



Una experiencia pionera

Dos años del Departamento de Movilidad de CCOO-Cataluña

El VIII Congreso de la Confederación Obrera Nacional de Catalunya (CONC) decidió hace dos años crear el Departamento de Movilidad, encuadrado en la Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo. Desde sus inicios, se concibió como un instrumento de acción sindical en el territorio y en las empresas para conseguir un acceso sostenible, seguro y económico de los trabajadores a sus centros de trabajo



El ideario del Departamento de Movilidad está regido por una visión transversal de la movilidad a partir de la constatación de que el modelo actual para los desplazamientos cotidianos desde el domicilio al trabajo es insostenible debido, en gran medida, al uso prioritario del coche. Un uso masivo que provoca graves impactos ambientales (emisiones de gases de efecto invernadero y de otros gases contaminantes, como el dióxido de nitrógeno y partículas en suspensión); una dependencia excesiva de los combustibles fósiles; y de salud (219 accidentes *in itinere* desde enero a agosto).

Las propuestas que elabora el Departamento de Movilidad para conseguir un cambio modal sostenible se basan en una apuesta por el transporte público a los polígonos industriales o centros de elevada actividad laboral; en facilitar y promover el coche compartido y los accesos a pie o en bicicleta; y en gestionar el aparcamiento. También pe-

dimos que se proporcione el bono de transporte a los trabajadores, la creación del gestor de movilidad y de una mesa de movilidad en el polígono.

Instrumentos

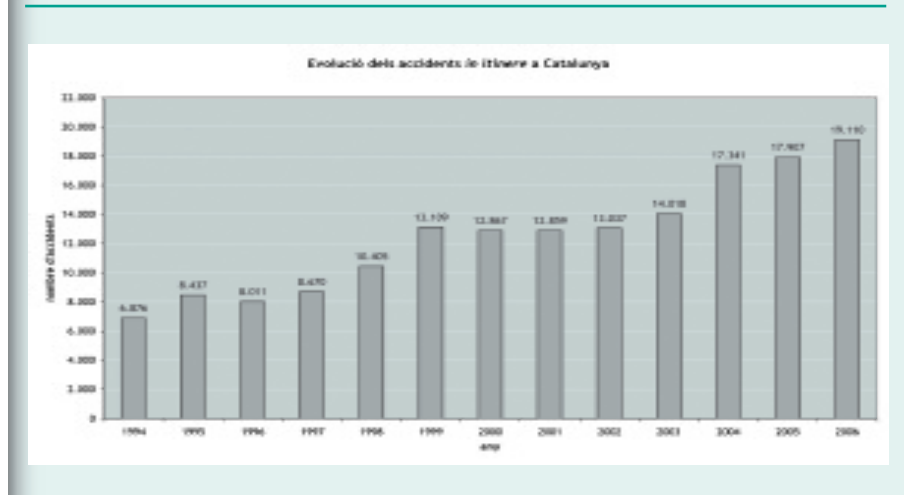
Los instrumentos para modificar la situación insostenible actual son:

- ✓ Participar y concertar el diseño de la política de movilidad impulsada por las diferentes administraciones territoriales: Consejo de Movilidad de Cataluña, Consejo Territorial de Movilidad de la Región Metropolitana.
- ✓ Construir espacios de participación, concertación y negociación sindical junto a empresas y administraciones en

la redacción de planes de movilidad (consejos de movilidad, mesas de movilidad) de polígonos o centros de elevada actividad laboral.

- ✓ Participar y concertar con las administraciones competentes las directrices de movilidad territorial (acuerdo estratégico, pactos de movilidad).
- ✓ Creación de una estructura sindical territorial y de sector, de movilidad (redes de delegados y delegadas de Movilidad, en polígonos y territorios comarcales).
- ✓ Formación sindical de los responsables territoriales y delegados y delegadas de Movilidad.
- Introducir en la negociación colectiva los criterios de accesibilidad sostenible al centro de trabajo.
- ✓ Actos reivindicativos en torno a situaciones específicas de movilidad general, como las campañas de mejora de las cercanías ferroviarias, unión de

Evolución de los accidentes *in itinere* en Cataluña





los tranvías, apertura de estaciones ferroviarias, etc.

El equipo actual del Departamento de Movilidad de CCOO de Cataluña está formado por dos personas Albert Vilallonga, técnico de Movilidad, y yo mismo como responsable del departamento. En breve se incorporará un nuevo técnico.

