Revista de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural

CAMBIUM

11

OCTUBRE
2011

ESPECIAL MOVILIDAD SOSTENIBLE

¿QUÉ SE MUEVE EN TU CIUDAD? P12

CCOO reivindica una nueva cultura de la movilidad. P10

Generación de empleo en el transporte. P5

Una ventana a la Vía verde de la Sierra de la Demanda. P20

Tablón de empresa:
Al trabajo sin mi coche. P22

CCOO
comisiones obreras
de Castilla y León

Revista de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural

CAMBIUM

Dossier P.19

¿Qué se mueve en tu ciudad?.

De entrada P.3

Un modelo de movilidad en declive. Confederación Sindical CCOO.

Breves P.5

Destaca el dato de que el 87% de los españoles respiran aire contaminado.

Articulario P.6

Generación de empleo en el transporte.
Transporte a la demanda: eficacia más eficiencia.

Desde la Secretaría P.10

CCOO reivindica un nuevo Modelo de Movilidad.

De todo un poco P.18

Ordenanza tipo de la FEMP.

Una ventana a ... P.20

Vía Verde Sierra de la Demanda.

Tablón de empresa P.22

Al trabajo sin mi coche.

CCOO
comisiones obreras
de Castilla y León

Un modelo de movilidad EN DECLIVE

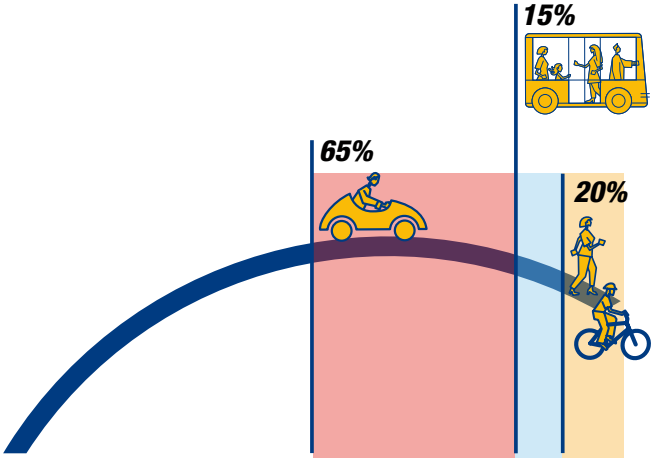
Las políticas urbanísticas y territoriales impulsadas en los últimos años desde los distintos niveles de la administración, unido a los intereses de las empresas, han desplazado los centros de actividad laboral y los polígonos industriales a la periferia de los núcleos urbanos.

Este hecho, sumado a la utilización a gran escala del automóvil privado y del camión en detrimento de sistemas de transporte más sostenibles, ha comportado una pérdida del bienestar colectivo y una fuente de impactos ambientales (emisiones locales y globales, ruido), sociales (accidentalidad y exclusión) y económicos (pérdida de competitividad y costes) para el conjunto de la sociedad.

La movilidad en vehículo privado se ha convertido, incluso, en un factor de riesgo laboral para los trabajadores y trabajadoras, ya que millones de personas realizan diariamente largos desplazamientos de ida y vuelta (movilidad in itinere) en condiciones de tensión y de congestión viaria. Uno de cada nueve accidentes laborales que causan baja en España es de tráfico.

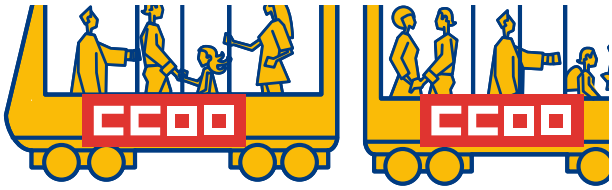
Para avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible es necesario, por tanto, impulsar actuaciones que inviertan la tendencia actual:

- **la integración de las políticas de transporte y de movilidad con las de ordenación territorial y urbanística,**
- **la introducción de cambios normativos y fiscales que favorezcan la ecomovilidad (transporte público, bicicleta, movilidad a pie, uso eficiente del vehículo privado),**
- **la ampliación e integración de las redes de transporte público colectivo,**
- **impulsar medidas en los centros de trabajo para favorecer las alternativas al uso masivo del vehículo privado.**



Cada día laborable se realizan en España unos 123 millones de desplazamientos, la mitad de los cuales son por motivo laboral. Más de un 65% de los trabajadores/as acceden en coche o moto a su puesto de trabajo, frente a un 15% que lo hace en transporte público colectivo y un 20% en bicicleta o a pie.

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 multiusuario, 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 auditoria 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 estrategia española de movilidad sostenible no sirve para nada, según Ecologistas en Acción.

Ecologistas en Acción denuncia que una Estrategia española de Movilidad Sostenible sin una Ley que le otorgue obligatoriedad, es una especie de "brindis al sol. No es más que una recopilación de recomendaciones con más o menos acierto, pero sin utilidad".

Ecologistas expresan su profundo malestar ante esta situación, ya que "el transporte ha pasado a ser el principal sector que contribuye al cambio climático (un 25,4% de las emisiones totales), además de consumir el 40 % de la energía final que se utiliza en España, de generar grandes problemas de contaminación del aire y de ruido en las áreas urbanas y de amenazar gravemente la biodiversidad en nuestro país."

El 87 % de los españoles respira aire contaminado

Cerca de 41 millones de personas en España respiran aire con niveles de contaminación superiores a los límites recomendados por la OMS, según un informe presentado por Ecologistas en Acción.

El informe recuerda que la contaminación del aire causa la muerte prematura de casi 20.000 personas al año en España, según datos de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea.

Para realizar el estudio se ha analizado la influencia de cinco sustancias contaminantes:

- Partículas en suspensión: PM2,5 y PM10
- Dióxido de Nitrógeno (NO2)
- Ozono troposférico.

España suspende en movilidad sostenible.

El instituto estadístico de la UE (EUROSTAT) refleja que las emisiones del transporte español son similares a las de países con mucha más población, como Francia, Italia y Reino Unido, y que triplican las de Polonia, cuyo número de habitantes es similar al de España.

CCOO pide una tarjeta de transporte público especial para los desocupados.

