



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

Informe de la primera visita – Roma, CGIL

1. Marco general de la movilidad en Italia

Los actores más importantes en el campo de la movilidad sostenible en Italia son las regiones y las ciudades. Tiene plena competencia en materia de políticas de movilidad y organización del transporte público (respectivamente a nivel regional y urbano).

El estado italiano mantiene su papel a nivel fiscal y legal y es responsable de las redes de transporte interregional (carreteras y ferrocarriles).

En el contexto de la movilidad sostenible existen una serie de legislaciones a nivel nacional:

- El “Decreto Ronchi” de movilidad sostenible en áreas urbanas (1998) incluye las siguientes obligaciones:
 1. Adopción de planes regionales/municipales de calidad del aire (dependiendo de los niveles de emisión)
 2. Obligación de establecer un plan de movilidad y un gestor para las empresas (más de 300 trabajadores) y administraciones públicas en los municipios mencionados en el punto anterior (más de 800 trabajadores);
 3. Creación de una estructura para apoyar a las empresas y administraciones mencionadas en el punto 2y organizar servicios de car sharing y carpooling;
 4. Transición gradual hacia un parque de vehículos ecológicos en los servicios públicos
- Líneas de financiación para las anteriores medidas a favor de la movilidad sostenible
- Aplicación de Directivas Europeas en materia de:
 - o Impuestos al transporte de mercancías pesadas (2006);
 - o Transporte de productos peligrosos (2008);
 - o Uso de vehículos ecológicos en el transporte público (2009).

2. Informe resumido de las actividades

23 febrero 2011

Introducción

Oriella Savoldi – Coordinadora de Medio Ambiente y Planificación Urbanística, expone que la movilidad sostenible es un tema más bien marginal en Italia, faltan políticas en ese campo, por lo que la CGIL considera útil el intercambio con los participantes españoles

Antonio Granata – Coordinador de E-Cosmos y de CGIL a nivel nacional explica el contexto general de las actividades:

- la única legislación específica en material de movilidad sostenible es el Decreto Ronchi, pero ha habido muy pocos resultados en este campo
- recortes en presupuestos (2007: 90 millones €, ahora: 200 millones € para todo el sector de la energía)
- la movilidad no es parte del diálogo social
- Italia tiene un elevado número de coches por habitante y los vehículos son en general más antiguos y contaminantes
- Los objetivos de la CGIL en este campo son:
 - o Reducir el tráfico de emisiones;
 - o Reducir el consumo de energía
 - o Transporte más fluido de personas y mercancías -> aumentar la calidad

Rocchi Alessandro – Secretaría nacional FILT (CGIL – federación nacional de trabajadores del transporte)
Situación a nivel nacional del transporte público

- El impacto medioambiental del tráfico en Italia es evidente: 50% de las capitales provinciales exceden los límites de calidad del aire;
- las causas también son evidentes: solo el 20% de los vehículos cumple con la normas 4 o 5 de la UE; el uso del coche es relativamente alto, solo un 11% de los trabajadores utiliza el transporte público aunque las distancias de casa al trabajo sean más bien cortas
- el transporte público tiene una capacidad del 23% pero es ineficaz debido a :
 - o sistema “atomizado” de transporte público: 1000 empresas locales
 - o mala calidad: la velocidad comercial media es de 18Km/h, la fiabilidad de un 40% (contra un 66% de la UE). Italia cuenta con pocas líneas de metro.
- Se requieren inversiones pero el gobierno central impone recortes presupuestarios a las políticas regionales y locales.

Capparelli Marco –Secretaría regional FILT Roma y Lazio

Transporte público en Roma

- Roma tiene el mayor índice de motorización de Italia (32 coches/100 habitantes)
- La ciudad es muy atractiva pero el transporte público no se ajusta a la demanda. Una encuesta demostró que los problemas más significativos eran el tiempo y la fiabilidad. Se requieren inversiones urgentes (carriles bus), una organización del transporte público regional y nuevos servicios de carpooling y carsharing
- No existe una política coherente en materia de aparcamiento

Dr. Andrea Pasotto – Mobility Agency of Rome (Agencia de Movilidad de Roma)