En este tiempo, aunque breve, el Departamento de Movilidad ha conseguido ser un referente sindical para otros territorios del Estado. Además, ha visto reconocida su labor con diversas distinciones, como por ejemplo, el premio de medio ambiente de la Generalitat del año 2005 a nuestra labor en los trabajos del Plan de Movilidad del Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona, o la que otorgó el Ayuntamiento de Barcelona a la guía L'accès Sostenible al Centre de Trebal, en 2004. Un reconocimiento que confirma el acierto de la creación del Departamento de Movilidad de CCOO de Cataluña y del nuevo campo de la acción sindical en esta materia.

Manel Ferri Tomás.
Responsable del Departamento
de Movilidad de CCOO de Cataluña.
www.ccoo.cat/mobilitat

Bicing, la bicicleta como un medio más de transporte público urbano

Desde fechas recientes, el centro de la ciudad de Barcelona cuenta con un nuevo medio de transporte público: el bicing. Una iniciativa impulsada y gestionada por el mismo ayuntamiento mediante concesión a una empresa privada

En esta primera fase de implantación, el *bicing* ha significado la puesta en funcionamiento de 100 estaciones con capacidad para 1.500 bicicletas. Las estaciones se localizan prioritariamente en la cercanía de entradas de metro y trenes, con lo cual se promueve la intermodalidad.

Se contempla como un transporte público porque es de acceso universal. Mediante una pequeña cuota anual de 24 euros cualquier ciudadano tiene derecho a utilizar la bicicleta durante media hora gratis. Si el uso supera este tiempo se abonan 0,30 céntimos de euro por cada media hora suplementaria, hasta un máximo de dos horas, que es el tiempo máximo permitido.

El funcionamiento es muy sencillo y ágil. Cada usuario cuenta con una tarjeta personal. Al acercarla a un lector de la estación se puede retirar la bicicleta asignada y, después del trayecto, se devuelve directamente a la barra de sujeción.

Más de 80.000 usuarios avalan esta apuesta a favor de la movilidad sostenible. Pero lamentablemente el sistema ha superado con creces las expectativas en detrimento del servicio, que no está dimensionado según la demanda. Se prevé una extensión para el resto de la ciudad y del entorno metropolitano. Esperemos que incorpore áreas tan necesitadas de oferta de movilidad sostenible como los

polígonos industriales, pero, sin duda, antes se debería mejorar la prestación del servicio actual.

Manel Ferri Tomás.
Responsable del Departamento
de Movilidad de CCOO de Cataluña.
www.ccoo.cat/mobilitat





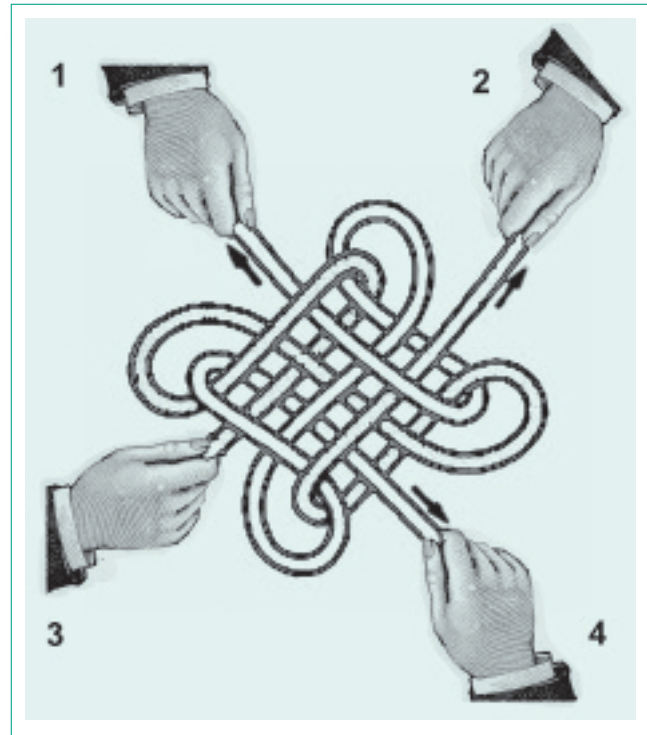
Por una ley de movilidad sostenible

La movilidad de las personas y mercancías está en continuo crecimiento. Esto tiene que ver tanto con fenómenos como el crecimiento de las áreas metropolitanas, la dispersión residencial y la reubicación de empresas, como con el estallido del turismo de masas o la globalización de los mercados.