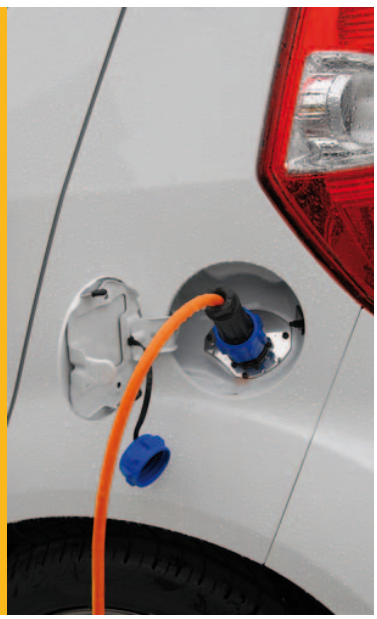
CCOO de la comarca del Barcelonés ha pedido a los alcaldes de esta zona la creación de un nuevo título de transporte público destinado especialmente a las personas en paro que están buscando activamente un trabajo.

Según un comunicado del sindicato, este título al que denominan T-Social, debería suponer, como mínimo, la reducción de un 60% del coste de la tarifa aunque , en casos en los que hubiera una falta total de ingresos, podría llegar a ser gratuíto.

La apuesta por la movilidad sostenible no debe quedarse en el coche eléctrico.

Ecología y Desarrollo considera que no basta con subvencionar la fabricación y compra de coches eléctricos para apostar por la movilidad sostenible, cuyos ejes centrales deberían ser el transporte público, colectivo y de calidad y la utilización de energía renovable.

Otras medidas deberían ser el fomento de los desplazamientos a pie o en bicicleta y el diseño de las ciudades, que debería tener en cuenta criterios de sostenibilidad.



GENERACIÓN DE EMPLEO EN EL TRANSPORTE

La fundación Conde del Valle Salazar edita, con la asistencia técnica de ISTAS, un estudio que concluye que el transporte sostenible se constituye como un gran yacimiento de empleo.

El objetivo principal del estudio es analizar si el fomento de la movilidad sostenible ofrece una oportunidad para crear empleo, reduciendo al mismo tiempo los costes del sistema y los impactos sociales y ambientales resultantes del insostenible modelo de movilidad.

La Encuesta de movilidad de las personas residentes en España revela que el 83% de las personas realizan algún desplazamiento en días laborables (el 72% en fin de semana). El número medio de desplazamientos es de 2,8 en día laborables y 2,1 en fin de semana. El 43%de los desplazamientos totales son por motivo de trabajos y en casi un 80% de los desplazamientos a centros de trabajo habituales se utiliza algún modo mecánico fundamentalmente privado. El estudio analiza los principales impactos del transporte del modelo de movilidad actual, basado en un número creciente de desplazamientos cotidianos en la utilización a gran escala del vehículo privado a motor y en la necesidad de recorrer distancias cada vez mayores.

En la elaboración del estudio se han recabado datos de los siguientes sectores de actividad: fabricación de vehículos (ferroviario, autobuses, autocares y bicicletas), la prestación de servicios de transporte (operadores de transporte público ferroviarios y de autobuses urbanos e interurbanos, préstamo de bicicletas públicas y de gestión de flotas de vehículos motorizados), empleo en las entidades públicas de planificación, gestión e investigación de la movilidad en su vertiente más sostenible.

El estudio plantea dos escenarios para el horizonte 2020. En el escenario tendencial, en el que no se modifican las condiciones base, desarrollándose con las mismas pautas y bajo las mismas condiciones que los últimos años la movilidad se incrementaría hasta la cifra

de 433.960 millones de viajeros-km. Los modos sostenibles pasan del 19,8% al 21% con un crecimiento d 1,2% y los modos de bajo o nulo consumo energético del 11% al 12,5%. Sin embargo, en un escenario de Eficiencia Energética, apostando por políticas públicas favorables a los modos de transporte más eficientes, se produce un vuelco en la movilidad española disminuyendo la movilidad hasta los 403.831 millones de viajeros-km. Los modos sostenibles pasan del 19,8% al 30,9%, y los modos de bajo o nulo consumo energético pasan del 11 al 20%.

Los puestos de trabajo asociados a la ecomovilidad comprenden todos los medios públicos, incluido el taxi y el vehículo de alquiler, el empleo generado en la fabricación de autobuses, el car-sharing, el sector de la bicicleta y el empleo público que se precisa para la regulación de la movilidad. Se han incluido los empleos indirectos, muy importantes en el servicio de transporte público, como la seguridad, la limpieza, venta de billetes, restauración… En 2008 la cifra asociada a la ecomovilidad es de 297.109 empleos. La proyección de generación de empleo en el 2020 en el escenario tendencial resultaría ser de 321.614, y en el escenario de eficiencia energética aumentaría en un 45% hasta la cifra de 443.870 empleos.

El ahorro energético de un 15% permitiría reducir el consumo de 828.574 terajulios según el escenario tendencial a 700.411 terajulios del escenario de eficiencia energética. Haciendo balance ambiental, las emisiones de CO2 descienden un 16%, las de NOx en un 12% y las partículas PM10 en un 4%.

¿Qué políticas se proponen para recorrer el camino de la eficiencia energética? Planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible, Fiscalidad favorable al uso de la ecomovilidad, cambio en los modelos tarifarios del transporte público, electrificación del transporte público urbano, cambio en la prioridad de las inversiones del transporte interurbano, gestión y pacificación del tráfico en las ciudades, tasación del combustible aéreo, internalización de los costes externos del transporte, cambios en el enfoque institucional para gestionar la movilidad, aprobación de un marco normativo básico que regule la movilidad y un nuevo marco financiero.

Descarga del informa completo:

www.istas.ccoo.es

TRANSPORTE A LA DEMANDA: Eficacia + Eficiencia

El servicio de la Junta de Castilla y León tiene en activo 789 rutas que favorece la movilidad de más de un millón de personas del medio rural.

http://www.jcyl.es/web/jcyl/CarreterasTransportes/es/Plantilla100/1138729046332/_/_/_

Durante 2010 se ha reducido un 71% el total de de kilómetros que serían necesarios recorrer con un transporte convencional. El balance que hace la Junta de Castilla y León arroja los siguientes datos: se han ahorrado 7.244.280 km que han evitado el consumo de 1,8 millones de litros de combustible y la emisión de 7.911 de toneladas de CO2.

