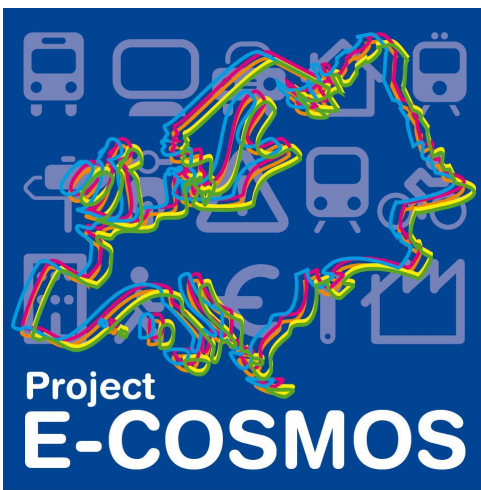




European Comission
Directorate-General for Employment, Social
Affairs and inclusion

Estrategias para una movilidad sostenible en los desplazamientos en Europa





Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos en Europa

**Edición:**

Manel FERRI (CCOO), Luis CUENA (CCOO)

Diseño gráfico:

Miquel de Toro

Aviso legal:

La responsabilidad del contenido de esta publicación es solo de los editores. Por tanto, no representa la opinión de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea. Ni la Comisión Europea ni la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión se hacen responsables del uso que se pueda hacer de la información contenida en el informe. La información contenida en la publicación se da únicamente a título informativo y no vincula legalmente a ninguna de las partes involucradas.

Reservados todos los derechos

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida en cualquier forma o por cualquier medio electrónico o mecánico, fotocopia, grabación o cualquier sistema de almacenamiento, sin permiso previo por escrito de los editores.

Información sobre la Unión Europea está disponible en Internet. Se puede acceder a través del servidor Europa (<http://www.europa.eu>)

Comisión Europea
Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión
B-1049 Bruselas
Bélgica

Con el apoyo de la Unión Europea
Ref. aplicación. VP/2010/001/0198
Acuerdo Número de Referencia: VS/2010/0679

Agradecimientos

Deseamos expresar nuestra más sincera gratitud a todos aquellos que han participado en el proyecto. Sin su contribución y ayuda E-Cosmos no hubiera sido posible:

Albert Vilallonga (ISTAS-CC OO)
Antonio Granata (CGIL)
Bart Desmedt (Traject)
Bart Neyens (ABVV)
Carlos Martinez (CC OO)
Juliane Korn (ACE)
Llorenç Serrano (CC OO)
Luis Cuenca (CC OO)
Manel Ferri (CC OO)
M^a Cruz Martinez (CC OO)
Matthias Knobloch (ACE)
Oriella Savoldi (CGIL)
Pilar Pedroso (ISTAS-CC OO)
Serena Rugiero (IRES-CGIL)
Timothy Wyffels (ABVV)
Vincent Meerschaert (Traject)

Alberto Morselli (CGIL-FILCTEM)
Alessandro Rocchi (CGIL-FILT)
Angel Cebollada (CONC-CC OO)
Arne von Spreckelsen (Ver.Di Union)
Bruno Estrada (1st May Foundation-CC OO)
Carlos Caro (Gearbox-CONC)
Daniel Gutiérrez (CONC)
Gustavo Arribas (Orange-CC OO)
José L. Hoyos (Fujitsu-CONC)
José M. Jurado (CONC-CC OO)
Josep Expòsito (CONC-CC OO)
Luigi Verdoscia (CGIL-FILT Bari)
Manuel F. Albano (USMR-CC OO)
Marco Capparelli (CGIL-FILT Lazio)
Miquel de Toro (CONC-CC OO)
Luis Cuevas (Telefónica-CC OO)
Paola Imperio (CGIL-FILT Naples)
Rafael Requena (Autonomous University of Barcelona)
Raúl García (Vodafone-CC OO)
Salvador Claròs (CONC-CC OO)
Teresa Castellà (CONC)
Vicenç Tarrats (CONC-CC OO)

Alessandro Chiesa (Camera del Lavoro Parma)
Alain Vandeplas (Mora-Flanders)
Andrea Pasotto (Mobility Agency Rome)
Angel López (BCN Council)
Burkhard Horn (mobility-Berlin)
Carles Cots (FGC – Catalonia)
Domingo Martin (Transport Consortium -Madrid)
Eddy Klijnen (Traffic Foundation-Flanders)
Ellen Durst (EC- DG of Employment, Social Affairs and Inclusion)
Frank Van Thillo (MORA-Flanders)
Frank Wolter (InnoZ-Berlin)
Frieder Söling (BSR-Berlin)
Gabriele Nanni (Legambiente-Italy)
Guillem Alsina (EMT-BCN)
Hans Floré (Leuven-Brabant mobility)
Hartwig Niels (Ministry of Transport-GFR)
Jesús Huertas (Ministry of Environment-Spain)
Jan Paesen (University of Leuven)
Jos Vandikkelen (vzwVELO-Leuven)
Kai Dahme (Public transport operators-Berlin-Brandenburg)
Karin Dries (Antwerp Council)
Lorenzo Bertuccio (Euromobility-Italy)
Lluís Alegre (Metropolitan Transport Authority-BCN)
Manel Villalante (Ministry of Development-Spain)
Martin Stuber (DGB executive-GFR)
Maurizio Stampini (Camera del Lavoro Milan)
Philippe Jacobs (De Lijn-Brussels Airport)
Roberto Pallottini (INU-Italy)
Rossend Bosch (ZAL-BCN)
Sarah Hollander (Environment-Brussels Region)
Sergi Alegre (El Prat del Llobregat Council)
Silvia Brini (ISPRA-Italy)
Stefan Haendschke (DENA-GFR)
Steven Dierckx (I-bus manager)
Thomas Vanoutrive (University of Antwerp)
Vicenç Pedret (CE-DG TREN)
Wolfgang Nickel (mobility manager-Hesse & Low Saxony)



La **Federación General del Trabajo de Bélgica (ABVV / FGTB)** es una federación nacional socialista de sindicatos en Bélgica. Fue fundada en 1898 y tomó su nombre actual en 1937. Está afiliada a la Confederación Sindical Internacional y cuenta con casi 1,2 millones de inscritos.



El **Auto Club Europa (ACE)**, es una de las principales organizaciones de automovilistas de Alemania, con más de 550.000 miembros y aproximadamente 1.2 millones de asegurados. Aunque el ACE está comprometido con el tráfico, al mismo tiempo promueve la idea de una movilidad de carácter integral que integre todas las formas de transporte de una manera significativa.



Comisiones Obreras (CCOO) es un sindicato sociopolítico que además de reivindicar la mejora de las condiciones de trabajo y de vida, asume la defensa de todo aquello que nos afecta como trabajadoras y trabajadores, dentro y fuera de la empresa. Se estructura en Federaciones, según la actividad o sector al que pertenece la empresa, y Uniones, según el territorio donde se ubica el centro de trabajo.



La **Confederazione Generale Italiana del Lavoro** (Confederación General Italiana del Trabajo) es una asociación de representación de los trabajadores y del trabajo. Es la organización sindical italiana más antigua y es también la más representativa, con sus aproximadamente 6 millones de inscritos, entre trabajadores, jubilados y jóvenes que se incorporan al mundo laboral.



El **Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)** es una fundación autónoma de carácter técnico-sindical promovida por Comisiones Obreras (CCOO) con el objetivo general de impulsar actividades de progreso social para la mejora de las condiciones de trabajo, la protección del medio ambiente y la promoción de la salud de los trabajadores y trabajadoras en el ámbito del estado español.

Índice	
■ Introducción	7
■ 1. Introducción a E-Cosmos	11
1.1. Objetivos	11
1.2. Metodología	12
■ 2. Base teórica	15
■ 3. Diez recomendaciones o directrices para una mejor movilidad al trabajo	29
3.1. Bases de las directrices	29
3.2. Diez recomendaciones	30
3.3. Acciones propuestas para la Comisión Europea	47
■ Anexos	49
Anexo 1. Informes de las visitas	49
Anexo 2. Recomendaciones para el desarrollo de una directiva de la Unión Europea	103
Anexo 3. Glosario	109
Anexo 4. Fotografías	112
■ Figuras	
F.1. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España	15
F.2. y F.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España	16-17
F.4. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Italia	18
F.5. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia	19
F.6. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Alemania	20
F.7. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania	21
F.8. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Bélgica	22
F.9. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica	23
F.10. Comparación de la distribución modal en los 4 países	24
F.11. Público en general sobre temas de movilidad	25
F.12. Sindicatos sobre temas de movilidad	26
F.13. Empresarios sobre temas de movilidad	27
■ Tablas	
T.1. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España	16
T.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia	18
T.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania	20
T.4. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica	22



Introducción

En el otoño de 2010 iniciamos la participación en un proyecto de la Unión Europea (UE) denominado E-COSMOS (Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos en Europa) con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos a favor de una movilidad sostenible desde el punto de vista social y medioambiental para los trabajadores de la Unión Europea.

El proyecto está liderado por CCOO y como socios participan diversos sindicatos europeos, la CGIL italiana, el sindicato belga ABVV y el Auto Club Europa en representación de la DGB alemana. Participa también ISTAS-CCOO en funciones de apoyo técnico. Como entidad externa de apoyo y coordinación participa también en el proyecto un experto europeo en cuestiones de movilidad, la consultora belga Traject.

El proyecto trata pues sobre movilidad generada por el trabajo, la movilidad de domicilio al centro de trabajo, buscando propuestas para facilitar el acceso de la gente trabajadora a sus lugares de trabajo, sobre el uso de vehículos menos contaminantes y el uso racional de los vehículos privados, introduciendo también

medidas que permitan cuantificar el coste económico de estos desplazamientos para trabajadores, empresas y la sociedad en general.

Los socios de E-Cosmos creen que el modelo de movilidad actual, con especial atención a la movilidad en automóvil se enfrenta a sus límites. El modelo de movilidad actual tiene tres tipos de impactos principales:

- 1. Impacto social:** la exclusión laboral de los trabajadores que no tienen permiso de conducir, especialmente de mujeres, jóvenes e inmigrantes. Efectos sobre la salud y la seguridad causadas por accidentes en el camino al trabajo y el aumento de las enfermedades pulmonares debido al aumento de los niveles de contaminación.
- 2. Impacto económico:** externalizaciones que suponen pérdida de competitividad, así como costes individuales y colectivos en aumento, difícilmente controlables.
- 3. Impacto ambiental:** El transporte consume alrededor del 40% de la energía primaria en los países industrializados y supone una parte equivalente, de participación creciente, en las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los objetivos del proyecto E-Cosmos son:

- Llevar a cabo un estudio comparativo sobre los problemas de movilidad de los trabajadores en Bélgica, Alemania, Italia y España.
- Llevar a cabo un análisis comparativo de las políticas públicas para promover la movilidad sostenible en estos cuatro países europeos.
- definir las directrices para apoyar la acción sindical en las empresas para el acceso sostenible y seguro a los lugares de trabajo.
- dar cabida a un posible marco jurídico en el ámbito de la UE que apoye la evolución hacia una movilidad más sostenible relacionada con el trabajo.

El proyecto concluye con la elaboración de una serie de directrices para una movilidad más sostenible al trabajo, basadas en las pautas de investigación formuladas a partir de:

- La posición de partida en los países representados en el E-Cosmos
- Las directrices existentes a nivel comunitario



- Los resultados y las mejores prácticas recogidas durante las visitas de trabajo
- Los debates y las conclusiones de los talleres que se realizaron durante el proyecto

Las directrices se concretan en 10 recomendaciones para los Sindicatos (S) y/o para las

Autoridades Públicas (AP):

1. Un primer paso lo constituye la elaboración de una plataforma para la movilidad sostenible dentro de la organización sindical (S)
2. Invertir en el intercambio de experiencias y ejemplos de buenas prácticas (S / AP)
3. Es necesaria una obligación de elaborar planes de movilidad sostenible para las empresas, pero con trabajo de apoyo y seguimiento por parte de la administración pública (AP)
4. Para establecer un debate es imprescindible la recogida de datos, cifras y ejemplos de buenas prácticas (S/ AP)
5. Poner en la agenda sindical la preocupación y acción por la movilidad sostenible, nombrar personas de referencia para esta tarea de sensibilización, propuesta, concertación social y negociación colectiva.
6. Apoyo a las empresas para la ejecución de acciones de movilidad sostenible que tengan impacto en las condiciones reales de los desplazamientos. Descartar el apoyo a estudios y sensibilización si no son parte del fin enunciado. (AP)
7. Crear un marco fiscal y legal a favor de modos de transporte sostenible y, en especial, para los desplazamientos al trabajo (AP)
8. Gestionar la movilidad es la manera más eficiente para hacer frente a los problemas de movilidad actual (AP)

9. Un urbanismo compacto, integrador de usos y actividades y que contemple la movilidad generada y la resuelva con modos sostenibles es el primer paso en el proceso de gestión de la movilidad (AP)
10. Debe evitarse la exclusión del mercado del trabajo por motivos de movilidad, fomentando e invirtiendo en movilidad sostenible (AP / S)

Las experiencias revisadas por el proyecto E-Cosmos en estos cuatro países arroja una conclusión clara: los sindicatos son las organizaciones mejor posicionadas para conseguir implantar un modelo de movilidad sostenible al trabajo. Además, de la actuación de los trabajadores, son decisivas las políticas públicas en apoyo de los planes de movilidad sostenible tanto por la vía de las disposiciones legales que establecen la obligatoriedad de elaborar un plan de movilidad a las empresas como por la vía de incentivar a las empresas (financiación y mejoras fiscales) en la adopción de medidas encaminadas a promover la movilidad sostenible. Aunque se trata de un tema innovador cuyas actividades apenas se inician, se observa que las experiencias exitosas son muy bien recibidos por los trabajadores y trabajadoras que se benefician de las actuaciones viendo sensiblemente mejoradas sus condiciones de trabajo. Los matices entre países se encuentran no en el terreno de los problemas sino en el de la adopción de soluciones y están en función de la sensibilidad que demuestran los distintos gobiernos.