La agencia de movilidad propone servicios y campañas

- Aumentar el uso de alternativas al coche incluido el uso compartido de bicicletas, servicio de lanzaderas, taxis a petición. Por ejemplo un servicio de lanzadera logró atraer a 625 usuarios de coches
- Organización de la práctica del coche compartido
- Reducción de emisiones (por ejemplo: promoviendo el coche eléctrico)

Alberto Morselli – Secretario general FILCTEM (federación nacional de química, textil, energía e industria)
Objetivos sindicales en material de movilidad sostenible:

- Transporte adecuado para los trabajadores. El problema está en la creciente demanda de flexibilidad en los horarios de trabajo. Los convenios colectivos de la industria química incluyen flexibilidad e intervenciones financieras para facilitar el trayecto de casa al trabajo.
- Transporte ecológico (creando también nuevas actividades industriales: producción de coches ecológicos)
- Beneficios económicos para el trabajador (¿a través del empresario?)

Dr. Roberto Pallottini – Istituto Nazionale Urbanistica

Estructura urbanística y “ciclabilidad” en Roma

- Existen posibilidades potenciales para el uso de la bicicleta en Roma. El 30% de las distancias de la casa al trabajo es inferior a 2 km
- Los problemas estructurales son la geografía (colinas) y la falta de espacio debido a la configuración histórica de la ciudad.
- Existe un plan integral de “carriles bici” con definición de las líneas centrales y secundarias y una red local enlazada con el transporte público (“última milla”)
- Problemas con la aplicación: política de aparcamiento, presupuestos...

Debate

- P: Existe una obligación (“Decreto Ronchi”) ¿se cumple? ¿Cómo se financian las medidas de gestión de la movilidad?
R: La legislación no ha tenido resultados estructurales, funciona más a nivel de sensibilización. La financiación tampoco es estructural, se hace a través de presupuestos para “trabajo de relevancia social”
- P: ¿Cómo se coordina el transporte público? ¿Existe la integración tarifaria?
R: En teoría las regiones se coordinan con las empresas de transporte público, pero en realidad hay poca coordinación debido a la debilidad de los poderes públicos. Se recomienda más coordinación e integración
P: ¿Existe algún marco fiscal?
R: Existía una exención de impuestos para el transporte público pero se retiró hace un año (2008). Normalmente los impuestos sobre combustible deben utilizarse para financiar el transporte público, pero en realidad solo se utiliza un 70%.
P: ¿Existe transporte público en áreas industriales?
R: Sí, pero es lento debido a la congestión de tráfico.

24 febrero 2011

Algunas conclusiones de la visita a la ciudad y a la zona industrial periférica utilizando modalidades de transporte público (bus, metro, tranvía):

- Como en otras ciudades europeas, se ha rediseñado una red de tranvías con un parque más moderno y nuevas líneas

- La conexión entre las líneas de metro y el autobús hacia la zona industrial resulta deficiente (fuera de las horas pico el tiempo de espera es de alrededor de 30 minutos sin avisos de llegada). Esto se explica por la falta de personal en las empresas de transporte público debido a los recortes presupuestarios.
- El carril compartido para taxis y buses no siempre funciona eficazmente. En la *via del Corso*, una calle de acceso limitado, los autobuses pierden tiempo en atascos provocados por taxis.

Dra. Serena Rugiero – investigadora IRES CGIL

Datos y escenarios nacionales

- En 2009, 32% del consumo de energía corresponde al transporte en general
- En Italia el número de habitantes por coche es de 1,6 (en 1990 era de 2,1)
- El 20% de los hogares no tiene coche, solo un 40% tiene uno o más coches
- Los costes del transporte representan un 14-15% del gasto medio mensual de las familias
- Se debe resaltar la importancia de la seguridad: el 27% de los accidentes mortales están relacionados con trayectos *in-itinere*. Esto aumenta al 56% si añadimos los accidentes “*en misión*”.

Gabriele Nanni – Legambiente Italia (federación de organizaciones ecologistas)

Presentación del informe “Pendolaria 2010” sobre servicios de trenes pendulares

- Las inversiones en transporte pública en Italia están por debajo del 1% del presupuesto regional
- Los presupuestos regionales de transporte asignan un 65% a las carreteras y un 30% al transporte público
- En los últimos años se han modernizado exitosamente muchas de las antiguas líneas ferroviarias regionales

Lorenzo Bertuccio – Presidente Euromobility Italia

Presentación del informe anual de evaluación de los planes movilidad sostenible en las 50 ciudades más importantes de Italia

Este resumen anual basado en diversos indicadores demuestra que algunas ciudades han realizado mayores esfuerzos u obtenido mejores resultados que otras en el campo de la movilidad sostenible. También se evalúa la influencia del marco general y otros factores.