El Transporte a la Demanda ahorra 1,8 millones de litros de combustible al año.

El transporte a la demanda surge en 2004 como necesidad de dar un servicio a un gran número de municipios de pequeño tamaño, dispersos en el territorio y con una población envejecida. En la actualidad 789 rutas dan servicio a 102 zonas distintas. Este servicio se cubre con 360 vehículos, el 62% microbuses, un 9% taxis rurales y un 29% autobuses convencionales.

Este servicio pionero en Castilla y León funciona con reserva de plazas. El usuario debe hacerle llegar al operador sus necesidades de transporte, y se recomienda que se haga al menos con un día de antelación. La reserva de plazas se hace llamando al teléfono 900 20 40 20 de lunes a domingo. La gestión de los servicios de transporte se hace a través del centro virtual de transporte a la demanda que recoge la reserva y genera los viajes en función de los avisos. Los vehículos están equipados con un dispositivo que les posibilita la comunicación con la central en cualquier momento, avisando de nuevas reservas.

La Asociación Sistemas Integrales de transporte de España ha galardonado a la Junta de Castilla y León como mejor iniciativa en la aplicación de las nuevas tecnologías aplicadas al Transporte a la Demanda. La empresa encargada del mantenimiento y operación del sistema de transporte es “grupo mecánica del vuelo sistemas s.a.”, que ha vuelto a ser adjudicataria al ser la única empresa que ha presentado oferta y que cumple los requerimientos de la adjudicación.

CCOO REIVINDICA una NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

La ciudadanía tiene derecho a acceder sin impedimentos y de forma segura a los espacios y equipamientos públicos, así como a los centros de trabajo y actividad económica donde desarrollan su actividad profesional. Garantizar este derecho es fundamental para evitar situaciones de exclusión social y laboral debido a una planificación deficiente de los servicios de transporte público o a un diseño inadecuado de la vía pública.

Esta es la esencia de la accesibilidad, y del objetivo que perseguimos desde la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural con las actuaciones que llevamos a cabo, realizando propuestas para reorientar nuestros actuales modelos de transporte y urbanismo hacia otros más sostenibles. La edición de un número de esta revista digital monográfico de movilidad sostenible, es el altavoz de algunas experiencias y buenas prácticas que están llevando a cabo en nuestra región.

La Ley de Movilidad Sostenible a la que la Ley de la calidad del aire hacía referencia no ha sido desarrollada en esta legislatura, y tampoco se han avanzado pasos en la redacción de una Ley autonómica. Los instrumentos para favorecer el cambio modal por tanto, no gozan de un marco normativo, y queda a la voluntad del empresariado la implantación de los planes de movilidad sostenible a las empresas y centros de actividad y de los ayuntamientos la redacción de los planes de movilidad urbana sostenible. La Comisión de Seguimiento y Control de la Estrategia de Cambio Climático de Castilla y León no ha sido convocada para evaluar el grado de implantación de las medidas contenidas en el Plan de Mitigación del sector del transporte. El desarrollo de planes de movilidad sostenible en los principales centros de actividad de la Junta de Castilla y León, así como a otros centros como hospitales y universidades son anecdóticos, a pesar de ser actuaciones contenidas en la Estrategia. El transporte a la demanda, sin embargo, ha sido implantado en todo el territorio dando acceso al transporte público a la población rural de nuestra Comunidad.

Nos toca seguir reivindicando la accesibilidad universal como derecho de la ciudadanía. Defendemos el cambio modal porque reduce la contaminación atmosférica y acústica de las ciudades y mejora la calidad de vida de sus habitantes. Promocionamos la movilidad alternativa porque reduce los accidentes "in itinere" y porque es más eficiente energéticamente. Perseguimos una nueva cultura de la movilidad que reivindicaremos como sabemos hacerlo: a través de la participación institucional, el diálogo social, la negociación colectiva, la sensibilización y la movilización.

TRANSCONTINENTAL
AISA

¿QUÉ SE MUEVE EN TU CIUDAD?

BURGOS

A pie es el modo de transporte más utilizado en la ciudad durante los últimos años, componiendo el 45% del reparto modal según el Observatorio de la Movilidad de Burgos.

Este año queremos enfatizar la importancia de los desplazamientos a pie durante la semana de la movilidad y denunciar la necesidad de un foro de participación ciudadana en torno a la movilidad sostenible. Según el Informe de 2009 del Observatorio de la Movilidad de Burgos el 28,8% de los desplazamientos por motivo de trabajo se realizan a pie, un porcentaje superior al uso del autobús, que supone un 21,5%. En estos desplazamientos cotidianos detectamos numerosas situaciones de peligro para los peatones ocasionado por diversas causas: acera en mal estado, mobiliario urbano que entorpece el paso, velocidad excesiva de automóviles en la calzada, poca iluminación de los pasos de cebra, mala visibilidad de peatones en los cruces…

Este año salimos a la calle para recopilar las sugerencias de las personas que viven la ciudad para mejorar la movilidad peatonal. ¿Quién mejor que los que nos desplazamos cotidianamente por el mismo itinerario para ir a trabajar conoce los puntos críticos? Invitamos a la ciudadanía a que nos hiciera llegar sus aportaciones en el stand de CCOO en la II feria de participación ciudadana del ayuntamiento de Burgos y lo señalara en el mapa los días 24 y 25 de septiembre. Aunque la movilidad a pie y de personas con movilidad reducida era la protagonista, también identificamos incidencias relacionadas con la movilidad en bicicleta y en autobús como cruces peligrosos de carril bici en la calzada, necesidad de mejorar la señalización del servicio de autobús, instalación de marquesinas o deficiencias en las plataformas de acceso.

26 sugerencias al servicio de accesibilidad, movilidad y transportes del ayuntamiento de Burgos es el balance de la participación ciudadana. La bicicleta reivindica su espacio con fuerza, ya que más de la mitad de aportaciones de la ciudadanía tenían relación con la mejora de la movilidad ciclista: defectos en el carril-bici, solicitud de aparcamientos e itinerarios seguros a centros educativos y centros de actividad fueron las principales demandas. Se identificaron 3 puntos críticos de movilidad ciclista por falta de visibilidad del carril – bici al cruzar la calzada. 6 pasos de cebra fueron señalados como peligrosos, necesitados de obras que mejoren la visibilidad de los peatones que van a cruzar la calzada y varios puntos de mejora de la accesibilidad a personas con movilidad reducida. El servicio de autobuses no recibió ninguna sugerencia.