Llorenç Serrano i Gimenez
Secretario de Medio Ambiente de la
Confederación Sindical de CC OO



1. Introducción a E-cosmos

1.1. Objetivos

La confederación sindical de Sindical de Comisiones Obreras (CC.OO.) de España formó un consorcio con otros sindicatos Vlaams ABVV de Bélgica, CGIL de Italia y ACE de Alemania con el objetivo de estudiar, cuantificar y definir procedimientos para promover la movilidad sostenible de los trabajadores en la UE. Se realizaron estudios sobre problemas de movilidad en los cuatro países.

Los participantes en E-cosmos consideran que el actual modelo de movilidad centrado en el automóvil ha llegado a sus límites. Este modelo tiene tres tipos de impacto:

1. **Impacto social:** exclusión laboral de los trabajadores sin licencia de conducir, en particular mujeres e inmigrantes procedentes de países no miembros de la UE; y efectos en la salud provocados por los accidentes *in itinere* y el

incremento de las enfermedades pulmonares debido a los altos índices de contaminación ambiental.

2. **Impacto económico**, provocado por la pérdida de competitividad y los costes individuales y colectivos de la movilidad.
3. **Impacto medioambiental**: el transporte consume alrededor de un 40% de la energía primaria en los países industrializados.

El sector del transporte se ha convertido en uno de los principales emisores de compuestos contaminantes en el mundo y en una de las causas fundamentales del efecto invernadero. Actuar en este campo es actuar sobre el cambio climático.

Los objetivos del proyecto E-cosmos son:

- realizar una encuesta comparativa sobre problemas de movilidad al trabajo en Bélgica, Alemania, Italia y España
- realizar un análisis comparativo de las políticas públicas para impulsar la movilidad sostenible en cuatro países europeos
- definir directrices que apoyen la acción de sindicatos y empresarios para lograr un acceso seguro y sostenible al lugar de trabajo
- ofrecer argumentos para un posible marco legal de la movilidad en la UE que apoye la evolución hacia una movilidad al trabajo más sostenible

1.2. Metodología

Con los amplios conocimientos que existen en el grupo de participantes, el intercambio de ideas y experiencias, y el aprendizaje mutuo son aspectos centrales del proyecto E-cosmos. El intercambio de ideas y buenas prácticas se realizó a través de visitas a los cuatro países y diversos talleres. Los anexos incluyen un resumen de las visitas.



La situación actual de la movilidad y el papel de los sindicatos se señalaron como puntos de partida de este proyecto. Se recopilaban datos y resultados durante las visitas, los debates y a través de un cuestionario que respondieron todos los participantes. A través de la investigación indirecta se obtuvieron documentos y directrices disponibles en Europa.

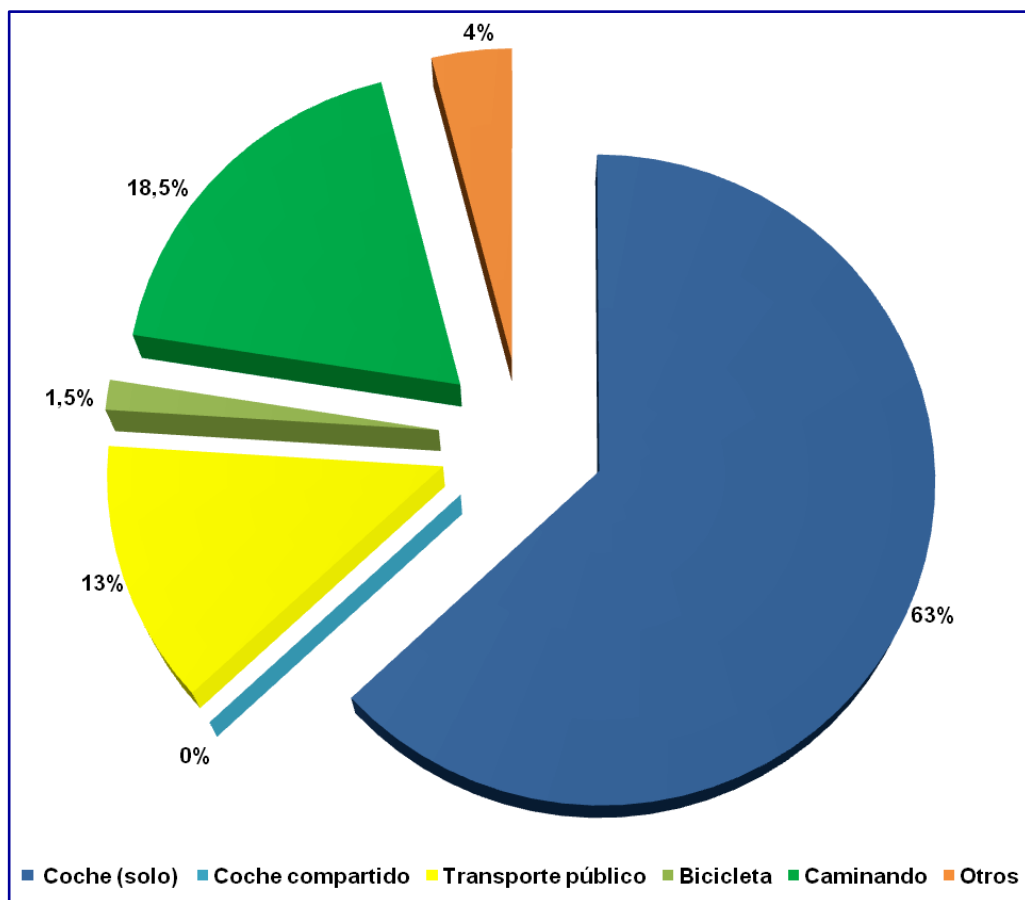
En el capítulo 2 se describe la situación actual y el papel de los sindicatos en el debate sobre movilidad en España, Bélgica, Alemania e Italia.

El capítulo 3 incluye las conclusiones y los aspectos aprendidos en forma de 10 recomendaciones para los grupos destinatarios del proyecto: las administraciones públicas y los propios sindicatos.



2. Base teórica

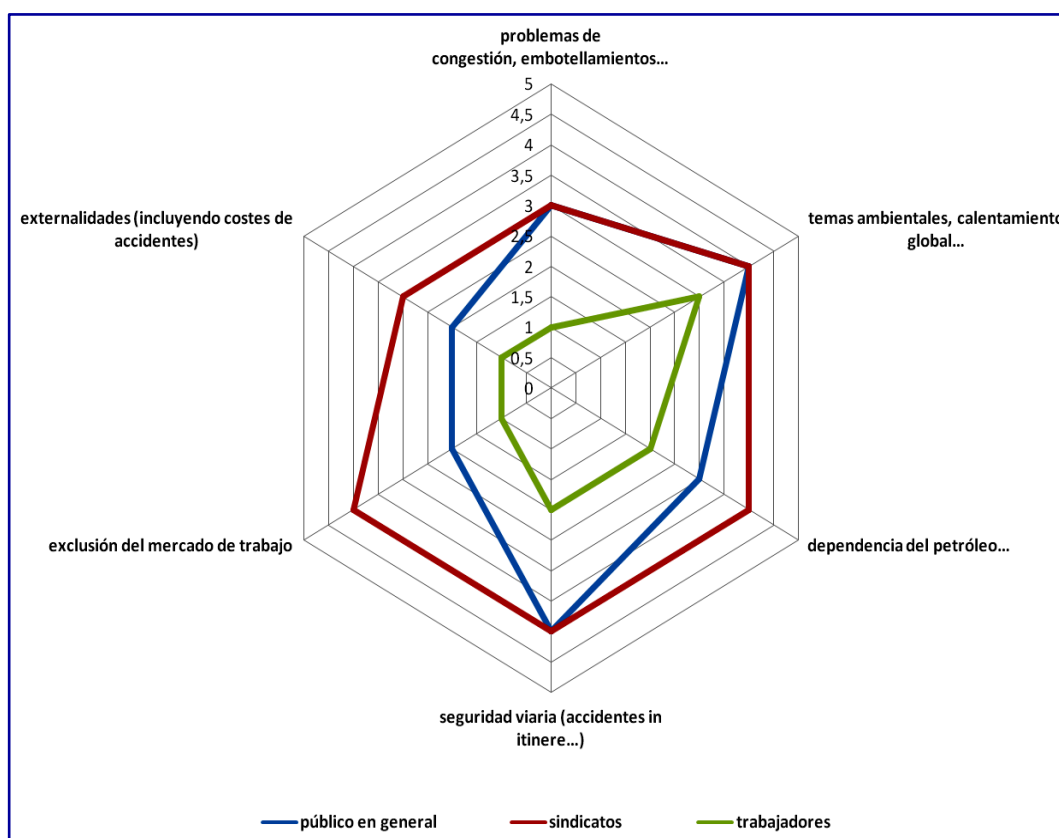
España



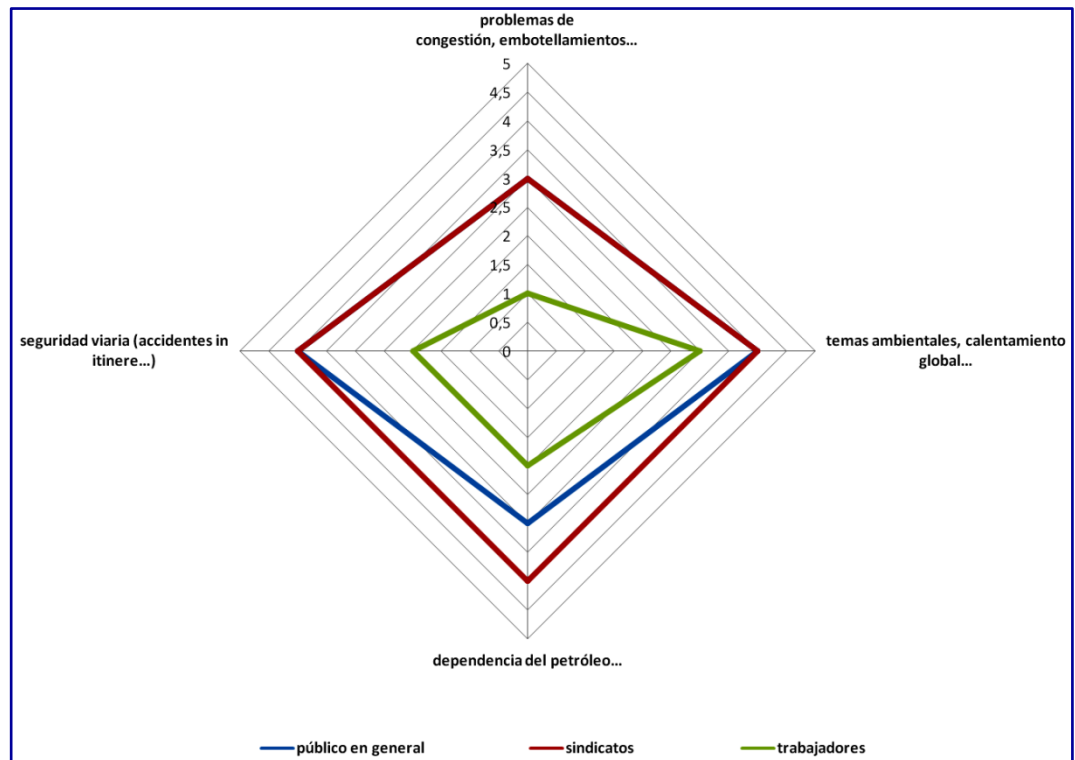
F.1. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España

T.1. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
dependencia del petróleo	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
seguridad vial (accidentes)	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
exclusión del mercado laboral	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
externalidades (incluidos costes de accidentes)	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5

