

**Project
E-COSMOS**
European Commuters for
Sustainable Mobility Strategies

This project has received funding from the European Union

1st workshop E – COSMOS

Transport & Mobility to Work

international perspectives in mobility

Manel Ferri

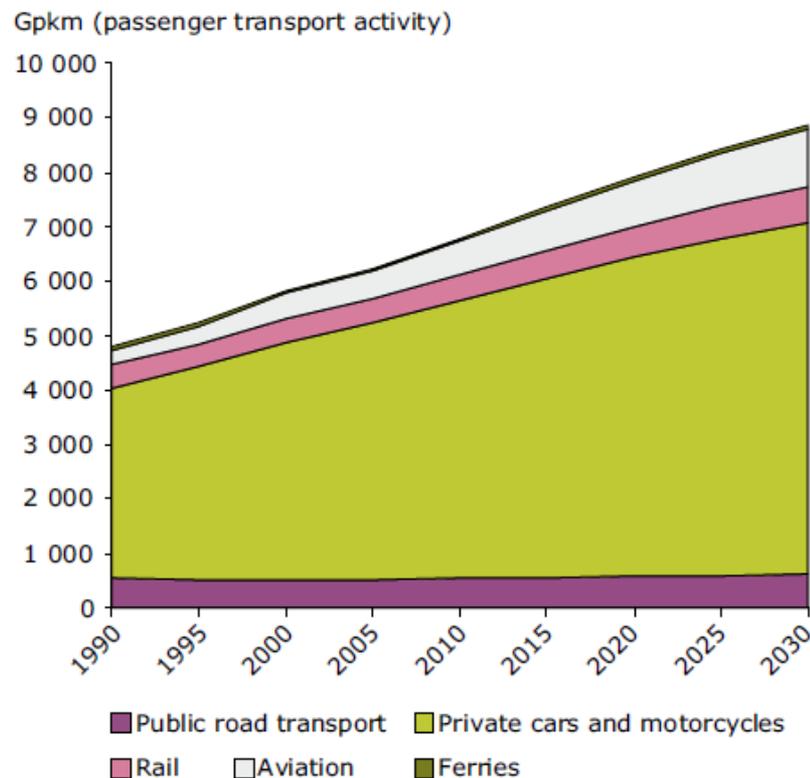
Departamento de Movilidad CS - CCOO

Madrid, 13th January 2011

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.