Desde CCOO aprovechamos la oportunidad de participar en esta feria para transmitir nuestro mensaje de necesidad de una movilidad sostenible y segura a la ciudadanía. Sin embargo hacemos una crítica al Ayuntamiento que no establece, ni convoca en los casos en los que está constituido, los órganos de información, participación y consulta ciudadana.

LEÓN

Parece ser que al llamado Parque Tecnológico de León le han inyectado nuevos servicios de autobús urbano. Se trata de una de las 100 medidas en 100 días prometidas por el actual equipo de gobierno del ayuntamiento leonés. Al margen del valor puramente escaparatista que este tipo de acciones contienen, nadie puede dudar no obstante de que se trata de una mejoría para el acceso a este enclave perdido en el extrarradio de la ciudad. Ahora bien, medidas de este tipo, tomadas al hilo de una necesidad propagandística evidente, no pueden ocultar las persistentes deficiencias de la movilidad urbana, en particular las que se refieren al acceso a los lugares de trabajo.

Cuando se diseñó el último Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de León en 2008, que no sabemos bien si llegó a cobrar vida o si como tantos otros proyectos de este tipo descansa en un cajón olvidado a pesar de su factura, nos sorprendió que, junto a los núcleos de referencia para el gran tráfico urbano (centros comerciales, hospitales, universidad…), no se tuviese en cuenta aquellos otros que diariamente generan también grandes flujos de vehículos y de personas: los polígonos industriales del entorno, donde se concentra la mayor parte de la actividad productiva local. Esto fue así, según se dijo, porque se hubiera obligado a comprometerse en el Plan a otros ayuntamientos (Onzonilla, San Andrés del Rabanedo, Villaquilambre y Valdefresno, principalmente), lo cual era imposible a corto o medio plazo. Es decir, el Plan ya era un plan fracasado de entrada, pues se sacrificaban, como vemos, elementos importantísimos para el propósito que se perseguía.

En el caso que comentamos, la medida es así mismo una medida fracasada desde el principio, pues se adopta de forma aislada, dentro de un grupo de ellas que nada tienen que ver entre sí y sin atender a un objetivo general que no puede concebirse independiente de otros aspectos colaterales. Es decir, una vez más sin una verdadera política de movilidad urbana. Una política, a nuestro juicio, cada vez más necesaria y urgente, así para la solución de los problemas comunes de tráfico como para facilitar el acceso ágil y barato a los lugares de trabajo. Una política que no puede realizarse a golpe de ideas más o menos simpáticas del gobierno de la ciudad, sino que debe ser participada, compartida y asumida por el conjunto de ciudadanos y ciudadanas para que tenga éxito. Una política que, por lo que hace a los enclaves laborales, debe contar necesariamente con la opinión e intervención de trabajadores y trabajadoras, sus protagonistas, y de las organizaciones que los representan, los sindicatos. De otro modo repetiremos errores del pasado y es posible que esos autobuses del Parque Tecnológico se conviertan en auténticos autobuses fantasmas con fecha de caducidad.

Así pues, estamos a la espera, puesto que en campaña electoral nada se dijo al respecto desde las filas ganadoras, de que se habrá un verdadero proceso participativo para abordar la movilidad en la ciudad de León y en su periferia, donde se incluyan como ejes cardinales los espacios del trabajo, sean estos de un municipio u

otro; y lo mismo cabría decirse de la ciudad de Ponferrada. Estamos a la espera de que se nos reconozca al menos que un 40% de los desplazamientos en nuestra ciudad son al centro de trabajo, lo que nos sitúa a los trabajadores y trabajadoras frente a la responsabilidad de evitar el daño al medio ambiente que supone el transporte inadecuado. Estamos a la espera de que alguien sensato, un alcalde por ejemplo, se comprometa con una verdadera estrategia de ahorro y eficiencia energética y que, para ello, aborde de verdad la puesta en marcha de líneas de autobuses o autobuses conectados con estaciones de tren, la utilización del coche compartido, la promoción de las rutas en bicicleta o a pie, las políticas de aparcamiento que dificulten la utilización del vehículo privado o la adecuación de los sistemas de transporte públicos. Y todo ello sin olvidar, naturalmente, que una política de transportes más adecuada evitaría el incesante incremento de los accidentes ''in itínere", cerca de 3.000 al año en el conjunto del país.

Y decimos esto y en este momento delicado porque, a diferencia de quienes hablan del empleo en perdigonada, no importando sus características con tal de maquillar cifras y realidades verdaderamente insoportables, para nosotros sigue manteniendo relevancia tanto el empleo en sí mismo como sus condiciones, su dignidad y sus garantías. Cuando el colapso económico se ha convertido para algunos en una patente de corso para recortar o suprimir elementos clave de un adecuado ejercicio laboral, todo ello en pos de una productividad nunca bien definida, la legalidad y seguridad jurídica de los contratos, el mantenimiento de las medidas para la prevención de riesgos laborales o las mejoras para una movilidad al trabajo más eficaz son o deben ser, entre otras, cuestiones irrenunciables para la clase trabajadora y para la sociedad en conjunto. Y que nadie se despiste o nos despiste: con un autobús de más o de menos no cambiamos casi nada.

Ignacio Fernández Herrero, Secretario General Unión Sindical CCOO León

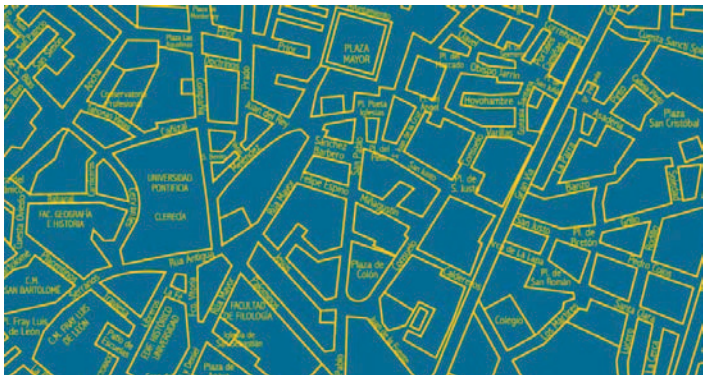
SALAMANCA

EL AYUNTAMIETNO DE SALAMANCA INICIA LOS TRÁMITES PARA LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La sociedad salmantina lleva tiempo demandando este instrumento, que garantice el derecho a una movilidad sostenible y segura.