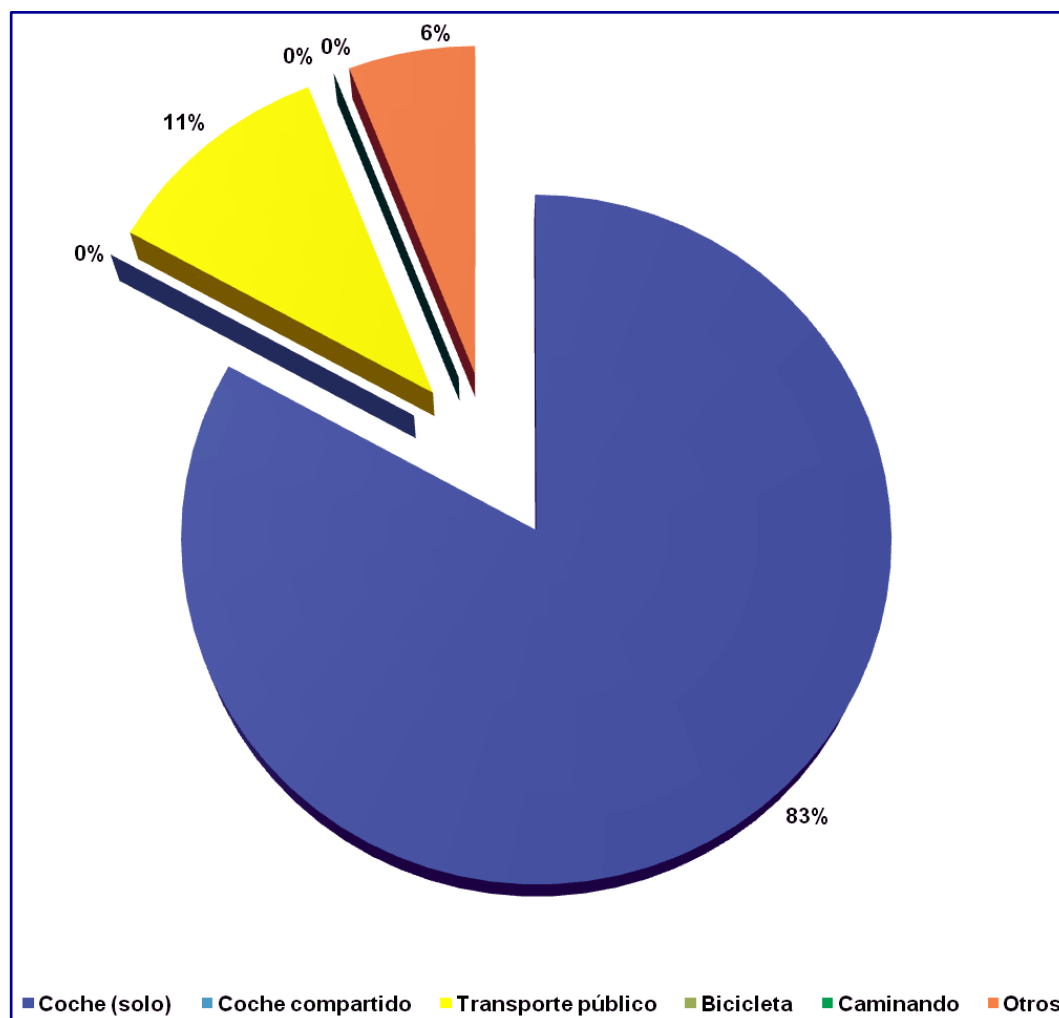


F.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España



F.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en España

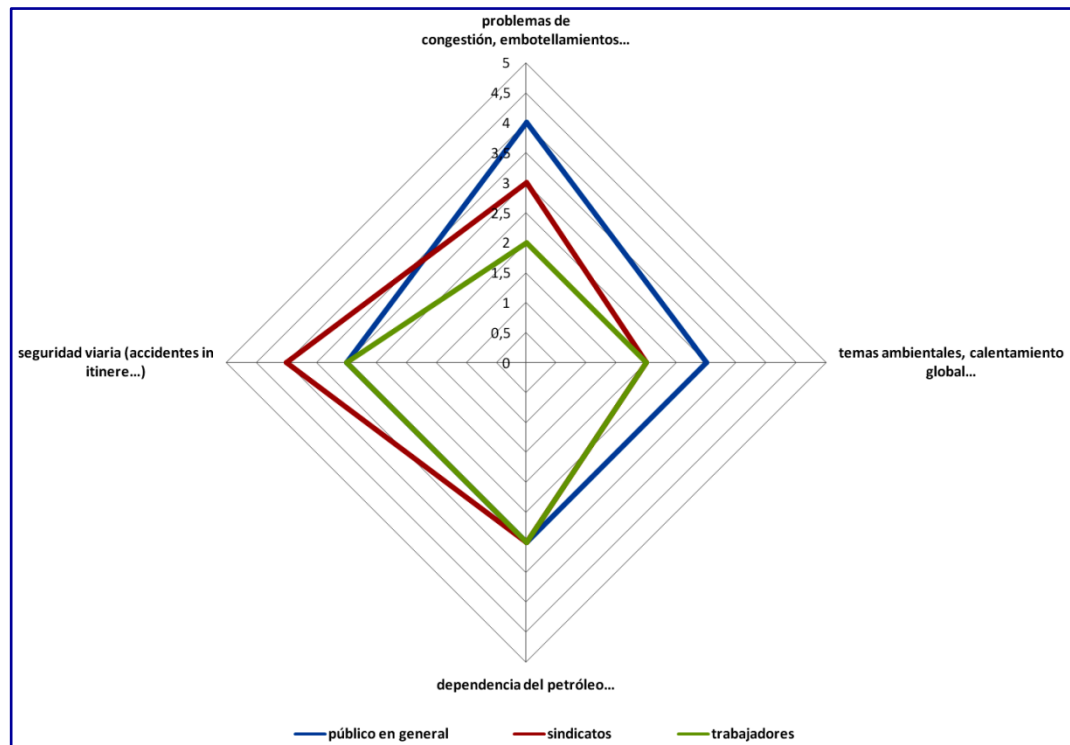
Italia



F.4. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Italia

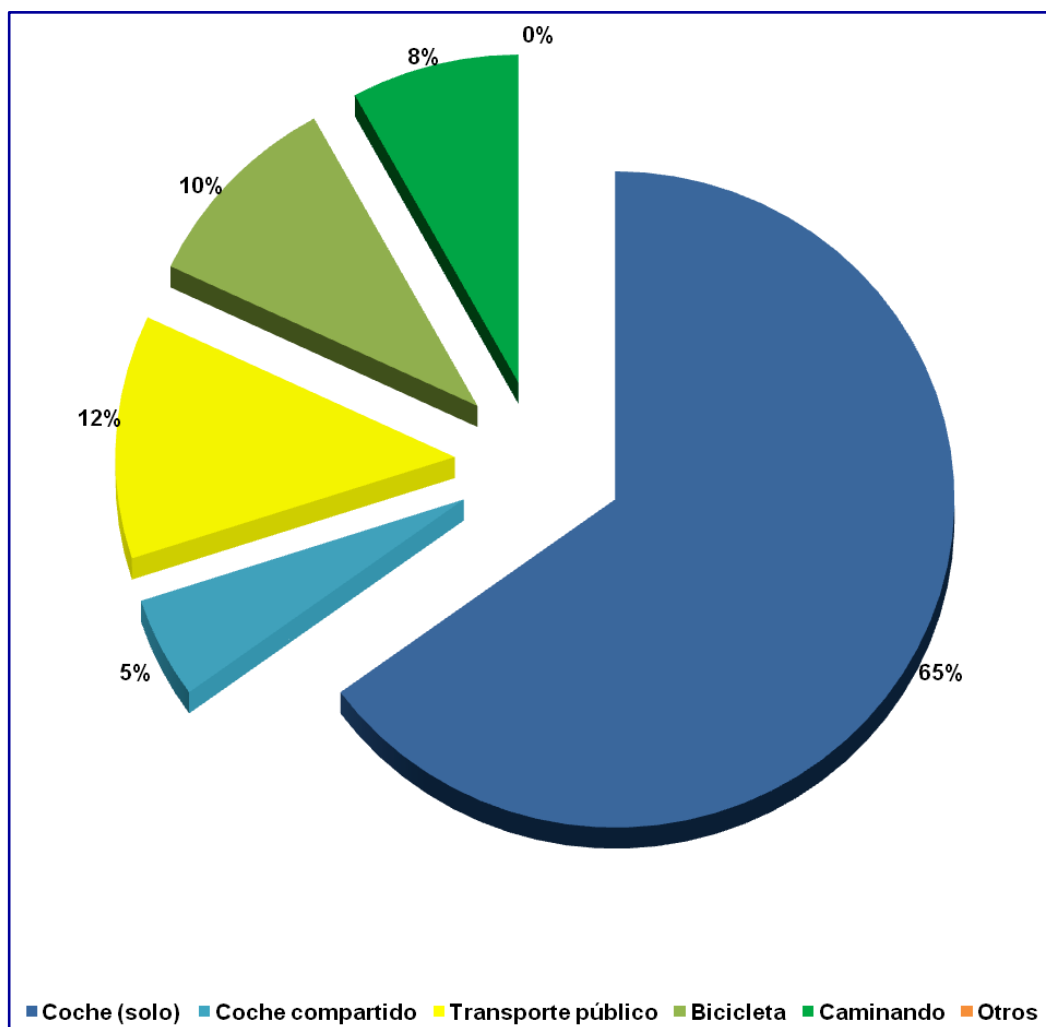
T.2. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia

	público en general	sindicato	empresarios
problemas de congestión, atascos	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
dependencia del petróleo	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
seguridad vial (accidentes)	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5



F.5. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Italia

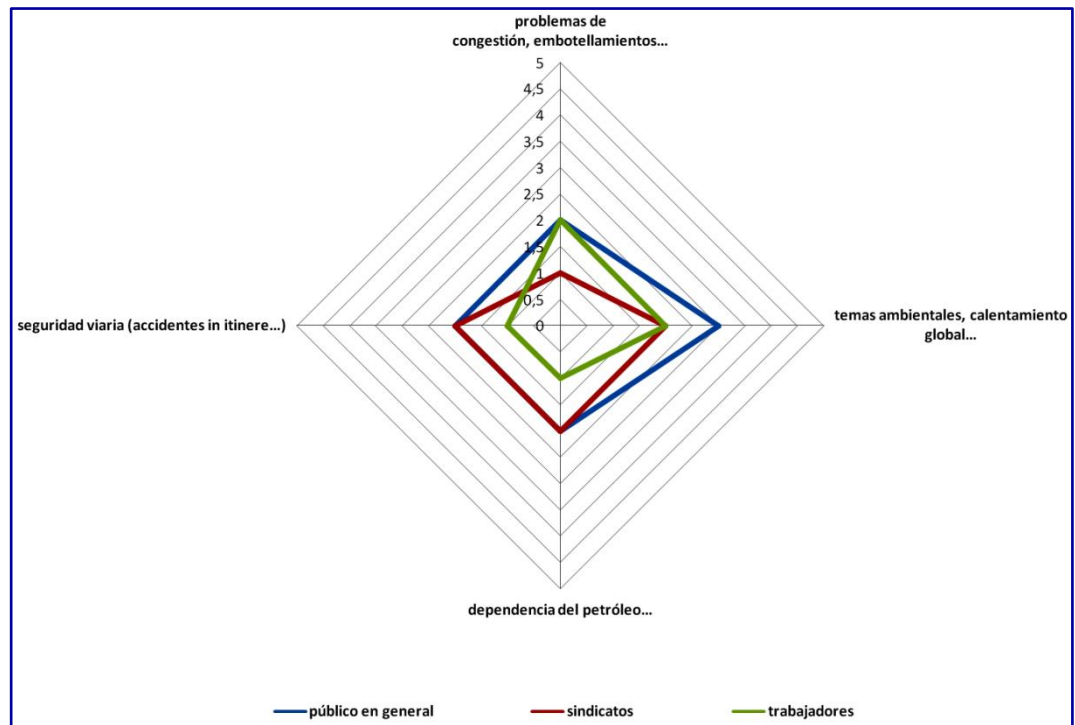
Alemania



F.6. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Alemania

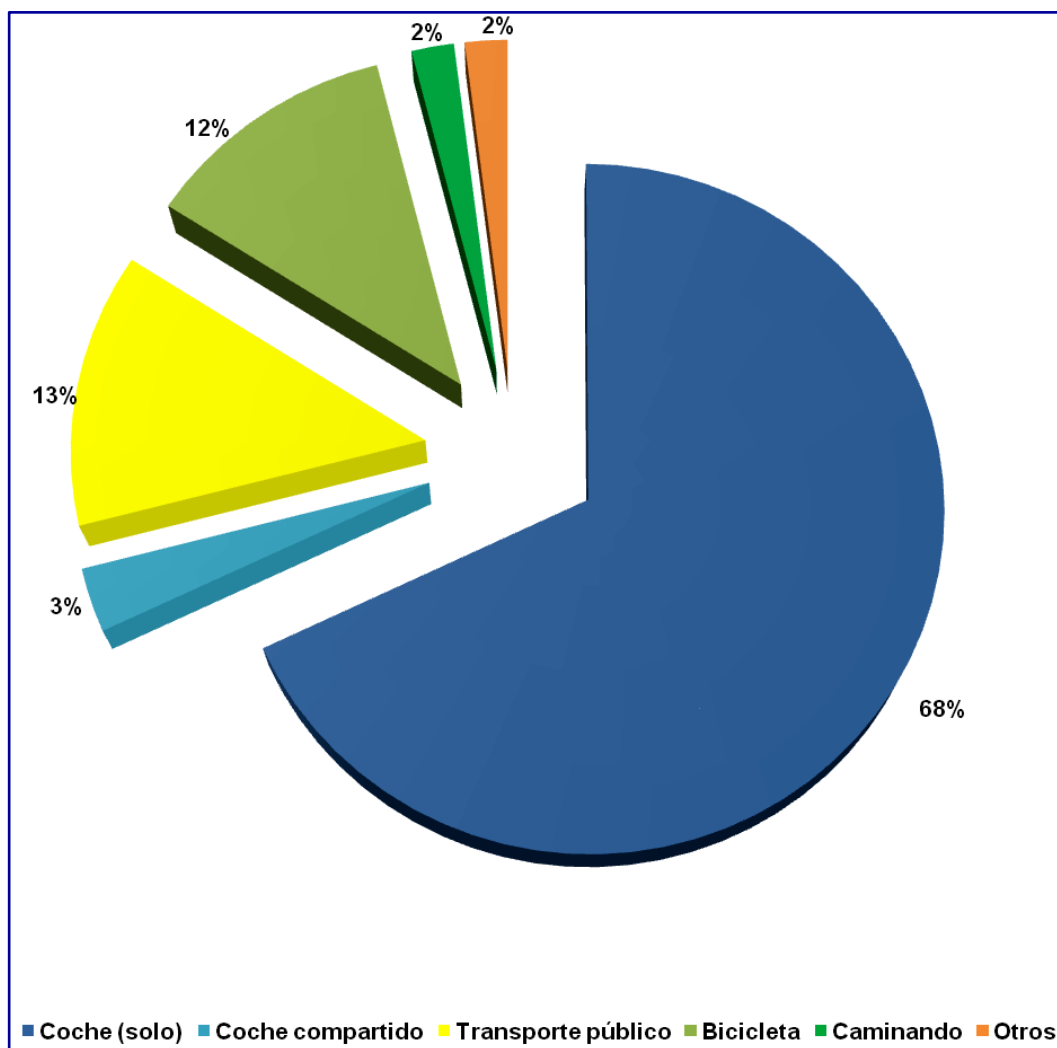
T.3. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
dependencia del petróleo	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
seguridad vial (accidentes)	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5