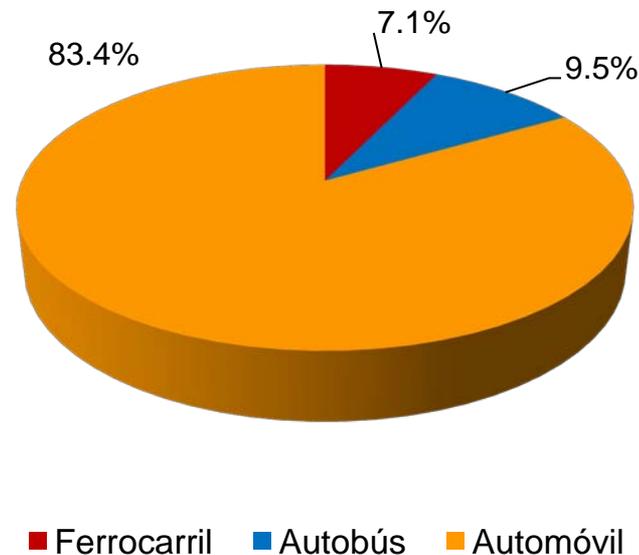


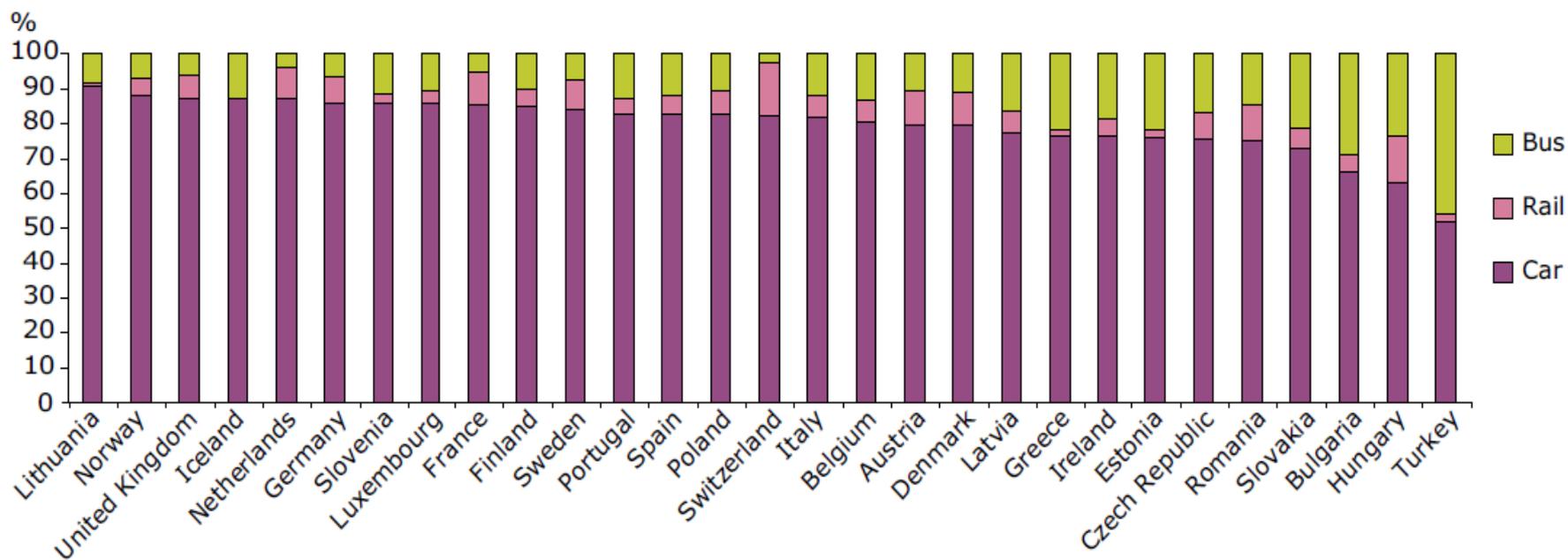
Las previsiones indican que el transporte privado continuará creciendo en Europa.

Agencia Europea del Medio Ambiente – Terms 2009

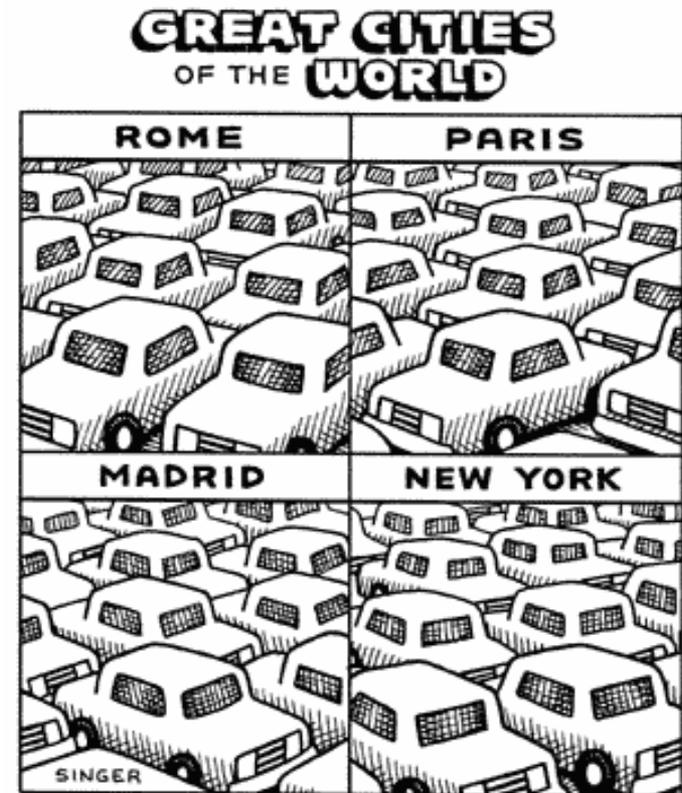
En el transporte de personas, el automóvil es el medio mayoritario en la Unión Europea.

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?