Se ha aprobado la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Salamanca, adjudicado a la empresa MECSA. Este Plan tiene como objeto el análisis, diagnóstico y elaboración de propuestas ligadas al transporte público y a los modos no motorizados, así como la ordenación del tráfico motorizado.

La elaboración del Plan, para el que la adjudicación otorga 3,5 meses, se articula en 4 fases según el pliego de prescripciones técnicas: FASE 1: Trabajos previos de información ; FASE 2: Campaña e campo que pretende obtener 800 encuestas relativas a la Movilidad de Residentes y 800 encuestas relativas a la Movilidad de Visitantes en 22 puntos de la ciudad;



FASE 3: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO: En esta fase se incluye la participación ciudadana, concebida como "recogida de peticiones de aquellas asociaciones que se consideren de interés, entre ellas las siguientes: asociaciones de vecinos, comerciantes, consumidores, discapacitados, taxistas… Cámara de comercio, operadores de transporte, universidades, etc…" y la FASE 4: PROPUESTAS DEL PLAN: Prevé la elaboración de propuestas, programa de acción y evaluación.

Desde CCOO consideramos imprescindible la participación pública para un desarrollo óptimo del Plan de Movilidad, y proponemos, más allá de una fase de consultas que es lo que contempla el pliego, la constitución de una Mesa de Movilidad. La Mesa de movilidad es un órgano que agrupa a todos los agentes y sectores implicados en la planificación, la gestión de la movilidad de un determinado territorio. El programa de trabajo contempla durante todo el tiempo de redacción la participación pública, por ello consideramos que la mejor forma de crear un espacio de debate y consenso donde canalizar y debatir las propuestas de

los diferentes agentes implicados en el Plan, es la creación de este órgano.

Nos congratulamos de que el Ayuntamiento haya decidido dotar a la ciudad de Salamanca de este instrumento, en colaboración con el Ente Regional de la Energía de la Junta de Castilla y León. Los desplazamientos por motivo de trabajo suponen un importante porcentaje de los desplazamientos cotidianos, y por tanto en la movilidad urbana, por lo que esperamos que el equipo técnico nos convoque para participar activamente en la redacción del Plan.

SEGOVIA

Desde la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla y León venimos impulsando la puesta en marcha de Planes de movilidad en grandes centros de trabajo de nuestra Comunidad Autónoma. Coincidiendo con la presente semana de la movilidad y en coordinación con la Federación de Sanidad se ha presentado una iniciativa en este sentido ante la Gerencia del Hospital General de Segovia.

En este caso no se parte de cero. El Hospital de Segovia es el único en nuestra Comunidad que presta un servicio de tarjeta de transporte urbano para los trabajadores y trabajadoras del centro, está dotado con unas 600 plazas de aparcamiento y está conectado con dos líneas de autobuses. El objetivo es conseguir un cambio en el reparto modal, logrando una mayor participación de los medios mas eficientes de transporte y una menor participación del vehículo privado con baja ocupación.

No solo hay poderosas razones de carácter climático para poner en marcha proyectos de este tipo. Las consecuencias económicas y sociales de un uso inadecuado e ineficiente del coche, se pueden apreciar diariamente en el hospital de Segovia y seguramente en cualquier otro hospital de nuestra comunidad:

Costes económicos de mantenimiento y combustible del vehículo, que repercuten directamente en el bolsillo de los trabajadores y trabajadoras del centro y de los usuarios; colapso en los accesos en las horas de entrada y salida; Accidentes “in itínere”; Incremento de la contaminación atmosférica; Alta ocupación del especio que provoca un fuerte impacto en el paisaje de los altos de la Piedad y está hipotecando las tierras de cultivo que bordean el Hospital.

Hay que tener en cuenta que a este tipo de centros acuden diariamente miles de usuarios que precisan atención sanitaria (Niños, enfermos, personas mayores..) muchos de los cuales se desplazan desde cualquier punto de la provincia, tienen problemas agudos de movilidad y no pueden disponer de un aparcamiento adecuado debido precisamente al mal uso que se hace del vehículo privado.

Sabemos por experiencia que el recorrido que tienen este tipo de proyectos es largo y complicado, por que cambiar un hábito tan arraigado en nuestra sociedad como es el uso indiscriminado del vehículo privado para desplazarnos, es siempre es difícil, por eso queremos que el proceso sea gradual, abierto y participativo. Por de pronto la Gerencia ha recibido bien el mensaje y esperamos que los primeros pasos no tarden en darse:

- Grupo de trabajo de Todos los Sindicatos y la Gerencia para diseñar entre todos el recorrido del proyecto.
- Encuesta a todo el personal del centro y los usuarios
- Propuesta de Gestor de movilidad y propuesta de Plan de movilidad
- Concertación de medidas (SACYL, Ayuntamiento de Segovia. Junta de Cyl . IDEA.
- Proceso de Implantación y sistema de evacuación permanente del Plan.

VALLADOLID

SE CONSOLIDA EL COLECTIVO CIUDADANO DE VALLADOLID ORGANIZADOR DE LOS ACTOS ALTERNATIVOS DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Con la celebración de la Semana Europea 2011 ya

son 5 años los que se organiza esta semana alternativa de la Movilidad Sostenible. Esta edición propone los "caminos escolares" como buena práctica

La celebración de la "Semana Europea de la movilidad sostenible" es un acto voluntario al que se pueden adherir ayuntamientos, organizaciones y empresas. Los ayuntamientos que se adhieran a esta iniciativa pueden hacerlo de 3 formas: Organizando una semana de actividades considerando el tema central; Implementando al menos una medida permanente que contribuya al cambio del vehículo privado hacia los medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente; Organizando la iniciativa "la ciudad sin mi coche" reservando a peatones, ciclistas y transporte público una o varias áreas durante todo el día.