F.7. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Alemania

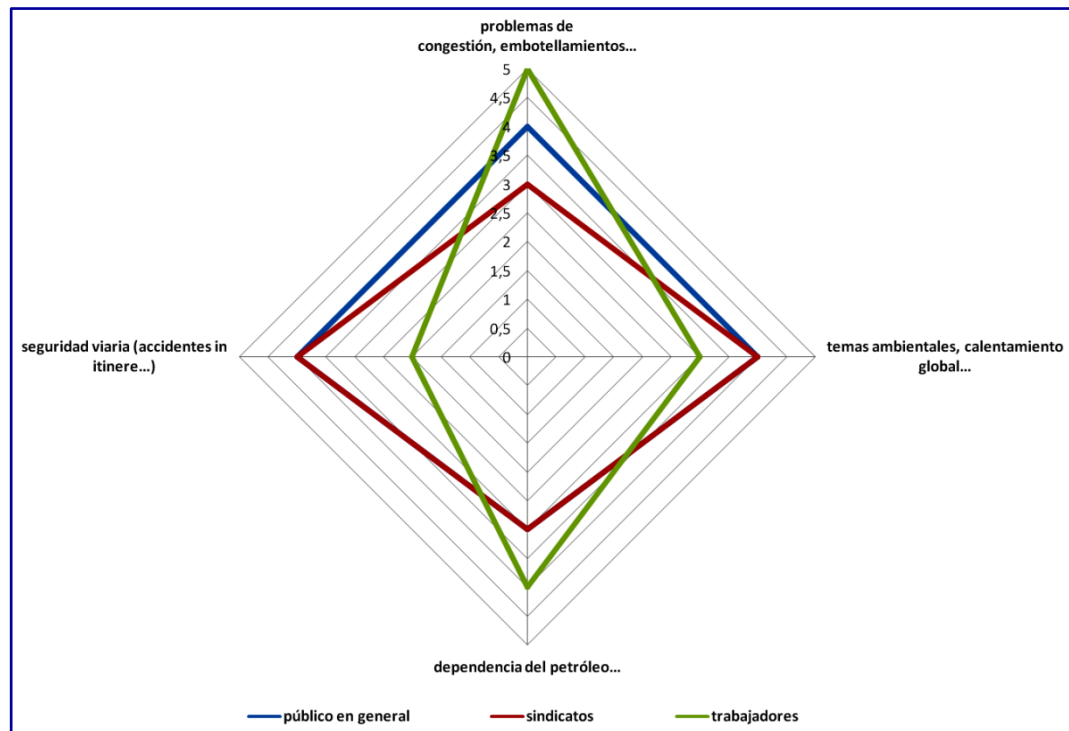
Bélgica



F.8. Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en Bélgica

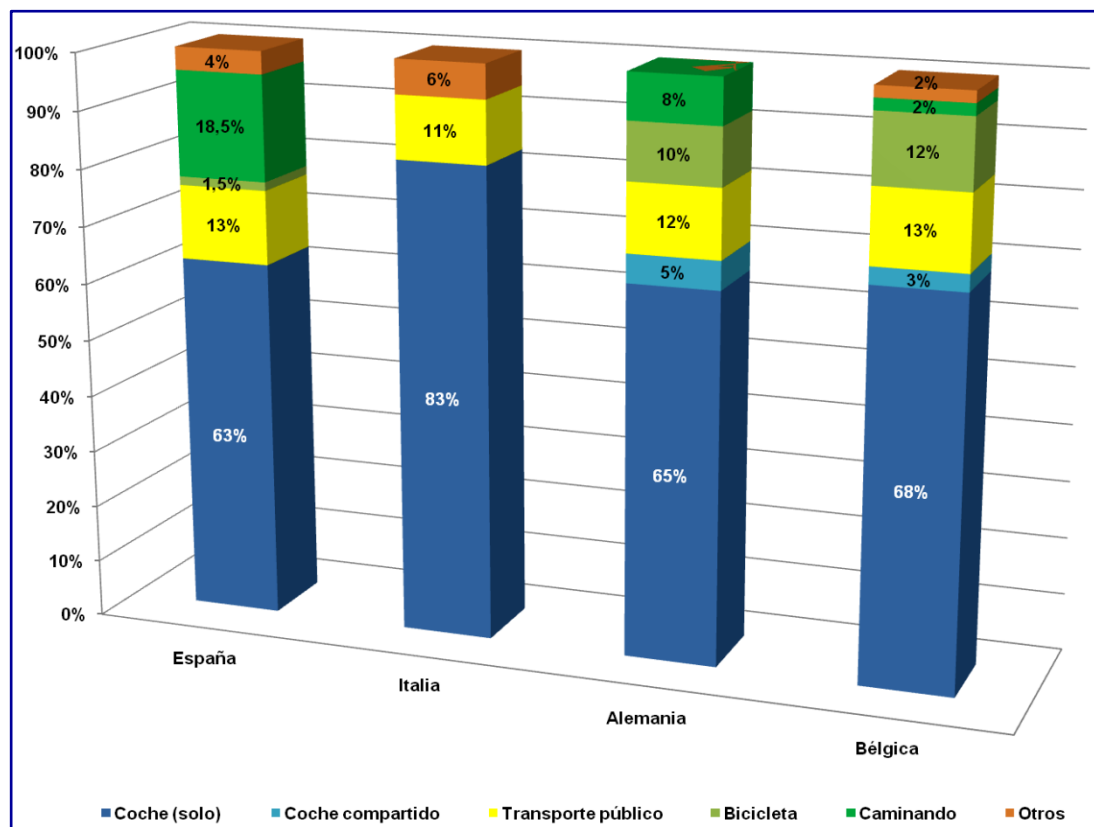
T.4. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica

	público en general	sindicatos	empresarios
problemas de congestión, atascos	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
aspectos medioambientales, calentamiento global	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
dependencia del petróleo	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5
seguridad vial (accidentes)	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5	1 - 2 - 3 - 4 - 5



F.9. Indicación del grado en que estos temas forman parte del debate público, sindical y empresarial en Bélgica

Comparación de la distribución modal en los 4 países



F.10. Comparación de la distribución modal en los 4 países

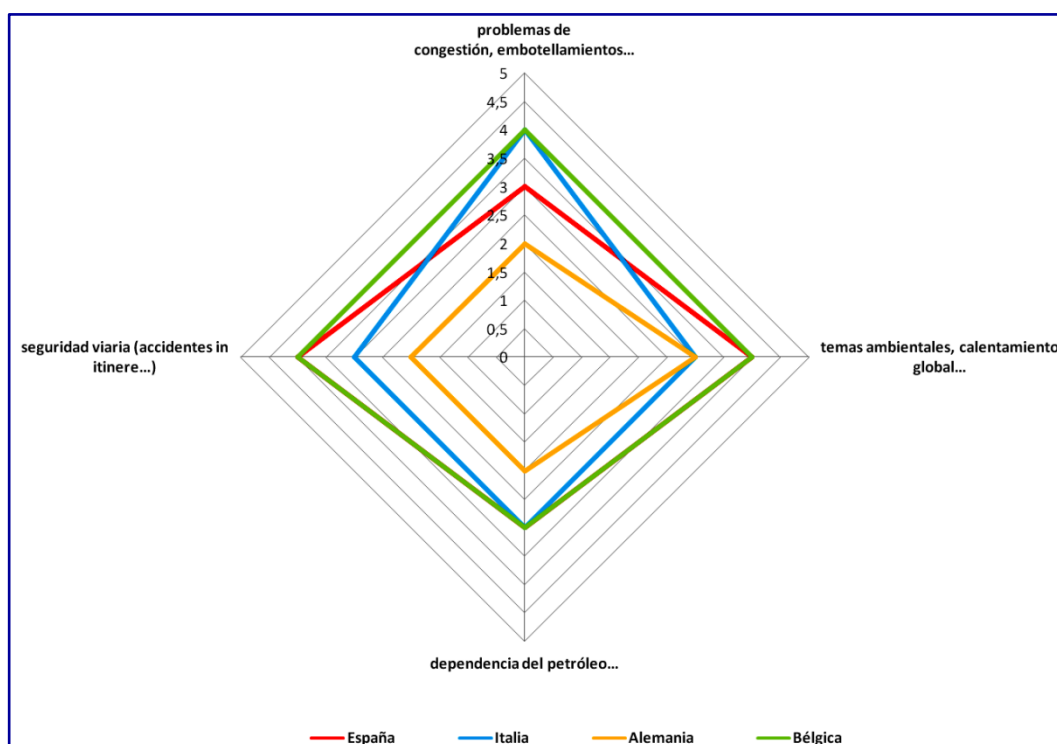
Conclusiones

- altos índices de uso del automóvil en Italia
- el índice de utilización del transporte público son iguales en cada país
- las bicicletas son populares en Bélgica y Alemania pero casi inexistentes en Italia y España
- alto índice de peatones en España y Alemania
- no existen datos sobre viaje compartido en automóvil (carpooling) en ninguno de los países participantes

Comparación de la atención concedida a los diferentes temas de movilidad en los 4 países

Observaciones generales:

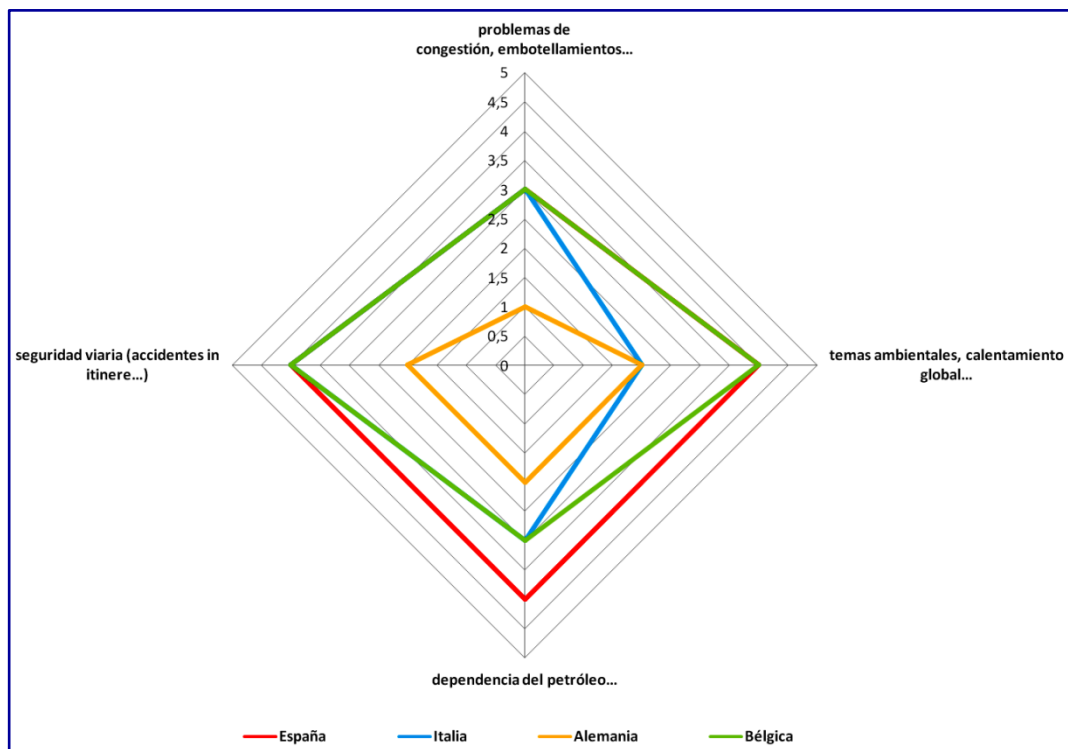
- menos interés en todos los temas en Alemania ; mayor interés en Bélgica
- grandes similitudes entre España y Bélgica (excepto en el punto de vista de los empresarios)



F.11. Público en general sobre temas de movilidad

Conclusiones “público en general”

