995

El alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, del PP,... "Como medio de transporte, la bici no sirve en Madrid. Es una ciudad difícil y peligrosa; la orografía es muy particular: hay muchas cuestas, pero eso no quiere decir que no pongamos carriles bici donde podamos", señaló el alcalde.

[Un grupo de urbanistas catalanes y madrileños han diseñado una red de carriles bici para Madrid. Uno de ellos discurre por la Castellana.] "¿Cree que se puede poner un carril bici en la Castellana?", se le preguntó al alcalde.

"La simplificación muchas veces conduce a la demagogia. Madrid no es Barcelona, tiene muchas cuestas...", contestó...

"Un habitante de Vallecas nunca podrá ir en bici hasta Cibeles. Madrid no es la ciudad ideal. Eso no quiere decir que no impulsemos la bici. Lo estamos haciendo ya", concluyó el alcalde.