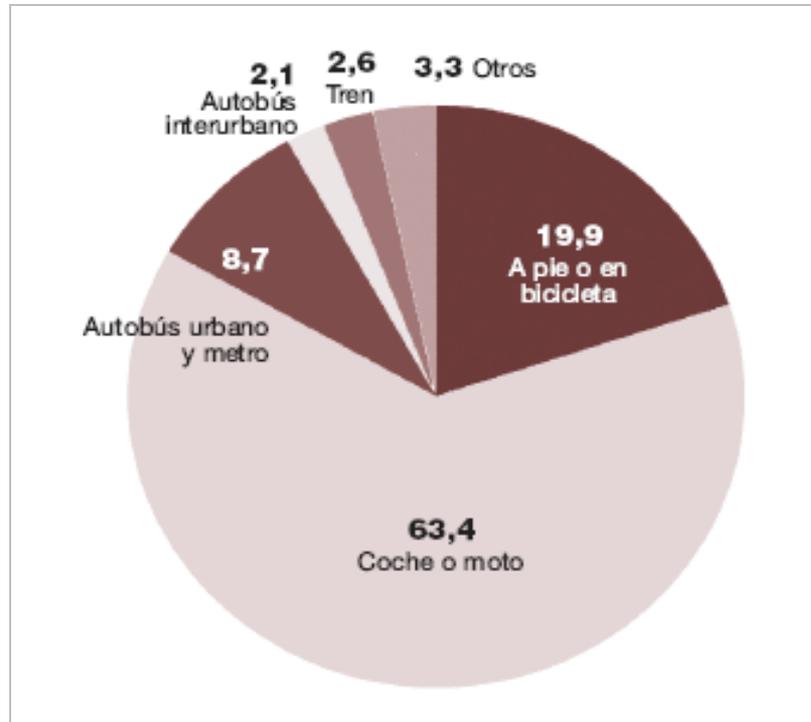
Los **datos estadísticos** muestran que la movilidad de los ciudadanos -y de los trabajadores/as en particular- exige cada vez más tiempo, energía y esfuerzo, lo que repercute en la calidad de vida individual y en el balance económico colectivo.



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



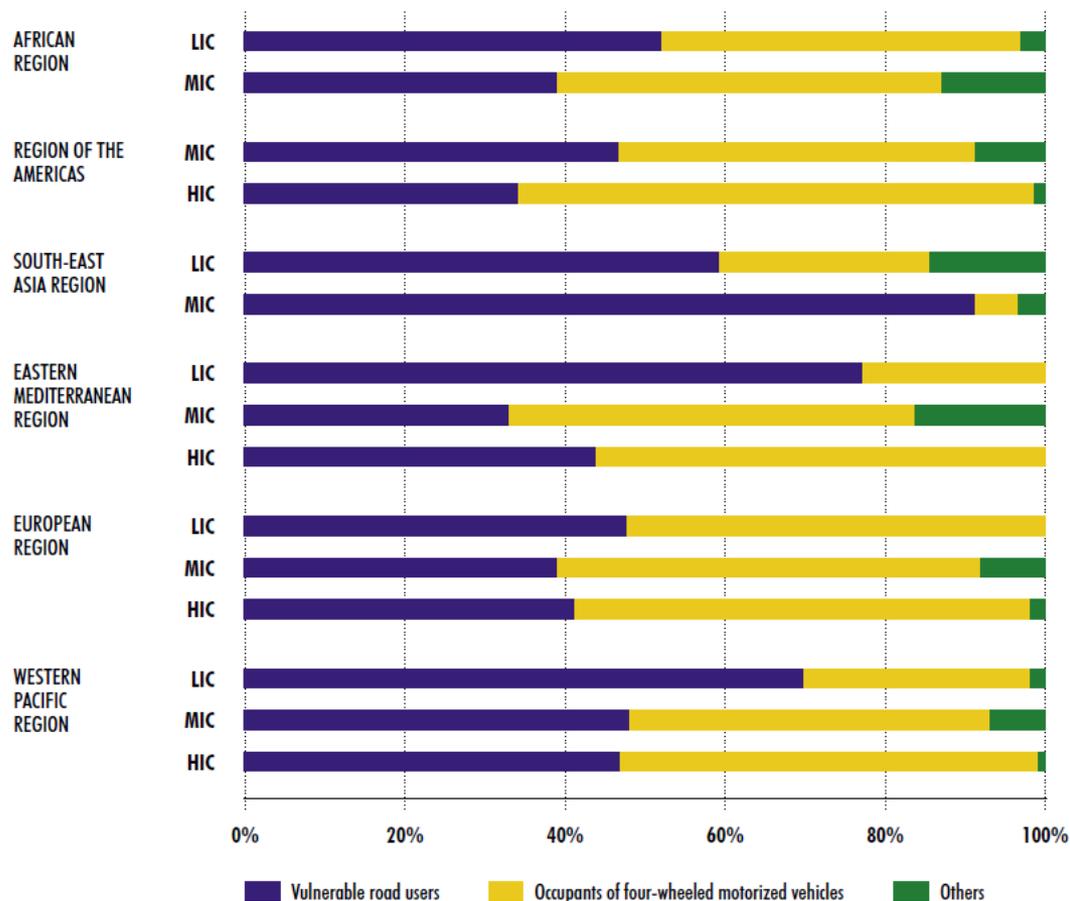
Causas principales de muerte (2004/2030)