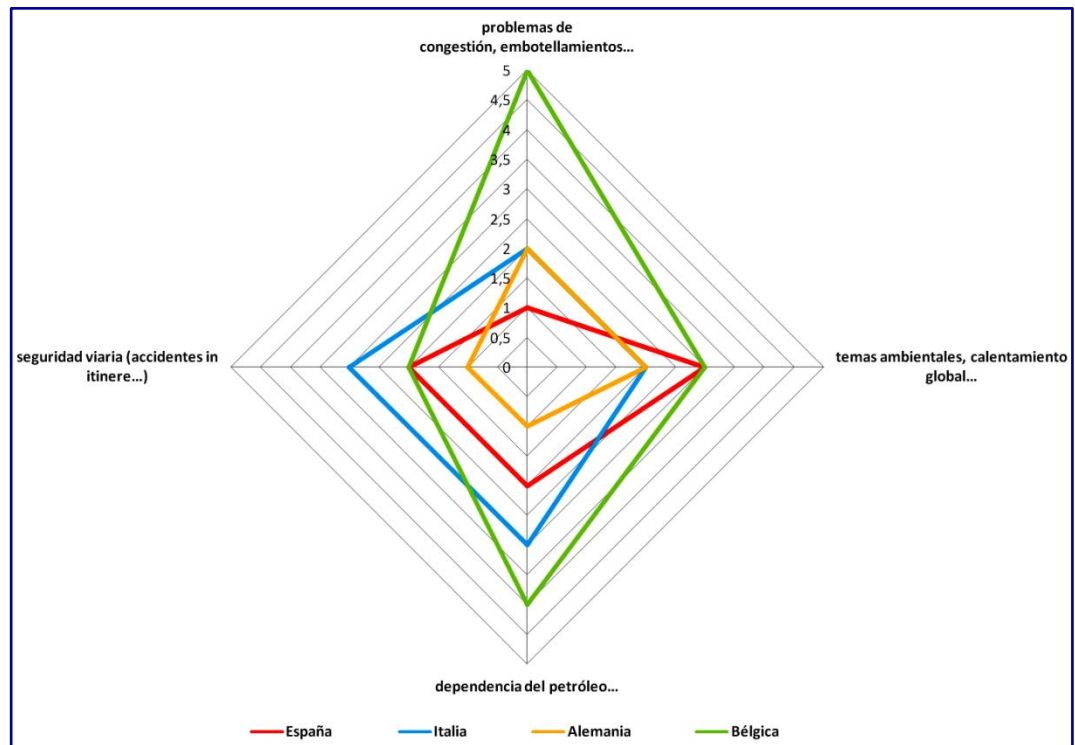
- principal diferencia en seguridad vial y congestión; menos diferencia en temas medioambientales y dependencia del petróleo
- mayor atención de la opinión pública en Bélgica y España; menor interés en Alemania
- congestión y seguridad vial son los aspectos principales; la dependencia del petróleo tiene menor importancia para el público en general



F.12. Sindicatos sobre temas de movilidad

Conclusiones “sindicatos”

- en general menos atención a estos temas que en el “público en general”
- similitudes entre sindicatos en Bélgica y España
- atención centrada en temas medioambientales y seguridad vial, menos en congestión



F.13. Empresarios sobre temas de movilidad

Conclusiones “empresarios”

- la congestión es un tema importante en Bélgica, pero no en los demás países
- los empresarios prestan menos atención a los temas medioambientales y la seguridad vial
- la dependencia del petróleo es un tema importante en Bélgica e Italia
- más diferencia entre países que en las categorías de “sindicatos” y “público en general”



3. Diez recomendaciones o directrices para una mejor movilidad al trabajo

3.1. Bases de las directrices

Las directrices y recomendaciones están basadas en los siguientes pasos:

- punto de partida en los países participantes en el E-cosmos
- directrices existentes a nivel de la UE
- resultados y buenas prácticas observadas durante las visitas
- discusión y conclusiones de los talleres durante el proyecto

3.2. Diez recomendaciones

A continuación presentamos diez recomendaciones elaboradas por parte del grupo de participantes de E-cosmos. Se indica si la recomendación es para los sindicatos (S) o las administraciones públicas (A).

1. Una plataforma de movilidad sostenible dentro del sindicato es un paso necesario (S)

¿Por qué?

Uno de los resultados de E-cosmos es que los sindicatos juegan un papel fundamental en el trabajo por lograr un sistema de movilidad más social, ecológico y eficiente. Pero es necesario lograr un consenso interno dentro del sindicato sobre la necesidad de un sistema de movilidad más sostenible, antes de elevar la sensibilidad o entrar en el debate con los empresarios.

¿Cómo?

Los sindicatos retroceden, sobre todo en épocas de crisis económica, hacia posiciones tradicionales como el mantenimiento de los puestos de trabajo o la defensa de los derechos de los trabajadores. Por ello es necesario insistir en que promover y facilitar la movilidad sostenible deber ser un tema central de la actividad sindical. Esto se puede lograr a través de cursos sobre el impacto del actual sistema de movilidad en el bienestar social, económico y físico de los trabajadores.

Es obvio que las actividades en el campo de la movilidad sostenible no se limitan a un sector sino que están conectadas a toda la red de actividad sindical. Una amplia base en torno a la movilidad sostenible puede ayudar a evitar conflictos de intereses, como el que existe por ejemplo, entre el mantenimiento del

empleo en la industria automovilística y la promoción de modalidades de transporte sostenible.

Un experto en movilidad y/o un departamento de movilidad en las organizaciones sindicales puede facilitar claramente el aumento del interés y de la atención a la movilidad sostenible.

Una vez que exista un entendimiento común dentro del sindicato en torno al tema de la movilidad sostenible y del papel de los sindicatos en este campo, es más fácil lograr la aceptación de los poderes públicos, los empresarios y sus organizaciones.

Ejemplos

En Bélgica ABVV (y otros sindicatos) y en España Comisiones Obreras organizan cursos para delegados sobre movilidad sostenible. Algunos cursos forman parte de los programas generales de formación de delegados y contribuyen a aumentar la sensibilidad ante la movilidad sostenible entre los sindicalistas¹.

Acción 1²

2. Invertir en el intercambio de experiencias y buenas prácticas (S/A)

¿Por qué?

La experiencia y el conocimiento son necesarios para facilitar el debate y aumentar la sensibilidad en torno a la movilidad sostenible. Los sindicatos europeos se enfrentan a retos similares en este campo. El intercambio de conocimientos y buenas prácticas sería una manera eficiente de aprender

¹ ABVV (www.abvv.be), CCOO (www.ccoo.es), ISTAS (www.istas.ccoo.es), CCOO de Catalunya (www.ccoo.cat/sostenibilitat).

² www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer

mutuamente y construir un entendimiento común del problema y las posibles soluciones.

¿Cómo?

Los sindicatos pueden recoger todos los resultados relevantes sobre movilidad en sus sitios web, pero sería mucho más eficaz si se pudieran compartir los conocimientos a nivel europeo.

El proyecto E-cosmos quiere introducir la idea de un observatorio de movilidad para los trabajadores. Las actividades y resultados del observatorio se podrán publicar o vincular a sitios conocidos de gestión de la movilidad como www.epomm.eu.

Ejemplos

Los sindicatos belgas y españoles organizan programas especiales de formación sobre movilidad sostenible

- CC.OO. comenzó recientemente cursos online en los que la movilidad es uno de los temas que los delegados pueden seguir a distancia.
- CC.OO. / ISTAS cuentan con un sitio web donde se encuentra disponible toda la documentación e información sobre movilidad³.

Acción 2⁴

³ ISTAS (www.istas.ccoo.es).

⁴ www.istas.net/web/index.asp?idpagina=3675&Origen_Menu=cab_formacion&vistaprevia=www.verkeerskunde.be/nl/content/woon-werkverkeer



3. La obligación de elaborar planes de movilidad sostenible para las empresas funciona pero es necesario el apoyo y el seguimiento de los poderes públicos (A)

¿Por qué?

Las visitas y talleres demostraron que es necesario que exista algún tipo de obligación para que ocurra un cambio de mentalidad de empresarios y trabajadores hacia una conducta y una conciencia en favor de una movilidad más sostenible. Este tipo de obligación requiere debates más profundos. Puede limitarse a suministrar datos sobre el perfil de movilidad de la empresa y a la descripción de los problemas y acciones a emprender, o puede ser una obligación de desarrollar un plan de movilidad ecológico.

Sin embargo, los participantes en el proyecto consideran que este tipo de obligación solo puede funcionar bajo dos condiciones:

- debe centrarse más en la implantación de medidas y menos en los estudios (evitando la carga administrativa para las empresas)
- debe existir un claro apoyo/ compromiso por parte de la administración pública

La obligación de desarrollar planes de movilidad ofrece a los sindicatos la oportunidad de llevar los temas de movilidad a la mesa de negociación en las empresas.

¿Cómo?

La obligación debe estar centrada en la obtención de resultados. ¿Qué acciones está dispuesta a emprender la empresa para promover la movilidad sostenible? ¿Qué compromisos se pueden lograr con los trabajadores?

La experiencia en España demuestra que la simple obligación de elaborar un plan de movilidad tiene muy poco impacto si no existen sanciones por incumplimiento de dichas acciones. Un ejemplo más claro es tal vez la obligación de las empresas

de más de 100 trabajadores en Bruselas, (desde 2011 más de 200 trabajadores) de elaborar un plan de movilidad con medidas específicas. Es palpable que las empresas en Bruselas quieren desarrollar y aplicar un plan de movilidad porque existe un claro apoyo por parte de la administración regional. Las empresas reciben asesoramiento gratuito en el diseño del plan y en la selección de las medidas más apropiadas.

Como el plan de movilidad de empresa involucra tanto a empresarios como trabajadores, los sindicatos tienen un papel clave. Por una parte los sindicatos deben participar en el desarrollo y redacción del plan y por otra parte tienen la principal responsabilidad de persuadir a todos los trabajadores de la necesidad de un cambio en sus hábitos de movilidad.

Ejemplos

- la “ley de movilidad” española establece la obligación de las empresas de más de 500 trabajadores (más de 200 en Cataluña) de elaborar un plan de movilidad, sin embargo no existen sanciones por incumplimiento.
- la región de Bruselas establece la obligación de que las empresas de más de 100 trabajadores desarrollen y apliquen un plan de movilidad sostenible. La administración regional brinda su apoyo y asesoramiento técnico.
- en Italia el “Decreto Ronchi” (1998) obliga a las empresas y administraciones de cierta magnitud (más de 300 trabajadores o más de 800 funcionarios en ciertas ciudades) a tener un plan de movilidad.
- en Bélgica, el gobierno federal obliga a todas las empresas de más de 100 trabajadores a suministrar ciertos datos clave sobre movilidad (distribución modal, número de aparcamientos, disponibilidad de transporte público, etc.). Estos datos se utilizan para el seguimiento de los cambios modales en los viajes al trabajo y se ponen a disposición de las empresas de transporte público.

Acción 3⁵

⁵www.ibgebim.be/uploadedFiles/Contenu_du_site/Professionnels/Themes/Mobilité/04_Plan_de_déplacement_d_entreprise/arrete%20PDE%2020110509.pdf?langtype=2060



4. Recogida de datos, cifras y buenas prácticas para el debate (S/A)

¿Por qué?

En ocasiones existen grandes dificultades y obstáculos para promover la movilidad sostenible. En primer lugar, los cambios de conducta, sobre todo en movilidad, son difíciles de lograr. Se requiere cierto tiempo para que los trabajadores que utilizan el automóvil para ir al trabajo comiencen a considerar que este hábito es parte del problema y que existen otras opciones para acceder al lugar de trabajo. Es necesario desarrollar largas y persistentes campañas de sensibilización para cambiar la percepción de los trabajadores.

Por otro lado, existe un punto de vista muy extendido entre los empresarios de que la manera en que los trabajadores viajan al trabajo es un asunto individual, que no implica intervención ni obligación alguna por parte de la empresa.

Tanto empresarios como trabajadores son más sensibles a las ventajas de la movilidad sostenible cuando se les presentan hechos y buenos ejemplos. En muchos casos el debate sobre movilidad sostenible es un tema ideológico y hasta político. Solo mostrando el efecto de las inversiones en movilidad sostenible se puede llegar a un debate más objetivo.

¿Cómo?

Los datos sobre proyectos de gestión de la movilidad deben ser recogidos de manera objetiva y sistemática. Muchas campañas, infraestructuras para ciclistas o líneas de transporte público se implantan sin ningún tipo de seguimiento o evaluación clara. La falta de datos fiables es uno de los principales problemas en el ámbito de la gestión de la movilidad. Durante el procesamiento de datos para los países representados en el proyecto E-cosmos se detectaron los mismos problemas de falta de criterio comparativo de la distribución modal y de otros datos.

Sería de gran interés para los sindicatos (y otros agentes que participan en la gestión de la movilidad en Europa) tener acceso a datos objetivos y ejemplos convincentes de proyectos de movilidad exitosos. La metodología Max Sumo⁶ desarrollada dentro del marco del Programa Europeo de Energía Inteligente podría ser muy útil.

Los participantes en el proyecto E-cosmos consideran que una especie de observatorio de la movilidad relacionada con el trabajo sería también de gran utilidad. Este observatorio podría habilitar la disponibilidad de herramientas específicas de evaluación, recoger datos y difundir las buenas prácticas y experiencias de proyectos de movilidad sostenible en toda Europa. El observatorio puede ser la fuente principal de argumentos en favor de una movilidad al trabajo más sostenible.

