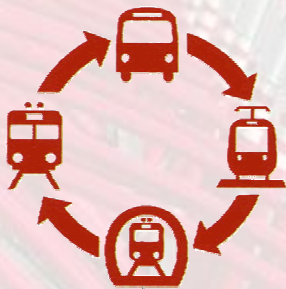


Mobilitat sostenible i segura al treball

El compromís de CCOO amb la mobilitat sostenible i segura

Actualment, estem en un moment de canvi en què la societat demanda, cada cop més, transformar el model de mobilitat de manera que el vehicle privat a motor perdi el domini hegemònic en favor dels mitjans de transport més sostenibles, segurs, saludables, econòmics i equitatius.

La manera com els treballadors/es es desplacen als seus centres de treball ha experimentat una transformació profunda durant els darrers decennis: s'ha passat a un model de mobilitat en què els cotxes privats, utilitzats sovint per una sola persona, hi tenen un paper predominant.



El trasllat progressiu de les indústries i dels centres d'activitat productiva a la perifèria de les ciutats, en polígons aïllats dels nuclis urbans i amb una comunicació amb transport públic molt deficient,

i inaccessible a peu o en bicicleta, ha fet de l'automòbil una eina imprescindible, una dependència que dona lloc a problemes socials i ambientals què han afectat al benestar del conjunt de la societat, de les empreses i, sobretot, dels treballadors/es: exclusió laboral, accidents, pèrdua de competitivitat, emissions que afecten la salut de les persones esdevenint una veritable pandèmia, ineficiència energètica, les hores perdudes a les congestions, malbaratament del sòl productiu utilitzat per l'aparcament i les infraestructures etc., són els principals impactes negatius que afecten a la qualitat de vida, el benestar i el rendiment professional dels treballadors/es, així com la competitivitat de les empreses i, per extensió, del conjunt del sistema econòmic.

Algunes d'aquestes disfuncions comporten que els avanços sindicals que s'aconsegueixen a la negociació col·lectiva, com la reducció de jornada i els augments salarials, s'acabin perdent en temps, diners i qualitat de vida a causa dels desplaçaments quotidians en cotxe.

El canvi d'aquesta tendència ha de venir de la mà d'un ampli ventall d'actuacions en què hi participin tots els agents implicats: sindicats, empreses i administracions. La integració de les polítiques de transport i mobilitat amb l'ordenació territorial i urbanística; l'aprovació de canvis normatius i fiscals que afavoreixin l'ecomobilitat; l'impuls a les alternatives reals al vehicle privat; polítiques d'informació i sensibilització dels ciutadans, etc.

La mobilitat s'ha convertit en un factor de risc laboral afegit per a milers de persones: s'han de suportar les condicions de tensió i estrès en moments de congestió de trànsit, conduir amb la preocupació d'arribar tard a la feina o de no trobar aparcament, etc.

Si bé en els darrers anys les xifres d'accidents laborals amb baixa i els sinistres mortals han anat disminuint, els accidents *in itinere* han seguit la tendència contrària. Espanya es manté com l'estat de la Unió Europea amb les pitjors dades en matèria de sinistralitat. A l'estat espanyol cada any hi ha uns 400.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" (entorn d'un 40% del total d'accidents), en els quals hi moren prop d'un miler de persones. Un de cada nou accidents laborals que causen baixa a Espanya és de trànsit. A Catalunya, l'accidentalitat a causa del trànsit representa fins el 59% de tots els accidents laborals.

El transport de persones i mercaderies s'ha convertit en un dels principals sectors emissors de gasos i compostos contaminants al món, per davant, fins i tot, de l'activitat industrial a les grans àrees urbanes i metropolitanes. L'increment del volum del transport a tota Europa en els darrers 10 anys ha fet que les millores tecnològiques introduïdes no hagin comportat una gran reducció general de les emissions. Cada dia laborable tenen lloc a Espanya uns 123 milions de desplaçaments, la meitat dels quals són per motiu laboral. Més d'un 65% dels treballadors/es accedeixen en cotxe al seu lloc de treball, davant d'un 15% en transport públic i un 20% en bicicleta o a peu.