En 2007 varias organizaciones nos juntamos para celebrar una semana alternativa de promoción de la movilidad sostenible y denunciar la actuación del ayuntamiento meramente propagandística. El objetivo común de reducir el tránsito motorizado para mejorar la calidad de vida de la ciudad, ha conseguido que durante 5 años nos hayamos unido para organizar una semana de la movilidad alternativa. En esta semana salimos a la calle para recuperar espacios que han sido ocupados por el automóvil, hacemos partícipes a la población de la necesidad de una movilidad sostenible y reivindicamos una nueva cultura de la movilidad donde los medios alternativos al automóvil tengan mayor protagonismo.

En esta edición de 2011, el colectivo ciudadano de Valladolid hemos puesto la atención sobre los caminos escolares. Hay que tener en cuenta que las escuelas y el medio urbano que las rodea han de ser espacios seguros y acogedores para los escolares. Es necesario intervenir en el ámbito de la movilidad y la accesibilidad de los niños y niñas para garantizar que sus desplazamientos cotidianos están exentos de riesgo de accidente viario.

Los objetivos de la Buena Práctica que persigue el colectivo son:

- Que los niños y niñas de un centro público de educación primaria realicen los desplazamientos al colegio en pie o bicicleta por un itinerario seguro en la SEM.

- Que los padres y madres no utilicen vehículos motorizados para llevar a sus niños y niñas al colegio en la SEM.

- Implantar un itinerario de movilidad a pie o ciclista seguro y permanente para los niños y niñas que acudan al centro educativo. Este itinerario tiene diferentes puntos de parada donde los niños y niñas pueden unirse al grupo. Implantar aparcamientos para las bicicletas en los centros educativos.

- Sensibilizar y formar a la comunidad educativa y al colectivo de padres y madres de escolares sobre la necesidad de poner en práctica y mantener formas de movilidad eficientes y seguras a pie y en bicicleta para el alumnado.

- Lograr que el colectivo vecinal y comercial del entorno del centro colabore en la información y apoyo a los niños y niñas en sus desplazamientos al centro educativo.

- Fortalecer los vínculos de los niños y niñas con el barrio y las personas vecinas con el objetivo de mejorar el carácter "amable" del entorno.

Los caminos escolares están inspirados en las ideas de Francesco Tonnuci que denuncia que la ciudad moderna diseñada para el automóvil ha olvidado a las personas que no son varones, ni adultos ni están en edad de trabajar. En 1991 se comenzó el proyecto internacional "La ciudad de los niños" basado en que cuanto más se adapta una ciudad a los niños mejor viven todos sus habitantes. "Cuando los niños puedan ir solos a la escuela, y salir a la calle a jugar con los amigos en los espacios públicos, también entonces los abuelos, las personas con discapacidad y los ciudadanos en general podrán vivir de nuevo la experiencia del paseo y del encuentro". Esta experiencia se ha llevado a cabo con resultados satisfactorios en barrios de Roma y Buenos Aires, ¿por qué no intentarlo en las calles de Valladolid?

El colectivo ciudadano de Valladolid organizador de los actos alternativos de la semana europea de la movilidad sostenible está integrado por Alternativa Universitaria, Asamblea ciclista de Valladolid, Asociación para la recuperación del bosque autóctono ARBA-VA, CCOO, Ecogermen Cooperativa, Ecologistas en Acción de Valladolid, Entrepueblos, Federación de Asociaciones de Vecinos de Valladolid, FIARE Castilla y León, Fundación triángulo de Valladolid, Greenpeace, Izquierda Unida de Valladolid, Juventud Obrera Cristiana-JOCE Valladolid, Partido Socialista Obrero Español, STOP Accidentes y Unión General de Trabajadores.

ZAMORA

CONEXIÓN DE ZAMORA Y SALAMANCA POR TREN: UNA OPORTUNIDAD PERDIDA

En tiempos de crisis y en personas con menos disposición de recursos, la movilidad de personas se reduce y se tiende a hacer en los medios más baratos: autobús, coche y tren convencional. En Zamora, hace más de 25 años, los políticos cometieron un atentado contra el transporte ferroviario al cerrar el tramo del ferrocarril Vía de la Plata que transcurre entre Astorga y Plasencia, con lo cual se rompía toda la comunicación ferroviaria por el corredor occidental. Se perdió una gran oportunidad porque hubiera costado muy poco ponerlo en funcionamiento, en cambio las inversiones en ferrocarril se aventuraron por el tren de lujo: el AVE ("deliciosa criatura política" diría J. Ramón Montes).

Nuestros políticos, siguiendo los postulados del pensamiento único, apostaron por un tipo de ferrocarril que ha llevado y está llevando ingentes cantidades de recursos públicos, unas cifras simplemente publicadas por diversos medios " El mantenimiento de cada km de línea AVE cuesta al año 100.000 euros y cada km cuesta el construirlo entre 12 y 30 millones de euros".

Cuando estuvo más cerca, el poner en funcionamiento el tramo de Zamora-Salamanca, allá por el año 2000, el coste de los 62 kms según la Junta de Castilla y León, parte implicada en no desearlo abrir, era de 21 millones

[sigue en página 18)

[viene de página anterior (Zamora)]

de euros para la unión de ambas provincias y para una velocidad de 160-180 km/h. La Junta nos decía que no era rentable. Si hubieran tenido un ataque de sentido común, y hubieran hecho caso, hoy día tendríamos un sistema de cercanías con Salamanca y comunicación directa con Madrid, con los mismos trenes que salen de Salamanca , dirección a Madrid.

Se perdió una gran oportunidad de tener un sistema de movilidad barato y sencillo. Ello hubiera posibilitado la posible reapertura del resto del tramo cerrado muy útil para las mercancías y viajeros. Las ventajas ambientales por ser conocidas por todos no las nombro, pero son innumerables.

Por Ramón Rodriguez Sanz

ORDENANZA TIPO de la FEMP

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Como conclusión de un grupo de trabajo de expertos en el ámbito del tráfico y la movilidad, la FEMP elabora esta ordenanza tipo para que sirva de punto de partida para los ayuntamientos. Además de incluir aspectos de ordenación de tráfico como la carga y descarga, estacionamiento regulado y normas de circulación para peatones y bicicletas, este borrador de ordenanza incluye elementos para favorecer una movilidad más sostenible.