Esta recomendación está vinculada a la directriz n° 0: la obligación en Bélgica, para empresas de más de 100 trabajadores de aportar datos claves de movilidad es una herramienta eficaz de recogida de datos a nivel nacional. Vale la pena examinar la posibilidad de extender esta obligación a un nivel internacional.

Ejemplos

CC.OO. (España) estimó el número de puestos de trabajo que se crearían en torno a las inversiones en movilidad sostenible. Los puestos de trabajo creados para conductores de buses y tranvías superan la pérdida potencial de empleo en la industria del automóvil. Este tipo de cálculo objetivo es de gran interés para los debates (especialmente dentro de los sindicatos), sobre el riesgo potencial de pérdida de empleo en la industria automovilística como consecuencia de la promoción de otras alternativas. Este debate está muy vigente en Alemania.

Acción 4⁷

⁶Ver www.epomm.eu ("max-tools")

⁷ www.ccoo.es/cscceo/menu.do?Areas:Medio_ambiente:E_Cosmos



5. Crear la figura del responsable de movilidad en el sindicato a todos los niveles (S)

¿Por qué?

La atención a la gestión de la movilidad es necesaria a todos los niveles y en todos los pasos del proceso de toma de decisiones. Es por ello que los sindicatos deben invertir en colaboradores especializados en gestión de la movilidad que participen a todos los niveles en el diálogo social en el que están involucrados los representantes de los trabajadores:

- a nivel nacional y regional en el que se diseñan la movilidad y las políticas de planificación urbanística, se decide el marco legal y fiscal y se discuten las condiciones de trabajo
- a niveles más locales en los que se desarrollan planes urbanos de movilidad sostenible
- y finalmente en el ámbito de los polígono industriales o de empresas (coordinadores de movilidad de las empresas)

El responsable o el departamento de movilidad en el sindicato es un requisito fundamental para que se conceda atención y se dedique el tiempo necesario al tema de la movilidad sostenible. La presencia del coordinador es particularmente necesaria en una empresa o grupo de empresas a la hora de aplicar las medidas de movilidad, de lo contrario los planes de movilidad se convierten en meros documento formales.

Además de facilitar las discusiones y acelerar la aplicación de las acciones, el coordinador de movilidad es responsable del seguimiento y evaluación del plan de movilidad o de la política de movilidad si se trata de niveles superiores.

¿Cómo?

Los sindicatos son las instituciones más indicadas para llevar, en todos los sentidos, el tema de la movilidad a debate en lo concerniente a ubicación y condiciones de trabajo. Los sindicatos tienen que organizarse para contar con una o más personas responsables de los temas de movilidad. Estas personas deben estar formadas en el campo de la movilidad para llegar al debate con suficientes conocimientos. Al trabajar con expedientes de movilidad, los coordinadores ganarán en conocimientos y habilidades.

El coordinador de movilidad a nivel de empresa o polígono industrial es la principal persona de contacto tanto para empresarios como para trabajadores. El coordinador de movilidad es un facilitador de todo el proceso y deberá poder detectar señales positivas de los trabajadores (por ejemplo, trabajadores entusiastas del uso de la bicicleta que pueden actuar como “embajadores” con sus compañeros) y hacer uso de las oportunidades externas (aumento de los precios del petróleo, falta de plazas de aparcamiento).

Ejemplos

- Manel Ferri de CC.OO. (España) es el responsable del departamento de movilidad del sindicato. Participa en debates y planes de movilidad a nivel estatal y local, y contribuye su experiencia y conocimientos a facilitar la movilidad sostenible de los trabajadores. El alto nivel de atención concedido por CC.OO. a la movilidad sostenible está representado por 200 delegados que actúan como coordinadores de movilidad en sus empresas.
- en Italia el Decreto Ronchi” (1998) obliga a las empresas y administraciones con determinado tamaño a tener un gestor de movilidad en la empresa.
- en Bélgica la función del coordinador de movilidad es cada vez más común en las empresas y administraciones públicas. Recientemente se estableció una red de coordinadores de movilidad en Flandes y Valonia. El objetivo de esta red es difundir información y formar a los coordinadores de movilidad para facilitar el intercambio de conocimientos y experiencias. Además los sindicatos participan en el comité de decisiones sobre propuestas de



financiación por parte del Fondo de Movilidad de Flandes (ver directriz 6) y son miembros del comité consultivo regional para la movilidad.

6. Apoyo a las empresas en la aplicación de medidas (no estudios) (A)

¿Por qué?

Con la excepción de algunos ejemplos la movilidad sostenible no forma parte de las políticas centrales de las empresas e instituciones. Para desarrollar un plan de movilidad, y lo que es más importante, para aplicar medidas, es necesario hacer una recogida y análisis de datos. El apoyo de la administración pública en este proceso de estudio es valioso, pero en la mayoría de los países existen consultoras privadas que pueden realizar dichos estudios.

La experiencia y las buenas prácticas demuestran que las administraciones pueden contribuir mejor con su apoyo a la implantación del plan de movilidad. Aunque inicialmente el asesoramiento y el apoyo resulten eficaces (como sucede en Bélgica a través de los centros provinciales de movilidad), son la inversión y la aplicación de diferentes medidas las que constituyen las etapas más difíciles del proceso para las empresas. Incluso cuando los problemas de movilidad son evidentes, con frecuencia es difícil lograr una disponibilidad de los recursos necesarios para la inversión en soluciones sostenibles al transporte en las empresas (buses lanzadera, aparcamientos para bicicletas).

¿Cómo?

Las administraciones regionales y locales pueden facilitar y estimular las inversiones a través de la financiación pública de proyectos de construcción privados. Una administración local puede por ejemplo comprometerse a desarrollar una buena infraestructura de bicicletas o a invertir para mejorar el

transporte público, si la empresa (o grupo de empresas) inviertan en bicicletas o reembolsan los costes del transporte público a los trabajadores.

Algunas administraciones provinciales en Bélgica facilitan además los procesos de orientación y estudio. Esto se lleva a cabo a través de una metodología *quick scan* (escaneo rápido) que es una especie de versión resumida de los planes de movilidad ecológica. La administración provincial ofrece análisis técnico y asesoramiento gratuito en base a datos clave sobre movilidad. Estos *quick-scans* ayudan a las empresas a decidir sobre posibles inversiones en soluciones sostenibles para el transporte.

Ejemplos

- el programa Effizient Mobil en Alemania realiza estudios de movilidad gratuitos para las empresas. Con esto se busca introducir la gestión de la movilidad y aumentar el número de empresas con planes de movilidad sostenibles.
- el Fondo de Movilidad de Flandes apoya directamente (100% de la inversión) las iniciativas de solución de movilidad sostenible como buses lanzadera, infraestructura para bicicletas o promoción de viajes compartidos en automóvil. Con esta financiación pública de proyectos privados, el gobierno de Flandes quiere apoyar a las empresas y lograr un cambio de la distribución modal en los viajes al trabajo.
- los centros de movilidad provinciales de Flandes apoyan a las empresas en el desarrollo de pequeños planes de movilidad y en la preparación de propuestas para presentar al Fondo de Movilidad.

7. Crear un marco fiscal y legal en favor de modalidades sostenibles (A)

¿Por qué?

La creación de un marco fiscal y legal que favorezca modalidades sostenibles de transporte al trabajo es un claro incentivo para que los trabajadores elijan la bicicleta, el transporte público o el *carpooling*. Además del estímulo financiero ofrecido por este tipo de legislación, también ejemplifica la política de movilidad de las administraciones públicas. Al ofrecer ventajas financieras a ciclistas, transportes públicos o viajeros que comparten coche, el gobierno demuestra su intención de generar un cambio en la distribución modal del transporte. Esto es aún más eficaz si además de estimular el transporte sostenible se desaconseja el uso del coche privado a través de medidas fiscales, peajes o aumento de los precios en aparcamientos de pago.

¿Cómo?

Existen diferentes vías de estimular la movilidad sostenible haciéndola más atractiva desde el punto de vista fiscal y económico:

- Garantizar tarifas económicas del transporte público en los trayectos casa-trabajo
- Obligar a las empresas a reembolsar el coste del transporte público a sus trabajadores
- Permitir incentivos exentos de impuestos para los ciclistas
- Penalizar el uso del coche a través de cargas fiscales o de impuestos por las plazas de aparcamientos
- Crear un tratamiento fiscal diferente o reducir los costes dependiendo de la opción modal de los trabajadores (por ejemplo, que el coste del uso del coche privado sea menos deducible que el del coche compartido)

Ejemplos

El marco legal en Bélgica es muy favorable a la movilidad al trabajo:

- Los empresarios están obligados a reembolsar al menos un 75% de los costes del transporte público a los trabajadores, lo que hace que muchas empresas quieran reembolsar el 100%
- Las empresas pueden apoyar el uso de la bicicleta con pagos de 0,21€/km exentos de impuestos
- Inversiones en el transporte colectivo (buses lanzadera) o infraestructuras para bicicletas (aparcamientos, taquillas) deducibles al 120% para las empresas.
- El reembolso de los costes de viajes de coches compartidos es deducible al 100%, ventaja que no disfrutaban los coches privados de un solo ocupante.

8. La gestión de la movilidad es la manera más eficiente de abordar los actuales problemas de movilidad (A)

¿Por qué?

En la mayoría de los países occidentales los actuales problemas de movilidad son tan serios que la clásica solución de aumentar la infraestructura de carreteras no resolverá el problema. Esto es especialmente válido en entornos urbanos en los que el espacio limitado de la ciudad obliga a los planificadores urbanísticos a invertir en soluciones más eficaces para el transporte. La gestión de la movilidad puede aportar beneficios económicos, sociales y medioambientales en comparación con nuevas infraestructuras de carretera.

Las soluciones convencionales orientadas al automóvil se centran únicamente en mejorar el flujo de tráfico, la gestión de la movilidad tiene en cuenta diferentes aspectos como la conservación de la energía, el uso del espacio público, la seguridad vial y aspectos relacionados con la movilidad social (acceso al mercado laboral de los diferentes grupos).

¿Cómo?

Una vez más, es esencial hacer una evaluación correcta e integral de los proyectos de movilidad.

Las ventajas de la gestión de la movilidad frente a las inversiones en infraestructuras de carreteras son evidentes al recoger y comparar los datos de manera sistémica (por ejemplo, a través de Max Sumo). Esto permitirá a los participantes y en especial a los sindicatos probar la eficiencia de las inversiones en gestión de la movilidad.

Ejemplos

Una plaza de aparcamiento de coche representa un espacio en el que se pueden aparcar 12 bicicletas. Este no solo es un eficiente del espacio por parte de las empresas, sino una medida con efectos positivos para la salud de los trabajadores que reduce la huella ecológica de la empresa y promueve un entorno más sano y seguro.

Acción 5⁸

⁸ www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?&id=11565&langtype=2067

9. Una planificación urbanística sostenible es el primer paso en el proceso de gestión de la movilidad (A)

¿Por qué?

Evitar la necesidad de utilizar el coche es la medida más eficiente que podemos aplicar. El viaje más ecológico y eficaz que podemos realizar al trabajo es a pie, en bicicleta o en transporte público. Es por ello que las administraciones locales, regionales o nacionales la accesibilidad por vías sostenibles a la hora de desarrollar nuevas áreas industriales o nuevos proyectos. Los planes de desarrollo de nuevos centros de trabajo se pueden realizar de manera que promuevan y estimulen el uso de medios sostenibles de transporte. Una nueva oficina cercana a la estación de ferrocarril generará desde el principio una distribución modal diferente a la de una emplazada en una remota área industrial.

Además de una ubicación de los centros de trabajo planificada en torno al transporte público, el diseño del área industrial es otro factor de gran impacto, que existan o no buenas vías de acceso peatonal a las paradas de autobús o que los aparcamientos para bicicletas sean de alta calidad resultan factores decisivos. Desafortunadamente las visitas realizadas en cada país demuestran que en el pasado se cometieron una serie de errores que van en contra de la planificación sostenible.

Una buena accesibilidad a los lugares de trabajo a través del transporte público también es una dimensión social: evita la exclusión del mercado laboral de personas que no tienen coche o permiso de conducir, en especial mujeres, trabajadores inmigrantes y jóvenes, colectivos con menos posibilidad de acceso a la movilidad en automóvil.

¿Cómo?

Los participantes en el proyecto E-cosmos coinciden en que los sindicatos juegan un papel fundamental en resaltar la importancia de una ubicación adecuada de

los nuevos centros de trabajo. Al demostrar el impacto que tiene la ubicación en términos de accesibilidad por vías sostenibles los sindicatos pueden influir en el proceso de toma de decisiones. Una buena ubicación desde el punto de vista de la movilidad favorece a los trabajadores y aspirantes a puestos de trabajo en la zona. También demuestra claramente el compromiso de la empresa de asumir sus responsabilidades sociales. Los empresarios que escogen zonas dentro o cerca de la ciudad o de una estación principal de ferrocarril tendrán a largo plazo una ventaja competitiva en lo que respecta a la contratación y mantenimiento de la plantilla.

Ejemplos

En Bélgica se realizan grandes inversiones para construir zonas industriales y empresas en torno a las principales estaciones de ferrocarril. Las administraciones públicas están tradicionalmente ubicadas cerca de las grandes redes de transporte público, pero recientemente también las empresas privadas aprovechan la oportunidad para instalar sus oficinas cerca de estas estaciones.

10. Evitar la exclusión laboral invirtiendo en movilidad sostenible (A/S)

¿Por qué?