El transporte, que sigue basado en la preponderancia de la carretera y del automóvil, crece más que el conjunto de la economía y sus efectos negativos –sus externalidades– las conocemos cada día mejor: emisiones de gases que inducen el cambio climático, pérdidas económicas por la congestión del tráfico, daños en la salud de los habitantes de las ciudades (16.000 muertes anuales en España en las grandes ciudades por la contaminación) y elevada siniestralidad que afecta sobre todo a los viajes de carácter laboral, hacia el trabajo (*in itinere*) y en el trabajo (*in mision*).

Hacen falta directrices para una movilidad sostenible que ponga el acento no tanto en nuevas infraestructuras como en la gestión de la movilidad y en el cambio modal enfocado al fomento de los medios menos contaminantes y más eficaces y que faciliten la conexión y coordinación de esos modos. Directrices que deberían incidir en una política tarifaria y medidas fiscales que ayuden a ese cambio y que establezcan una relación adecuada entre el uso del suelo y la oferta de transporte.

Es necesario crear los instrumentos de planificación en los ámbitos de las áreas metropolitanas, municipales y de las empresas y centros de actividad, de manera que se fijen las medidas más adecuadas para fomentar el transporte público y colectivo y los medios de transporte de bajo impacto. Planificación que se ha de articular con



Luis de Tomás

la necesaria participación de los interesados para que prevalezcan los intereses de la mayoría.

De todo esto se lleva hablando varios años, pero se avanza muy poco. Existe alguna financiación pública para hacer estudios y propuestas de planes y se ponen en marcha algunas medidas interesantes en unos pocos municipios, pero siguen siendo actuaciones escasas para el deterioro del sistema de transporte.

De ahí que urja una ley de movilidad sostenible que establezca esos instrumentos. CCOO junto a ICV-IU, Los Verdes y algunas organizaciones ecologistas hemos presentado recientemente en el Congreso de los Diputados una proposición de ley cuyo contenido esperamos que se tenga en consideración y que sirva para que se acelere el lento y tortuoso proceso de elaboración de esta norma en el seno del Gobierno.



daphnia
boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia

Edita:
ISTAS. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud
Tel.: 914491040

Colabora:
Departamento Confederal de Medio Ambiente de CCOO y Ministerio de Medio Ambiente

Director: Joaquín Nieto
Subdirector: Javier Morales Ortiz
Secretaría: Oscar Bayona

Consejo Editorial:
Paco Blanco, Estefanía Blount, Oscar Carpintero, Jose Antonio

Díaz Lázaro, Coral García, Gregorio Huertas, José Manuel Jurado, Josefina Maestre, Carlos Martínez, Fiona Murie, Joaquín Nieto, Jorge Riechmann, Dolores Romano, Vicente Sánchez, Beverly Thorpe, Joel Tickner, Laurent Vogel, Manuel Gari.

Colaboran en este número:
José María Fidalgo, Eva Hernández, Carlos Martínez Camarero, Salvador López, Vicente Sánchez, Carmen Sesma, Sergio Velasco, Máximo Blanco, Eugenio García, José Ramón Laso, Iñaki Olano, Jorge Riechmann, Silvina Rabach, Dolores Romano, Joanes Maiza, Manel Ferri, Ana Belén Sánchez, Oscar Carpintero y Javier Rico.

Diseño y maquetación:
Fernando de Miguel (trazas@telefonica.net)
Producción: Paralelo

Suscripciones:
Daphnia es una revista gratuita que se recibe mediante suscripción. Si deseas recibir esta publicación dirígete a:
Oscar Bayona.
Confederación Sindical de CCOO
Departamento Confederal de Medio Ambiente.
C/ Fernández de la Hoz, 12. 28010. Madrid.
obayona@ccoo.es

Depósito legal: M-24702-1999
Daphnia no se hace responsable de la opinión de los colaboradores.

Daphnia es un crustáceo microfago que habita en aguas eutrofizadas en las que realiza una labor de depuración de la contaminación, que le sirve de alimento

Este boletín está impreso en papel con certificado FSC, un certificado internacional e independiente que garantiza que la madera de la que se extrae el papel procede de un bosque gestionado con criterios sociales y de sostenibilidad.