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

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)

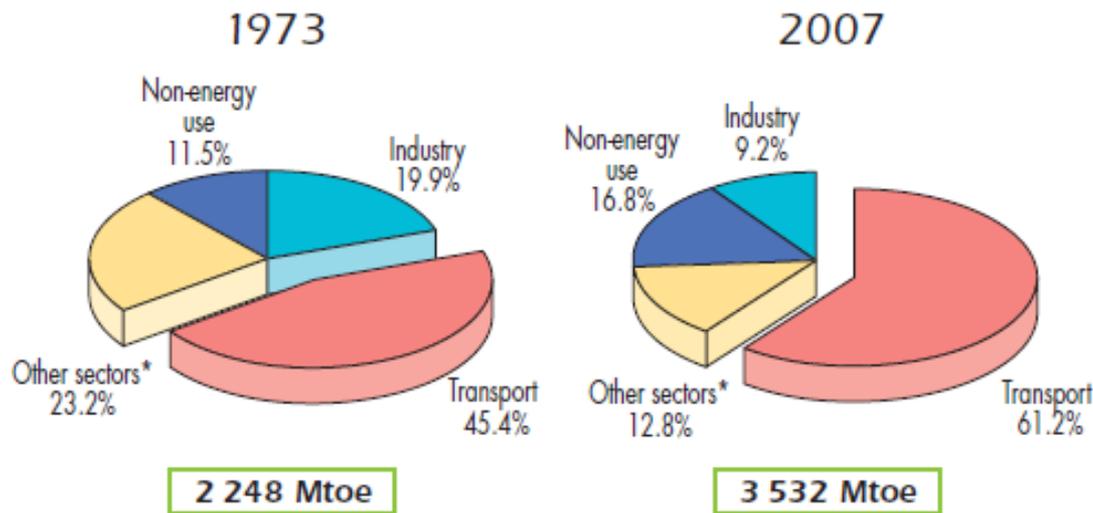
INEFICIENCIA

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



*Includes agriculture, commercial & public services, residential and non-specified other sectors.

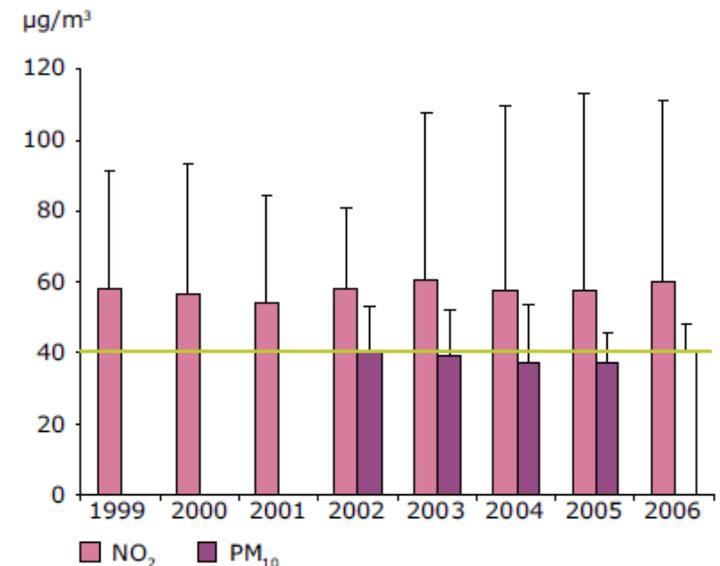
Consumo de petróleo
en el mundo,
por sectores

Agencia Internacional de la Energía

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.