A pesar del gran número de gestores de movilidad, el papel (obligatorio) de los mismos es más bien limitado, ya que un número significativo de estos gestores no es muy activo.

Dra. Silvia Brini – ISPRA (Ministero de Medio Ambiente)

Presentación del informe sobre las características del parque de vehículos en áreas urbanas

La doctora Brini ofrece un análisis de la calidad medioambiental del parque de vehículos.

Bart Desmedt – Traject mobility management (Gestión de la movilidad)

Una visión del “marco ideal” para la gestión de la movilidad

Esta intervención general no está basada en la realidad italiana y se centra en la importancia de la demanda de gestión al aplicar políticas de movilidad sostenible. Los elementos de este enfoque se abordaron brevemente por fases de su evolución.

Debate

- P: En cuanto a las medidas aplicadas por las ciudades italianas (presentación Sr. Bertuccio) ¿Existen muchas medidas relativas a la movilidad al trabajo?
R: Sí, por ejemplo la cofinanciación de los servicios de lanzaderas, diversos incentivos (Bologna). El problema es que muchas de las medidas están afectadas por impuestos ya que el empresario solo puede reembolsar el coste de la movilidad hasta 150 € (mientras no se paga impuesto por plazas libres de aparcamiento). En los últimos años se observa una disminución de los esfuerzos en este campo.
- P: ¿Existen datos de mortalidad vinculada a la contaminación?

R: En Italia, los alcaldes son responsables de la salud de los ciudadanos. Existen diversos estudios, pero la dificultad radica en que el efecto de la contaminación no es lineal y es difícil aislar factores como el transporte. Por ejemplo en ciudades como Turín y Milán se han aplicado medidas contra las diferentes formas de contaminación, pero los niveles se mantienen y no se observa efecto alguno en las condiciones climáticas.

- La Sra. Savoldi concluye explicando el problema de la falta de opciones a nivel político en Italia. Si se quiere lograr una movilidad más sostenible no se puede fomentar a la vez el uso del coche. Además el seguimiento de los proyectos se debe realizar por fases.

25 febrero 2011

En la última jornada representantes de la CGIL de diversas partes de Italia presentaron una serie de buenas prácticas.

Maurizio Stampini – Camera del Lavoro Milán

En Milán existen diversas buenas prácticas en el campo de la gestión de la movilidad. Estos esfuerzos se explican por los altos niveles de contaminación. Las inversiones se centran en la mejora del transporte público en la ciudad y de la ciudad a las afueras e incluyen aparcamientos disuasorios y la optimización de las antiguas líneas ferroviarias y de tranvía. También se presta atención a la calidad medioambiental de los vehículos.

Los problemas sin embargo radican en la falta de planificación en cuanto a la prioridad del transporte público y la calidad de los ferrocarriles nacionales. El papel de la CGIL ha sido siempre luchar por las inversiones en infraestructuras y materiales. (por ejemplo, mantener las líneas de tranvía en riesgo de desaparición).

Paola Imperio – Secretaría General FILT Nápoles

En el área metropolitana de Nápoles hay un excelente ejemplo de integración tarifaria que incluye todos los sistemas de transporte. Esto ha aumentado el número de usuarios de 11.000 a 60.000. Desafortunadamente se han impuesto recortes presupuestarios de hasta un 23% lo cual reduce la calidad de los servicios.

La CGIL cuenta con representación en la mesa consultiva regional del sistema integrado de transporte y fundamentalmente defiende las inversiones como en Milán.

Luigi Verdoscia – secretaria FILT Bari

Bari tiene un buen desempeño en el campo de la movilidad sostenible. Se empezó casi de cero y ahora cuenta con todos los elementos de un enfoque moderno de la movilidad. Las medidas incluyen la mejora del transporte público, aparcamientos disuasorios con autobuses Express, servicio público de bicicletas, transformación del centro histórico en zona peatonal, aparcamientos limitados, integración de las antiguas líneas regionales de ferrocarril. Uno de los problemas es la velocidad comercial del transporte público (falta de carriles bus).