La movilidad orientada al uso del automóvil discrimina a un número de personas sin acceso al automóvil o sin permiso de conducir. Los estudios realizados demuestran que en la mayoría de las familias con un solo coche, las mujeres se ven obligadas a utilizar otros medios para ir al trabajo, lo que implica que los lugares de trabajo que no están bien conectados a la red de transporte público están prácticamente descartados para ellas.

La misma limitación la tienen los jóvenes sin permiso de conducir y sin recursos económicos para comprar un automóvil. Los trabajadores inmigrantes y personas con discapacidad constituyen también colectivos discriminados si no se tiene en cuenta la movilidad sostenible.

La atención a la igualdad de oportunidades en el mercado laboral es uno de los aspectos fundamentales de la actividad sindical.

¿Cómo?

En primer lugar, la elección de la ubicación es de gran importancia desde el punto de vista de la movilidad social. Los lugares de trabajo fácilmente accesibles con transporte público ofrecen la oportunidad de que personas sin acceso al automóvil puedan encontrar empleo.

Las empresas que no están bien conectadas a la red de transporte público, pueden invertir en buses lanzadera o sistemas de coche compartido para mejorar la accesibilidad de los trabajadores sin automóvil.

Ejemplos

Las propuestas de subvención presentadas al Fondo de Movilidad de Flandes también se valoran por su impacto sobre la movilidad social. Los solicitantes deben demostrar que mejorará la accesibilidad a la empresa o polígono industrial de los trabajadores que no tienen automóvil.

3.3. Acciones propuestas para la Comisión Europea

Bases de la propuesta de legislación:

- 1/ recoger datos de movilidad en la empresas europeas de más de 100 trabajadores
- 2/ establecimiento de un observatorio de movilidad para recoger, analizar datos y ofrecer un espacio par a las buenas prácticas

“Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”⁹.

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>



Anexos

Anexo 1. Informes de las visitas

Informe de la primera visita – Roma, CGIL

1. Marco general en Italia

En Italia, los más importantes actores en el campo de la movilidad sostenible son las regiones y las ciudades, que son plenamente competentes en políticas de movilidad en general y en la organización del transporte público (a escala regional y urbana respectivamente).

El Estado italiano mantiene su papel en el plano fiscal y legal, y sigue siendo responsable de las redes de transporte interregional (carreteras y ferrocarriles).

En el contexto de la movilidad sostenible, hay una serie de normas a escala nacional:

- El “Decreto Ronchi” sobre movilidad sostenible para zonas urbanas (1998) que contiene las siguientes obligaciones:
 1. Para las regiones y algunos municipios (en función de los niveles de emisión) a adoptar un plan de limpieza del aire regional / municipal;;
 2. Para las empresas y las administraciones de un cierto tamaño (más de 300 trabajadores o más de 800, este último en los municipios comprendidos en el punto 1) tener un plan de movilidad y gestor;
 3. Para los municipios comprendidos en el punto 1, para construir una estructura de apoyo a las empresas mencionadas o a las administraciones y la organización de coche compartido y servicios de uso compartido de automóviles;
 4. Para los servicios públicos para que los parques de vehículos sean gradualmente más limpios;
- Varias intervenciones financieras para la realización de lo anterior y campañas sobre movilidad sostenible
- Aplicación de las directivas europeas relativas a:
 - los impuestos sobre el transporte de mercancías pesadas (2006); ;
 - transporte de mercancías peligrosas (2008);
 - sobre el uso de vehículos limpios en el transporte público (2009).

2. Breve informe de las sesiones de trabajo

23 febrero 2011

Introducción

Oriella Savoldi – Coordinadora de Medio Ambiente y Urbanismo, establece que la movilidad sostenible es un tema más bien marginal en Italia, hay una falta de políticas en este campo. Por lo tanto, la CGIL encuentra el intercambio con los invitados españoles muy útil.

Antonio Granata – Coordinador del proyecto E-Cosmos y de la CGIL explica el contexto general de las actuaciones:

La única legislación específica sobre el tema de la movilidad sostenible es el Decreto Ronchi, pero tiene muy pocos resultados de hecho

- Disminuye la financiación nacional: en 2007, 90 millones de €, ahora: 200 millones de € para todo el sector energético
- La movilidad no es una parte del diálogo social
- - Italia tiene un gran número de vehículos / habitante y los vehículos son generalmente mayores / más contaminantes
- - Los objetivos de la CGIL en este campo son:
 - reducir las emisiones del tráfico;
 - reducir el consumo de energía
 - un transporte más fluido que aumente la calidad de la vida de las personas y de los bienes

Rocchi Alessandro – Secretaría nacional FILT (CGIL – federación nacional de trabajadores del transporte) Situación nacional y marco del transporte público local

- Las consecuencias medioambientales del tráfico en Italia son claras: el 50% de las capitales de provincia superan regularmente los límites de calidad del aire;
- Las causas también son conocidos: sólo el 20% de los vehículos cumplen con las normas de la UE-euro 4 o 5, el uso del coche es relativamente alta, por ejemplo, sólo el 11% de los desplazamientos de tráfico es en transporte público (TP), mientras que las distancias domicilio-trabajo son más bien bajas;
- El transporte público (TP) tiene una capacidad de 23%, pero es ineficaz a causa de un sistema "atomizado" del TP : 1000 empresas locales de TP!
- Baja calidad comercial: la velocidad comercial es de sólo 18 km/h de media, la fiabilidad es del 40% (UE: 66%). Italia cuenta con muy pocas líneas de Metro
- Las inversiones son necesarias, pero a nivel nacional se imponen recortes presupuestarios en los niveles políticos menores.

Marco Capparelli – Secretaría regional de la FILT Roma y Lazio. Transporte Público en Roma (TP en Roma)

- Roma tiene la mayor tasa de motorización de Italia (32 coches/100 habitantes)
- La atracción que ejerce la ciudad es muy alta, pero el transporte público no está adaptado a tan alta demanda. Un estudio ha demostrado que los problemas más importantes son el tiempo de viaje y la fiabilidad.
- Se necesitan con urgencia Inversiones (en carriles-bus gratuito, por ejemplo), así como una organización regional del TP y nuevos servicios de coche compartido y coche multiusuario
- No existe una política coherente de aparcamiento

Dtor. Andrea Pasotto – Agencia de Movilidad de Roma. La agencia de movilidad propone servicios y campañas para:

- Incrementar el uso de alternativas al automóvil, incluyendo la distribución de bicicletas, organización de los servicios de transporte, taxi a a demanda. Por



ejemplo, un servicio de transporte logró atraer 625 usuarios de coches antiguos

- Organizar el coche compartido
- Reducir las emisiones (por ejemplo la promoción de vehículos eléctricos)

Alberto Morselli – Secetario general de la FILCTEM (CGIL – federación de los sectores químico, textil, energético y manufacturero). Obetivos de la CGIL en el campo de la movilidad sostenible:

- Transporte decente para los trabajadores. El problema aquí es la creciente demanda de flexibilidad de las horas de trabajo. El convenio colectivo de trabajo para la industria química incluye la flexibilidad y las intervenciones financieras para facilitar los desplazamientos domicilio-trabajo..
- Transporte Ecológico (también la creación de nueva actividad industrial: la producción de vehículos ecológicos)
- Una prestación económica para el trabajador (a través de la empresa?)

Dtor.. Roberto Pallottini – Instituto Nacional Urbanistico. La estructura urbana y la “ciclabilidad” en Rome

- Existe un potencial de la bicicleta en Roma: 30% de los desplazamientos de casa al trabajo es inferior a 2 kms
- Los problemas estructurales son la geografía (montañas) y la falta de espacio debido a los patrones históricos
- Hay un plan de ciclo completo con la definición de las principales líneas dorsal y tangencial, así como redes locales en combinación con el transporte público ("última milla")
- Problemas con la puesta en práctica son: la política de aparcamiento, el presupuesto

Discusión

P: ¿Existe una obligación ("Decreto Ronchi"), ¿funciona? ¿Y cómo es la gestión de la movilidad de las medidas financiadas?

R: La obligación no tiene resultados estructurales, que funciona más en el nivel de sensibilización. La financiación no es de tipo estructural, se trata de los presupuestos para el "trabajo socialmente relevantes"

P: ¿Cómo se coordina el transporte público y hay alguna integración tarifaria?

R: En teoría, las regiones de coordinar entre las empresas del TP, pero en realidad hay poca coordinación debido a la debilidad de la autoridad pública. Una mayor coordinación e integración es, sin duda recomendable

P: ¿Existe un marco fiscal?

R: Hubo una vez una exención de impuestos sobre el transporte colectivo, pero sólo duró un año (2008). Normalmente, los impuestos sobre el combustible debe ser utilizado para financiar el TP, pero en realidad es sólo el 70% de la misma.

P: ¿Hay algún transporte público en zonas industriales?

R: Sí, hay, pero el transporte es lento debido a la congestión

24 febrero 2011

Algunas de las conclusiones tras la visita de la ciudad y de una zona periférica industrial utilizando diferentes modos de transporte público (autobús, metro, tranvía):

- Al igual que en otras ciudades europeas, el tranvía se ha reconstruido con materiales modernos y los carriles del antiguo tranvía
- La conexión entre el metro y la línea de autobús a la zona industrial resultó muy pobre (fuera del horario pico, el tiempo de espera fue de alrededor de 30 minutos, sin previo aviso.). Esto se puede explicar por la escasez de personal en empresas de transporte público debido a los recortes presupuestarios
- Los carriles exclusivos para bus y taxi no siempre son eficaces. En Via del Corso, una calle con acceso limitado, el tiempo de atasco de los autobuses aislados es causado únicamente por los taxis.



Dra. Serena Rugiero – investigadora del IRES (CGIL). Datos nacionales y escenarios

- En 2009, el 32% del consumo de energía es causada por el transporte en general
- En Italia, el número de habitantes por vehículo es de 1,6 (en tan sólo 2,1 de 1990)
- El 20% de los hogares no tienen un coche, sólo el 40% tienen dos o más
- El costo del transporte representa el 14-15% de los hogares de gasto promediado / mes
- La importancia del aspecto de la seguridad hay que destacar: el 27% de los accidentes mortales de trabajo están relacionados con el viaje de trayecto. Esta cifra se eleva hasta un 56% si añadimos los accidentes de tráfico durante el trabajo

Gabriele Nanni – Legambiente Italia (Organización federal del Medio Ambiente). Presentación del informe “Pendolaria 2010” para servicios pendulares de tren

- A lo largo de Italia, las inversiones en transporte público por debajo del 1% del presupuesto regional
- Los presupuestos regionales de transporte se dividen de la siguiente manera: 65% para carreteras, 30% para el TP
- En los últimos años, un montón de viejas líneas de trenes regionales se han modernizado con éxito

Lorenzo Bertuccio – Presidente de Euromobility Italia. Presentación de la evaluación anual del informe de sostenibilidad en la movilidad de las 50 más importantes ciudades italianas

Este resumen anual, en base a una serie de indicadores, muestra que algunas ciudades han hecho un mayor esfuerzo o ha obtenido más resultados que otros

en el campo de la movilidad sostenible. También evalúa la influencia de las condiciones marco y de otros factores.

A pesar de su gran número, el papel de los gestores de la movilidad (obligatorio) parece ser bastante limitada, ya que un número importante de ellos no son muy activos.

Dra. Silvia Brini – ISPRA (Ministero de M^º Ambiente). Presentación del informe de las características del parque auomovilístico en áreas urbanas

La Sra. Brini ofreció un análisis de la calidad ambiental de los parques de vehículos en diversas áreas metropolitanas.

Bart Desmedt – Traject. Una vision del “marco ideal” para gestionar la movilidad

Esta intervención general, no se refiere a la situación italiana, llama la atención sobre la importancia de la gestión de la demanda en la aplicación de las políticas de movilidad sostenible. Los elementos de este enfoque son tratados brevemente cada fase de su evolución.

Discusión

P: En las medidas adoptadas por las ciudades italianas (presentación del señor Bertuccio), ¿existen medidas en relación con el tráfico de los desplazamientos?

R: Sí, por ejemplo, la cofinanciación de los servicios de transporte, de diversos incentivos (Bologna). El problema es que muchas de las medidas que pueden someterse a imposición, ya que un empleador sólo puede reembolsar los costos de desplazamientos de hasta 150 € (mientras que las manchas de aparcamiento gratuito no pagan impuestos). Y los últimos años hay una disminución visible de los esfuerzos en el campo.

P: ¿Hay cifras sobre la mortalidad asociadas a la contaminación?

R: En Italia, los alcaldes son responsables de la salud de los ciudadanos. Existe una gran cantidad de estudios, la dificultad es que el efecto de la contaminación no es lineal y es difícil aislar los factores como el transporte. Por ejemplo: en ciudades como Turin y Milán, las medidas contra las diferentes formas de



contaminación tienen efectos, pero todavía los niveles de contaminación se mantienen iguales, no hay ningún efecto sobre el clima en su conjunto.

La Sra. Savoldi concluye la jornada explicando el problema en Italia por la falta de opciones en el nivel político. Si usted quiere conseguir una movilidad más sostenible, no puede al mismo tiempo dar paso a los automóviles. Además de eso, el seguimiento de los proyectos debe ser mejor administrada y los proyectos deben ser desarrollados en fases.