Reduir les emissions contaminants és una responsabilitat compartida per tota la ciutadania. Encara que, aparentment, la capacitat d'actuació de cada individu sigui petita, la realitat és que la suma dels esforços dóna grans resultats col·lectius.

Des de fa anys, CCOO de Catalunya es preocupa pels efectes de les externalitats negatives provocades per l'ús intensiu i ineficient del transport privat. Per això creiem necessari aprofundir en totes aquelles eines que representin una millora en la planificació i gestió de la mobilitat, que s'encaminin cap a un model més sostenible i segur del transport al lloc de treball.

Per poder aplicar aquests objectius estratègics a la realitat dels centres de treball, és necessari realitzar una important tasca sindical d'informació, sensibilització, formació i participació. Només així s'aconseguirà unificar els esforços dels treballadors/es i del conjunt dels agents implicats per traçar el camí cap a una mobilitat sostenible al centre de treball.

CCOO de Catalunya demana que la mobilitat sostenible s'incorpori a la negociació col·lectiva en tots els nivells, i que a les grans empreses i polígons s'estableixi la figura del responsable de mobilitat, amb la missió de dinamitzar les polítiques de mobilitat pactades i ajudar a resoldre els problemes derivats.

El decàleg de CCOO de Catalunya

1. A les grans empreses és important nomenar la figura del gestor de mobilitat, constituir consells de mobilitat (integrats per empreses, sindicats, administracions i operadors de transport) i en conseqüència elaborar, de manera concertada, un pla de mobilitat als centres de treball per conèixer els hàbits de mobilitat dels treballadors/es i l'oferta de modes d'accessibilitat alternatius al vehicle privat motoritzat amb l'objectiu de proposar actuacions que fomentin la mobilitat sostenible.

2. Apostar pel transport col·lectiu, amb criteris de racionalitat: dimensionant els vehicles per a optimitzar-ne l'ús i l'eficiència; oferir serveis

útils, ràpids i còmodes establint enllaços amb les xarxes de transport públic per crear un sistema de mobilitat sostenible.

3. Garantir l'accessibilitat als centres de treball pels vianants amb condicions de seguretat i sense obstacles

4. Promoure l'ús del cotxe compartit garantint-ne l'eficàcia i reservant els millors aparcaments i afavorir la implantació del cotxe multiusuari a les empreses.

5. Promoure l'ús de la bicicleta garantint uns itineraris sense perills i confortables i un aparcament segur.

6. L'empresa ha de subvencionar de forma negociada les accions positives d'utilització d'aquests mitjans. El dret al transport s'ha de materialitzar en el dret al títol de transport, de caràcter personal, que ha d'abastar a tota la plantilla.

7. Incorporació de la mobilitat *in itinere* i l'accessibilitat al centre de treball a l'avaluació de riscos laborals: el pla de mobilitat ha de ser una part de la prevenció de riscos laborals.

8. Incloure l'auditoria de mobilitat en els estudis per a obtenir un sistema de certificat de qualitat (EMAS o ISO).

9. La negociació col·lectiva ha d'establir, com a criteris per a gestionar la mobilitat, la diversitat de situacions personals, especialment dels col·lectius amb unes desigualtats més grans en matèria de mobilitat (dones, immigrants, joves i discapacitats) i buscar, en cas necessari, alternatives personalitzades. S'ha d'excloure el permís de conduir i la propietat de vehicle com a criteri de selecció de personal: poden ser condicions complementàries, però no excloents.

10. Incorporar a la negociació col·lectiva el criteri de reubicació sistemàtica de treballadors/es als centres de treball més pròxims al seu domicili.

CCOO ha de promoure el debat a les empreses per concertar una mobilitat al treball amb modes alternatius al vehicle privat motoritzat