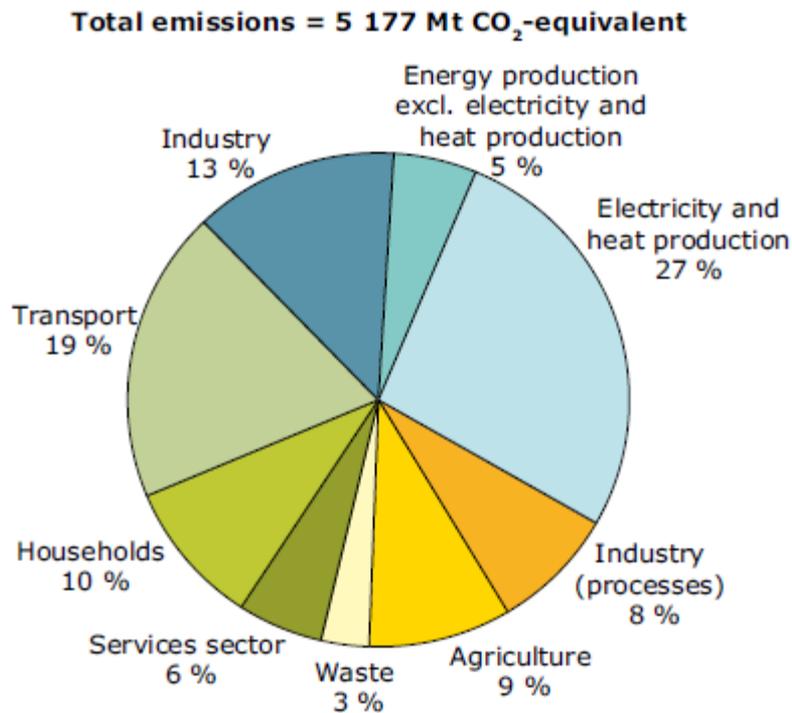
Source: European Topic Centre for Air and Climate Change, 2008.

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.



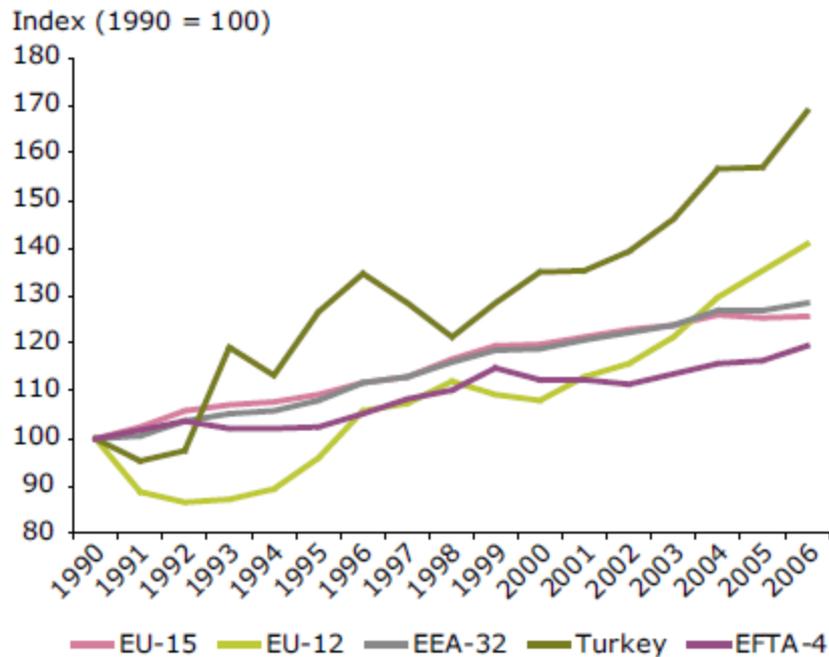
CAMBIO CLIMÁTICO



Emisiones totales en EU-27, por sectores

Agencia Europea del Medio Ambiente

CAMBIO CLIMÁTICO



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

Emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte.