La ordenanza incluye herramientas que pueden favorecer la movilidad sostenible, aunque también hay puntos conflictivos entre medios que utilizan los mismos espacios. La pacificación del tráfico es un objetivo perseguido por muchos ayuntamientos, sin embargo la puesta en marcha de medidas contundentes suelen tener mala acogida entre los usuarios del coche. La ordenanza dedica un capítulo a infraestructuras sobre el calmado del tráfico, incluyendo el "Área 30" que limita a esta velocidad el tránsito de vehículos por toda la red secundaria ; el establecimiento de "calle o barrio tranquilo" que limita la velocidad a 20 km/h y la calle o barrio de "coexistencia o mixta" donde no se podría superar los 10 km/h. La ordenanza también abre la puerta a reducir la velocidad máxima de circulación por ciudad a 40 km/h

Los ayuntamientos que desarrollen su propia ordenanza podrán delimitar las Zonas de prioridad peatonal, donde el peatón goza de prioridad sobre cualquier otro vehículo, pudiendo restringir total o parcialmente la velocidad, circulación, parada y estacionamiento de vehículos. Zona de espacio compartido, donde el tráfico motorizado tendrá que circular a una velocidad inferior a 10 km/h y ceder el paso a las personas y vehículos que se aproximen por la derecha.

En el espacio público, los peatones y las personas con movilidad reducida son los que tienen mayor riesgo de accidente, ya que se trata de un colectivo muy vulnerable ante los vehículos a motor. La movilidad peatonal se ve favorecida con la implantación de estas zonas que mejoran la seguridad, y promueve la creación de "itinerarios peatonales" cuyo objeto es posibilitar y fomentar la marcha a pie en la ciudad para trayectos de al menos 20 minutos o 1,5 km de recorrido.

"Como norma general, quedan prohibido en las vías, calles y plazas de uso público los juegos y diversiones que puedan representar una molestia o peligro para otras personas o para quienes lo practican, así como para el tráfico rodado, salvo en las zonas específicamente habilitadas al efecto"

El creciente uso de la bicicleta como medio de transporte en ciudades cuyo diseño está pensado principalmente para el automóvil, plantea conflictos en la calzada y en la acera. La ordenanza establece que las bicicletas circularán obligatoriamente por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo. Si existe carril bici, circularán por éstos, preferentemente sin obligación. Una solución interesante, que están adoptando algunos ayuntamientos es la regulación de las ciclocalles en las que las bicicletas tienen prioridad sobre los otros vehículos. En el espacio compartido con el peatón, las soluciones son controvertidas: la limitación de la velocidad a 10 km/h en el carril-bici incomoda al colectivo ciclista, cuya velocidad media en ciudad es superior. La convivencia de ciclistas y peatones en las aceras incomoda a la movilidad peatonal: adecuación de la velocidad de las bicicletas en función de densidad peatonal, establecimiento de una distancia de adelantamiento o permitir la convivencia en aceras que superen una anchura mínima son algunas de las soluciones que se están planteando para facilitar la convivencia de estas formas de desplazamiento.

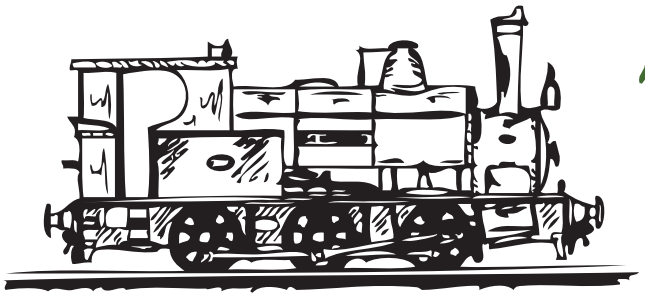
La ordenanza tiene suficientes elementos para favorecer una movilidad urbana más sostenible, aunque depende de la adaptación que se haga en cada municipio. En la actualidad Valladolid y Burgos están tramitando su ordenanza. La implicación y participación de la ciudadanía es necesaria para que se incluyan las demandas de los diferentes colectivos y mejoremos nuestra movilidad desplazándonos de forma eficiente, como reivindica la semana europea de la movilidad 2011.

ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

El peatón tiene prioridad sobte cualquier otro vehículo

ZONAS DE ESPACIO COMPARTIDO

El tráfico motorizado no podrá circular a más de 10 km/h.



VÍA VERDE

Sierra de la Demanda

La Sierra de la Demanda, al este de la provincia de Burgos y parte del sistema ibérico central, está incluida en la red de espacios naturales de la Junta de Castilla y León. Su paisaje, perfilado por las sierras del Mencilla, San Millán y Neila, y la flora y fauna que las habitan, es uno de los principales alicientes para su visita. Su historia y cultura, ligada al aprovechamiento de los recursos de la Sierra y costumbres, suman atractivos a este terreno tan bello como desconocido.

Una de las mejores formas de disfrutar de los valores naturales de la Sierra de la Demanda es recorrer la vía verde que sale desde Arlanzón, en las estribaciones de la Sierra y se va adentrando hasta Monterrubio de la Demanda. 52 km de ruta, que con un esfuerzo moderado, nos deleita todos los sentidos. Desde el ateneo Cultural "Jesús Pereda" hemos propuesto este recorrido en bicicleta, enmarcado en la Semana de la Movilidad Sostenible, con el objetivo de iniciar a las personas que se animen al cicloturismo: viajar a ritmo de pedal sin emitir gases de efecto invernadero, conociendo nuestros espacios naturales para saber protegerlos.

El recorrido parte del pueblo de Arlanzón y discurre por la plataforma de un antiguo ferrocarril, que la empresa Sierra Company Limited construyó para sacar carbón tan demandado en los inicios del siglo XX. Una sobreestimación de las reservas, y los altos precios del posterior transporte a Vizcaya fueron las causas de que se abandonara el ferrocarril en 1910 al poco tiempo de su apertura en 1901. Aquellos constructores nada sospechaban que la trinchera de ese ferrocarril dejarían al descubierto los yacimientos de Atapuerca, cuyo descubrimiento nos permite conocer mejor nuestra propia historia.

Cada pedalada nos revela la riqueza de flora: pasaremos por dehesas de robles, pinares de repoblación, abedulares, hayedos… Acompañaremos al río Arlanzón en algunos tramos y la ruta nos revelará su importancia en el suministro de agua a la ciudad de Burgos : veremos la planta potabilizadora a pocos kilómetros de Arlanzón, con su seta característica que oxigena las aguas del río y bordearemos el pantano de Uzquiza, un lugar excelente para darse un baño. Pasando Pineda en dirección al Manquillo el río recobra su naturalidad y su bosque de ribera, que junto a los abedules crean un entorno muy especial, imprescindible en otoño.