También se requiere de un enfoque más estratégico (difícil en estos tiempos de recortes): integración de las modalidades, integración de la ciudad con la costa (líneas ferroviarias, mayor frecuencia)

Un dilema importante para los sindicatos: ¿cómo mejorar la eficiencia de las compañías de transporte sin afectar la calidad del personal (especialmente en estos tiempos de recortes presupuestarios)?

Alessandro Chiesa – Camera del Lavoro Parma

Parma también tiene una buena evaluación de Euromobility en materia de movilidad urbana. Las políticas incluyen un sistema de aparcamientos disuasorios (Park & Ride), servicios de alquiler de bicicletas y coches,

autobuses escolares, transporte especial para minusválidos, autobuses disponibles para solicitudes de los ciudadanos.

El índice de usuarios del transporte público es muy alto (+ 70%).

Pero también existen problemas como la baja velocidad comercial I (17,7km/h) y los recortes presupuestarios.

El Sr. Chiesa considera que muchas de las medidas moderadas pretenden sustituir las inversiones, como es el caso del sistema de tranvías que no tiene buena conexión con el sistema de aparcamientos disuasorios.

Clausura

Antonio Granata reconoce que la movilidad sostenible no ha sido una prioridad para la CGIL, las cuestiones más urgentes se centraban en reducir las consecuencias de los recortes presupuestarios. Considera que hay una clara falta de gobernanza y de estrategias integradas en Italia.

Desde el punto de vista de los trabajadores: el trabajo debe garantizar una vida digna, pero ¿qué dignidad puede haber cuando ir al trabajo es una pesadilla diaria? En el contexto actual crisis económica la principal cuestión es cómo encontrar una solución para mejorar el transporte sin que los trabajadores paguen un precio más alto.

Llorenç Serrano de la delegación española hizo las siguientes conclusiones:

- Tenemos que defender soluciones decentes, justas, seguras y ecológicas para el problema del transporte
- Hay que aplicar esas soluciones en un concepto urbano integral en el que el trabajo y la vida estén bien conectados
- Los planes de movilidad deberán integrar todos los niveles políticos: a nivel regional, municipal, de zonas industriales, de empresas
- El papel de los sindicatos es defender las inversiones en buenas soluciones para el transporte, para la calidad de vida de los trabajadores, estimular el transporte ecológico y la movilidad sostenible.

3. Conclusiones generales (Traject)

El sindicato CGIL tiene claros y amplios conocimientos (redes) a su disposición en materia de movilidad sostenible. Intelectualmente hay un claro vínculo los aspectos medioambientales y socio-económicos de la movilidad: el acceso al trabajo, el equilibrio entre el trabajo y la vida, el empleo en los servicios públicos, temas más cercanos a la actividad sindical.

Existe una visión interna del papel de la CGIL en el campo de la movilidad sostenible que también está reflejada en la práctica diaria. Esa visión se puede resumir de la siguiente manera:

- El sindicato dentro de las empresas de transporte público: lucha por mantener los presupuestos, aumentar las inversiones para mejorar la calidad del transporte público (infraestructura y materiales) y el empleo;
- Los comités de asesoramiento sindical a nivel central, regional y local: los mismos temas anteriores pero centrados en las necesidades de los trabajadores: (accesibilidad, calidad de vida, equilibrio entre el trabajo y la vida privada a través de una mejor movilidad, seguridad y salud) y una creciente atención a un ámbito más amplio de la movilidad que también ofrece posibilidades de desarrollo de la actividad industrial.

El marco político actual en Italia no facilita la consecución de estos objetivos. Se aprecia claramente una que en Italia hay reducción de los esfuerzos políticos en materia de movilidad, al igual que en otros campos. Los recortes presupuestarios reducen las inversiones necesarias en el transporte público y el personal para ofrecer un buen servicio. Debido a la falta de medios económicos no se toman decisiones políticas concretas, se definen muy pocas estrategias de movilidad orientadas al futuro.

" Se podría argumentar que la UE es una fuerza de oposición firme contra la actual "falta de políticas": se conoce el problema, se conocen las soluciones, pero no se cuenta aún con los medios para realizar un cambio.