Agencia Europea del Medio Ambiente

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

CONTAMINACIÓN

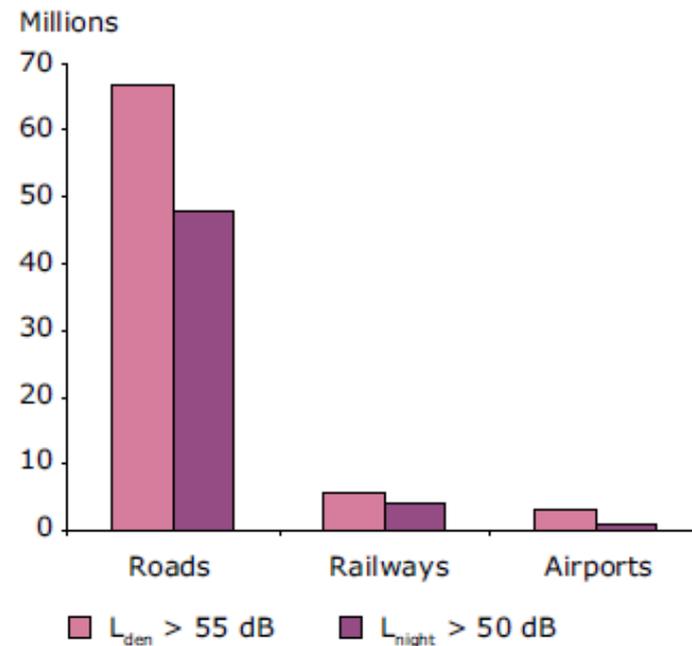
- ▶ Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, cada día 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios.
- ▶ Las concentraciones actuales de contaminantes producen unas 370.000 muertes prematuras al año, y más de 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.



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

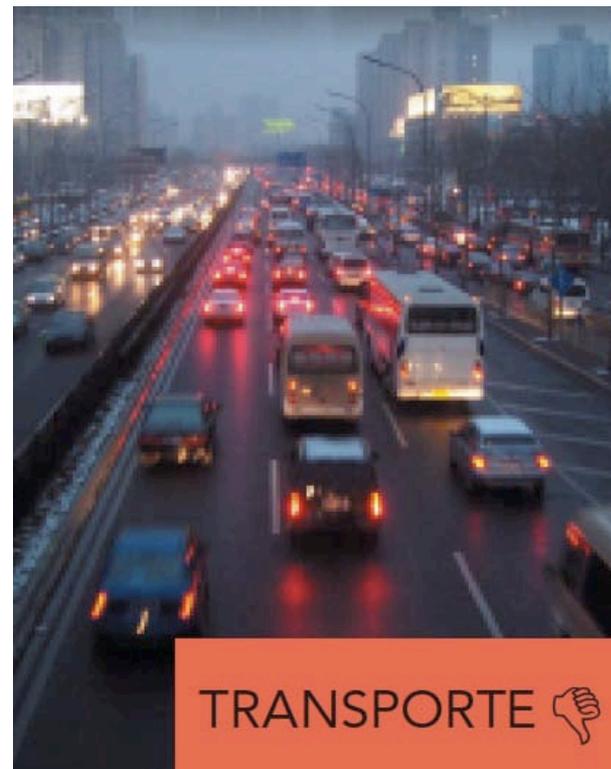
Fuente sonora	Nivel de decibelios (dB)	Sensación subjetiva	Sensación objetiva
Avión comercial despegando, a 100 m	130	Casi intolerable	Dolor
Automóvil a 100 Km./h	100	Muy ruidoso	Molestia grave
Camión arrancando, a 10 m	95	Muy ruidoso	Molestia grave
Motocicleta acelerando	90	Muy ruidoso	Molestia grave
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

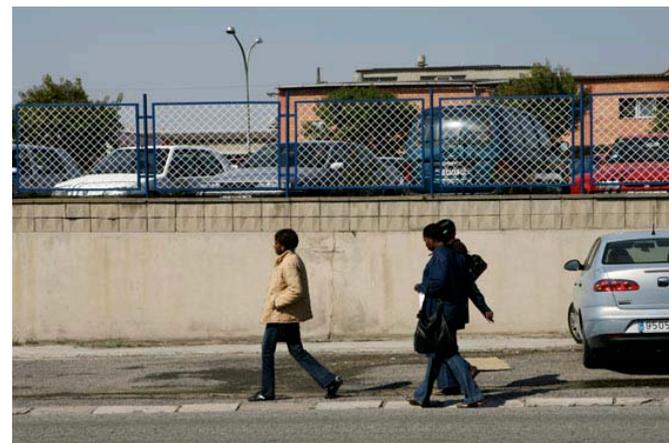
- ▶ Según la Agencia Europea del Medio Ambiente, cada día 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios.
- ▶ Las concentraciones actuales de contaminantes producen unas 370.000 muertes prematuras al año, y más de 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.