Pasado el puerto del Manquillo, si la ruta la hacemos en dirección a Monterrubio, disfrutaremos de una tenue bajada hasta Barbadillo de Herreros durante la que atravesaremos un magnífico robledal. Merece la pena un alto en el camino en el área de descanso del km 32, y caminar hasta el área recreativa con mesas y asadores que se sitúa en medio de una dehesa de roble donde no será

El Espacio Natural de la Sierra de La Demanda aparece articulado en torno a tres núcleos montañosos situados en el extremo noroccidental del Sistema Ibérico: sierras de San Millán, Mencilla y Neila. El entorno geográfico que abarca todo este conjunto montañoso constituye uno de los espacios ecológicos más interesantes y dignos de conservar de todas la tierras peninsulares.

difícil ver a los trepadores azules por sus troncos. Quizá nos encontremos al pastor de uno de los pocos rebaños de ovejas que quedan y que nos traslada a otros tiempos en los que las merinas eran el pilar de la economía y las protagonistas de la trashumancia.

La Vía Verde no atraviesa los pueblos, pero es casi un imperativo desviarse del itinerario para empaparse de su carácter serrano: Arlanzón, Pineda de la Sierra, Riocavado, Barbadillo de Herreros, Bezares y Monterrubio de la Demanda. Recomendamos la visita a la iglesia porticada de Pineda, acercarse hasta la ferrería de Barbadillo situada en la orilla del río Pedroso y pasear por Riocavado y Monterrubio descubriendo las chimeneas encestadas, típicas de la sierra.

La ruta termina en el área recreativa de Monterrubio de la Demanda "La Pradera", un lugar apacible, que nos repone de la actividad física realizada. La Sierra de la Demanda está incluida en la Red Natura 2000 por ser Lugar de Interés Cultural y Zona de especial protección para las aves. Sus principales méritos son sus robledales, una de las representaciones europeas más importantes, y que constituye el hábitat de numerosos anfibios y reptiles, y de aves como el halcón abejero y el águila culebrera. La Vía verde es un aperitivo de la riqueza de este espacio natural, y que solo nos enseña una parte de la sierra, quizá desvelemos otros maravillosos rincones en otro número de esta revista.

Haya (*Fagus Sylvática*)

Páginas web de interés:

www.viasverdes.com

www.sierradeladelademanda.com

www.enbici.eu

www.turismoburgos.org

www.viajarenfamilia.net

www.bicirutas.net

TABLÓN DE EMPRESA

al trabajo SIN mi coche

EMPRESA
- Menor competitividad
- Peor imagen
- Horas perdidas por accidentes.

SOCIEDAD
- Enfermedades respiratorias
- Colapso del tráfico
- Ocupa mucho espacio en la ciudad, que no se puede destinar a otros usos
- Perjudica economía nacional

TRABAJADOR
- Aumento de los accidentes in itínere
- Aumento en los gastos económicos
- Merma la calidad de vida (estrés, fatiga, cansancio al conducir)

MEDIO AMBIENTE
- Emisión de gases de efecto invernadero (CO_2)
- Emisión de gases tóxicos
- Aumento del ruido
- Consumo de energía fósil

¿Qué puede hacer mi empresa?
- Promover el uso del transporte público
- Promover el uso de la bicicleta
- Evaluar la Movilidad in itínere en evaluaciones de riesgos
- No pedir carné al seleccionar personal
- Reducir aparcamientos
- Regalar bonobús o similar.
- Promover COCHE COMPARTIDO
- Promover COCHE MULTIUSUARIO (coche propiedad de varios dueños). *También se conoce como CarSharing.*
- Otros

En los polígonos y grandes empresas, además...
- Crear la figura del GESTOR DE MOVILIDAD
- Constituir CONSEJOS DE MOVILIDAD
- Elaborar un PLAN DE MOVILIDAD

Para más información acude a la sede de CCOO mas próxima a tu localidad.

Eficiencia energética de los medios, de más eficientes (a la izda) a menos.

CCOO
comisiones obreras de Castilla y León

Revista de la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Rural

CAMBIUM 11

OCTUBRE 2011

UNIÓN PROVINCIAL DE ÁVILA
Plaza de Santa Ana, 7
05001 - Ávila
Teléf.: 920/22 25 64
Fax: 920/25 24 07

UNIÓN PROVINCIAL DE BURGOS
San Pablo, 8 - 4ª planta
09002 - Burgos
Teléf.: 947/25 78 00
Fax: 947 /25 77 99

UNIÓN PROVINCIAL DE LEÓN
Roa de Vega, 21
24001 - León
Teléf.: 987/23 49 59
Fax: 987/22 62 28

UNIÓN PROVINCIAL DE PALENCIA
Pz. Abilio Calderón, 4 - 2ª planta
34001 - Palencia
Teléf.: 979/74 14 17
Fax: 979/70 08 25

UNIÓN PROVINCIAL DE SALAMANCA
Arco de la lapa, 2, 4º
37001 - Salamanca
Teléf.: 923/26 44 64
Fax: 923/26 17 34

UNIÓN PROVINCIAL DE SEGOVIA
Fernández Ladreda, 31 - 1ª planta
40002 - Segovia
Teléf.: 921/42 01 51
Fax: 921/42 24 84

UNIÓN PROVINCIAL DE SORIA
Vicente Tutor, 6
42001 - Soria
Teléf.: 975/23 36 44
Fax.: 975/22 54 58

UNIÓN PROVINCIAL DE VALLADOLID
Plaza Madrid, 4 - 4ª planta
47001 - Valladolid
Teléf.: 983/29 16 17
Fax.: 983/30 98 24

UNIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA
Plaza de Alemania, 1 - 5ª planta
49014 - Zamora
Teléf.: 980/52 27 78
Fax: 980/51 39 59

SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y D. RURAL
Pz. Madrid, 4 - 7ª planta
47001 - Valladolid
Teléf.: 983/39 15 16
Fax: 983/20 32 56

CCOO
comisiones obreras
de Castilla y León