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.



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.

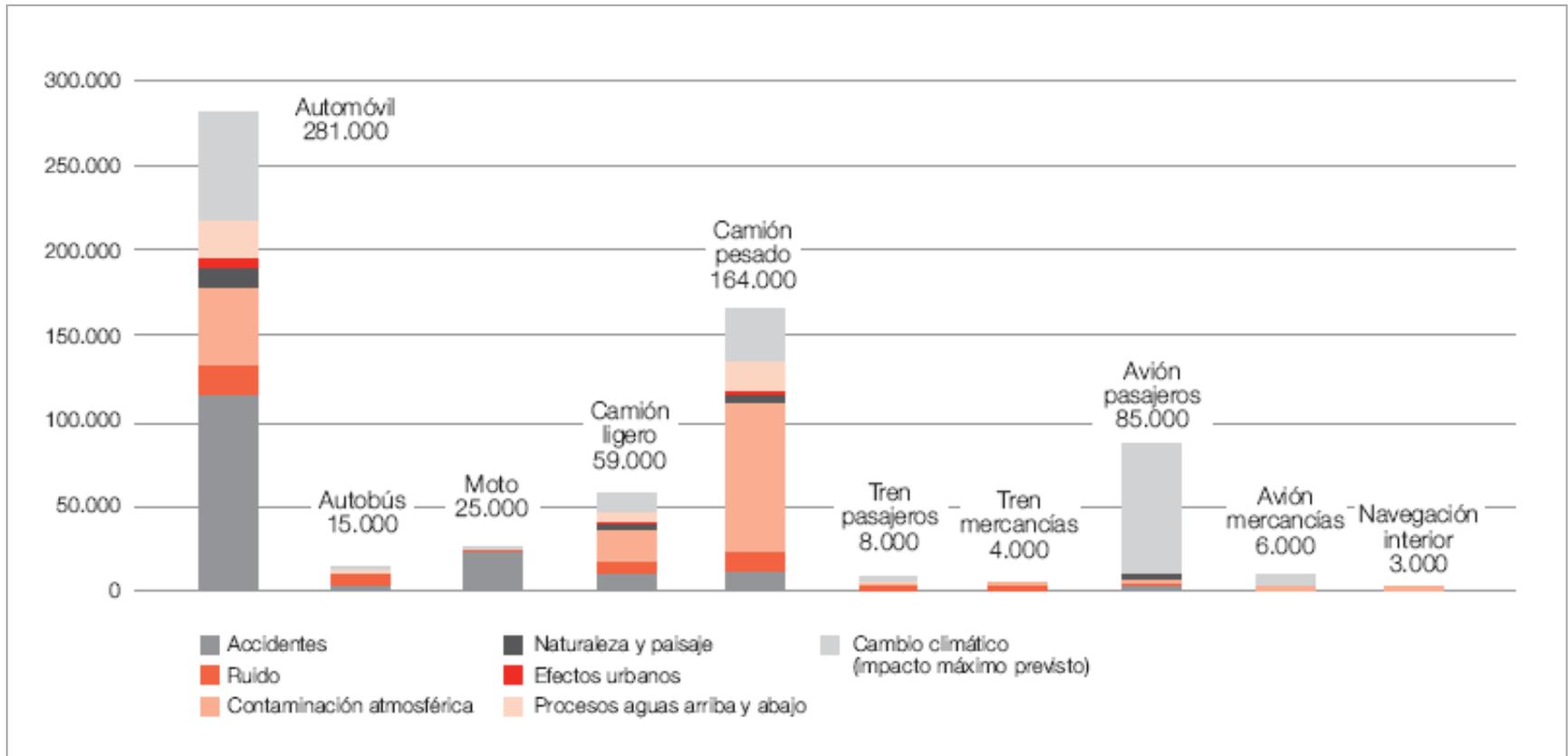


COSTES ECONÓMICOS

- ▶ 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



¿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

Ahora bien,



el derecho a una movilidad sostenible y segura no equivale a disponer de más infraestructuras 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

intra

ESTUDIO DE MOVILIDAD



Oferta y demanda de movilidad en la Plataforma logística PLAZA de Zaragoza



Diciembre 2009



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 (I)

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



Formas de Actuación (II)



Formas de actuación (III)

CCOO Más transporte público = menos accidentes

La situación crítica del sector para acceder al trabajo, reduciendo las plazas educativas y las plazas dentro de servicios y comerciales, conlleva un grave problema de la movilidad.

Los datos estadísticos de accidentes de tránsito también son alarmantes:

- Crecimiento sostenido en los últimos años.
- Mayor letalidad.
- Incremento de la contaminación como consecuencia del uso excesivo del coche.

Esta situación que vive la ciudad de los accidentes de circulación que ocasionan lesiones "en tránsito" y en algunos casos y pérdidas del trabajo durante la jornada laboral, requiere la prioridad sobre de nuestra agenda de las prioridades laborales.

El y sector del trabajo implica para muchos trabajadores y trabajadoras afecta un factor de riesgo a su salud.

¿Cuáles son los factores de riesgo que se relacionan directamente entre de trabajadores y trabajadoras que utilizan el coche en sus desplazamientos "en tránsito"?

- Limitación de las plazas de los coches necesarios para cubrir las plazas de alta gestión.
- Reducir las condiciones de trabajo y poner atención a la movilidad en distintos puntos de momento de transporte de trabajo.
- Reducir el tiempo necesario de los recorridos en desplazamiento.
- Tener un tiempo de descanso adecuado.
- Evitar tiempos de tránsito a la vez.
- Coordinar con la programación de llegar tarde al trabajo o de no encontrar aparcamiento.
- Respetar los gastos económicos que afectan los salarios y costes.

Accidentes "en tránsito" en Barcelona

El sector laboral en la programación de transporte público, teniendo en cuenta el hecho de que el transporte de los desplazamientos de personas desde los centros de trabajo al transporte público, que es el caso concreto que nos ocupa, el transporte con la intención de llegar a los centros de trabajo para no ser los desplazamientos. Por eso la programación los:

- Por el crecimiento de los desplazamientos de movilidad y la reducción de los ya existentes.
- Por la mejora del transporte público de una manera eficiente y sostenible.
- Por la reducción de los accidentes "en tránsito".



Formas de Actuación (IV)

- 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 de **250** sindicalistas
- **50.000** dípticos entregados
- Más de **50** apariciones en medios de comunicación



Formas de actuación (V)



Formas de actuación (VI)

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 multisusuario, 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 in 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 viaria, 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**



muchas gracias

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

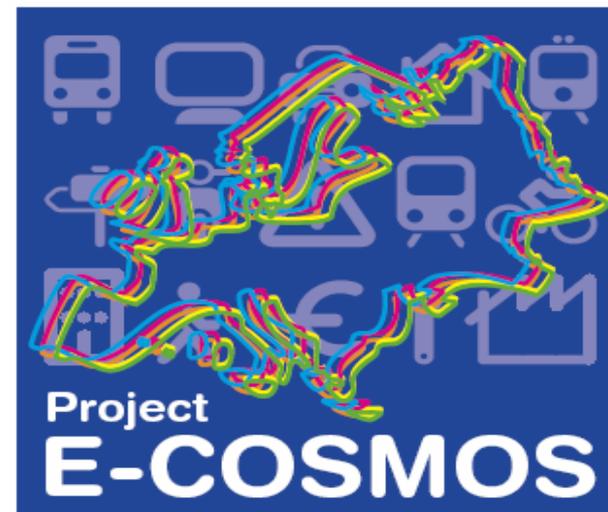
mferri@ccoo.es

www.ccoo.es; www.istas.ccoo.es

C/ Fernández de la Hoz, 12

E-28010 Madrid

T: +34 917 028 169 / +34 659 495 446



**European Commuters for
Sustainable Mobility Strategies**

This project has received funding from the European Union