25 febrero 2011

En la jornada final, se presentan algunos ejemplos de buenas prácticas a cargo de la CGIL-con representantes de todo Italia

Maurizio Stampini – Cámara del Trabajo de Milán

En Milán, hay varias buenas prácticas en el campo de la gestión de la movilidad. Los altos niveles de contaminación explican en parte el esfuerzo. La inversión se dirige principalmente a un mejor transporte público, dentro de la ciudad y de ciudad en las afueras, incluyendo los sistemas de P + R y la optimización de viejo tren y tranvía. Hay también la atención por la calidad ambiental del material rodante.

Los problemas, sin embargo, la falta de planificación en el campo de prioridad a la PT y la calidad de los ferrocarriles nacionales.

El papel de la CGIL ha sido siempre la de luchar por las inversiones en infraestructura y material (por ejemplo, para mantener las líneas de tranvía en peligro de extinción)

Paola Imperio – Secretaria General de la FILT - Nápoles

En el área metropolitana de Nápoles, hay un excelente ejemplo de la integración tarifaria entre todos los sistemas de transporte. Esto ha provocado un aumento de las suscripciones al TP de 11.000 a 60.000. Por desgracia, los recortes presupuestarios de hasta un 23% han impuesto la reducción de la calidad de los servicios. La CGIL está representada en el consejo consultivo regional del sistema de transporte integrado.

Sobre todo defiende las inversiones, al igual que en Milán.

Luigi Verdoscia – Secretaria de la FILT - Bari

Bari se maneja bien en el campo de la movilidad sostenible. Casi partió de cero y ahora todos los elementos le dan un enfoque de movilidad moderna. Las medidas incluyen la mejora del TP, P + R con los autobuses expresos, bicicletas públicas, la transformación del casco antiguo en una zona peatonal, aparcamiento con plazas limitadas, la integración de las antiguas líneas ferroviarias regionales.

Un problema que queda es la velocidad comercial del TP (la falta de carriles-bus).

Es necesario también un enfoque más estratégico (difícil en estos tiempos de recortes presupuestarios): la integración de los modos, la integración de la ciudad con su zona de influencia con las líneas ferroviarias, las frecuencias más altas ...

Un dilema interesante para la CGIL: ¿cómo hacer que la empresa de transporte sea más eficiente, sin tocar la calidad del trabajo del personal (especialmente en estos tiempos de recortes en el presupuesto)?

Alessandro Chiesa – Cámara del Trabajo de Parma

Parma también tiene un alto rango en la evaluación de las políticas de movilidad urbana Euromobility. Las políticas incluyen: un sistema de “park + ride”, el intercambio de bicicletas y coches, autobuses escolares, ir a pie y en bicicleta, la puesta en común del transporte escolar, los transportes especiales para discapacitados, transporte a la demanda.

La participación de los suscritos al TP es muy alta (+ 70%).

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

El Sr. Chiesa encuentra que una gran cantidad de medidas blandas parecen sustituir a inversiones reales, al igual que el sistema de tranvía que carece de buenas conexiones con el sistema “park + ride”



Cierre

Antonio Granata reconoce que la movilidad sostenible no ha sido una prioridad para la CGIL, porque el problema más urgente era reducir las consecuencias de los recortes presupuestarios. Se encuentra que hay una visible falta de "gobernabilidad" y las estrategias integradas en Italia.

Desde el punto de vista del trabajador: el trabajo debe darle más dignidad, pero ¿dónde está la dignidad cuando el camino al trabajo es una pesadilla diaria? En el actual contexto de crisis financiera, la cuestión principal es: ¿cómo encontrar una solución y mejorar el transporte público sin que el precio más alto para el trabajador?

Llorenç Serrano, de la delegación española llega a las siguientes conclusiones:

- Tenemos que defender el trabajo decente, justo, seguro y ambientalmente racional que dé soluciones a las necesidades de transporte
- Tienen que ser implementadas políticas integradas urbanas donde los que viven y trabajan están bien conectados
- La Planificación de la Movilidad debe integrarse a todos los niveles políticos: regional, municipal, polígono industrial, de la empresa,
- El papel de los sindicatos es la defensa de las inversiones en soluciones de un buen transporte, la calidad de vida de los trabajadores, estimular la economía de transporte ecológico y la movilidad sostenible.

3. Conclusiones (Traject)

El sindicato CGIL tiene claramente una gran cantidad de conocimiento (redes) a su disposición sobre el tema de la movilidad sostenible. Intelectualmente, una clara relación se establece entre el aspecto ambiental y los aspectos socio-económicos de la movilidad: el acceso al trabajo, equilibrio trabajo / vida, el empleo en el servicio público, los temas más a la actividad principal del sindicato.

Una visión interna sobre el papel de la CGIL en el campo de la movilidad sostenible que existe, y que también se refleja en la práctica diaria. Esta visión y la práctica se pueden resumir de la siguiente manera:

- Dentro de la empresa de transporte público: la lucha por el mantenimiento de los presupuestos, aumentar las inversiones para la calidad del TP (infraestructura y material) y el empleo;;
- En los comités consultivos a escala central, regional o local: los mismos temas que en el anterior punto, pero también un enfoque de las necesidades de todos los trabajadores (accesibilidad, calidad de vida, vida / trabajo equilibrio a través de una mejor movilidad, seguridad, salud) y un cada vez más atención a la sostenibilidad del ámbito más amplio que ofrece también la posibilidad para el desarrollo de la actividad industrial.

El actual marco político en Italia no significa que sea fácil de alcanzar esas metas. Claramente, una reducción del esfuerzo de la sostenibilidad se está llevando a cabo en el plano político, en el ámbito de la movilidad como en otros campos. Los recortes presupuestarios causar la reducción de las inversiones necesarias de transporte público y la falta de personal para la realización de un buen servicio de transporte público. Debido a esta falta de medios económicos, se hacen opciones políticas no muy claras y se definen algunas estrategias orientadas hacia el futuro de la movilidad. Muy a menudo, la atención se centra en medidas blandas, pero menos eficientes.

En contra de esta corriente de "falta de políticas", se podría decir que el sindicato es una empresa bien preparada para la oposición: conocer el problema, a sabiendas de las soluciones, pero todavía no está en poder de los medios para realizar el cambio.

Informe de la segunda visita – Berlín, ACE

1. Marco general en Alemania

La política alemana de transporte está fuertemente condicionada por las estructuras federales. Las responsabilidades de planificación, construcción y financiación se reparten entre el gobierno federal, los Länder y las autoridades locales territoriales (distritos rurales, las ciudades).

El gobierno federal es responsable del mantenimiento de las carreteras federales (autopistas, carreteras), que forman la red de carreteras principales de Alemania (la red de primer orden). Un cambio en la responsabilidad se produce cuando las principales carreteras atraviesan ciudades. En este caso el municipio es responsable del mantenimiento de la carretera. La construcción y funcionamiento de las carreteras federales se financian mediante impuestos. Sólo los camiones de más de 12 toneladas tienen que pagar un peaje al que utilizan las autopistas, una política que se extenderá a algunas de las principales carreteras a partir del verano de 2011 en adelante. Además, el gobierno federal es responsable de la planificación de la infraestructura del tráfico ferroviario nacional. El funcionamiento del tráfico ferroviario, sin embargo, se lleva a cabo por el Rail Inc alemán. (DB AG). Dado que el Rail Inc. alemán es totalmente propiedad del gobierno federal, ambas partes por lo general coordinan la planificación y la ejecución. La planificación de las carreteras federales se encuentra en el plan de infraestructuras de transporte federal. Existen planes similares para las líneas de ferrocarril y las vías navegables federales.

Además, el gobierno federal es responsable de la movilidad de jurisdicción general influyente (por ejemplo, las normas de tráfico, la legislación de transporte de pasajeros, la legislación tributaria). Un ejemplo de esto último es el llamado "Entfernungspauschale" (relacionado con la distancia a tanto alzado) permite a los empleados compensar 0,30 euros por kilómetro entre el hogar y el lugar de trabajo y jornada laboral en la declaración de impuestos, sin importar los medios de transporte que se utilizan (por ejemplo: un empleado que tiene

que cubrir una distancia de 50 km entre el hogar y el lugar de trabajo y que trabaja 220 días al año puede reducir la base imponible en 3.300 euros).

En la actualidad sólo hay unas pocas líneas de larga distancia de autobuses, pero está previsto extender la red.

La influencia del gobierno federal sobre la política de transporte tanto de los Länder como de las autoridades territoriales locales se limita a medidas indirectas: por un lado, por la jurisdicción ordinaria mencionada anteriormente, por otro lado mediante la financiación de proyectos especiales o piloto.

Los Länder son responsables de la construcción y operación de la red de carreteras secundarias (la red de segundo orden). La calidad de esta red de carreteras está fuertemente influida por el tamaño y el poder financiero de los Estados federados. El presupuesto disponible para la red de carreteras de segundo orden es considerablemente menor que los recursos financieros disponibles para la red de carreteras federales (1er orden).

Además, los Länder son responsables del transporte ferroviario regional y local para los que reciben recursos financieros del gobierno federal (los llamados medios de regionalización). Los Länder utilizan este dinero para financiar el funcionamiento de los trenes y mejorar la infraestructura del ferrocarril. Qué normas se pretenden alcanzar en el transporte público se establece en la legislación los Länder en el transporte público local.

Igual que el gobierno federal, los Estados federados tienen la posibilidad de apoyar las actividades a nivel local mediante el inicio de proyectos propios u ofreciendo ayuda financiera. Este apoyo, sin embargo, está fuertemente condicionado por el poder de los Länder financieros. Impulsar los Länder y el apoyo es particularmente importante para la organización de actividades entre varias comunidades (sistema integrado de transporte público, etc.)

Las autoridades locales territoriales (comarcas, ciudades) y las comunidades son responsables de la red de carreteras dentro de sus fronteras. Su problema más acuciante con esto es que tienen que hacer frente a la continua disminución de los recursos financieros.



Las autoridades locales territoriales y las comunidades también son responsables de la "movilidad cotidiana", entendiéndose esta como el transporte público, la planificación de carriles bici y las redes de senderos, la seguridad vial, etc. Así, desde el punto de vista de los habitantes, los proyectos de movilidad más importantes y notables se llevan a cabo en este nivel local.

2. Breve informe de los trabajos

29 de marzo de 2011

Stefan Haendschke, Dena : Effizient mobil – el programa nacional sobre la gestión de la movilidad en Alemania

Effizient mobil es un programa de gestión de la movilidad, coordinado por la DENA –Agencia de Energía Atómica alemana (Deutsche Energie-Agentur). El programa fue desarrollado en una asociación de la ECA y DENA, basada en las actividades de la ACE comenzó en 2003. El ACE fue contratado en el grupo de dirección del programa y ha trabajado como un enlace a los sindicatos y comités de empresa. Es el primer programa nacional de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-en Alemania y salió a partir de junio 2008 hasta diciembre de 2010. Más información <http://www.effizient-mobil.de/>

- El grupo objetivo de este programa fueron las empresas y los empleados y la atención se centró claramente en medidas blandas. Los sindicatos no estuvieron involucrados en la configuración del programa, pero fueron invitados por las actividades de la ACE y jugó en algunos casos, un papel en la implementación de la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-programa a nivel de empresa.
- Dentro de Effizient Mobil fue creada una red de 15 regiones ejemplares en la que los municipios y las empresas podrían solicitar ayuda para la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. La ayuda consiste en una GESTIÓN DE LA MOVILIDAD-scan libre (perfil de movilidad, accesibilidad y perfil de la encuesta de los empleadores), ejecutado por expertos privados. Al proporcionar asistencia gratuita, Effizient Mobil quería crear interés por GESTIÓN DE LA MOVILIDAD dentro de las empresas y las comunidades.

- Se dieron premios a las "mejores prácticas en GESTIÓN DE LA MOVILIDAD" (2009) y "concepto innovador en GESTIÓN DE LA MOVILIDAD" (2010)
- El programa tuvo mucho éxito:
 - El interés de las empresas / municipios en la gestión de la movilidad aumentó con claridad
 - Cada vez más empresas contrataron a un Gestor de la movilidad para asistir en la implementación de las medidas propuestas
 - Fue creado un nuevo mercado para los servicios de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
- Sobre la base de este éxito se espera una continuación del programa para el período 2011-2013. Además de proponer los mismos servicios, la atención prioritaria estará puesta en la evaluación (MaxSumo), gestión de la calidad y el trabajo de relaciones públicas.

P: ¿Cuáles fueron las razones principales de las empresas a participar en este programa?

R: razones económicas, la responsabilidad social corporativa y la política general relacionada con el sistema EMAS, ISO 14000, ... El hecho de que se trataba de un programa nacional coordinado por el Ministerio dio el programa de una etiqueta oficial. Esto era importante para las empresas.

Juliane Korn, ACE: Ejemplos de proyectos GESTIÓN DE LA MOVILIDAD and - campañas

Juliane Korn describe algunos buenos ejemplos de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD- Múnich, Frankfurt y Bremen:

- Múnich es una ciudad precursora en el campo de la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. En 2001, se hizo una opción clara para la movilidad sostenible. Esto se debió a la gran cantidad de pasajeros y la capacidad de las carreteras limitadas. Una característica clave para la GESTIÓN DE LA MOVILIDAD en Múnich es apostar por un buen marketing.

- Frankfurt presentó un exitoso concepto de bicicleta + negocio que permite a las empresas y los municipios mejorar el porcentaje de uso de la bicicleta en el tráfico a casa.
- el ejemplo de Bremen demuestra que la diversión es una manera eficaz para promover la gestión de la movilidad

Basándose en estos y otros ejemplos, Juliane ofrece 10 consejos para el éxito de política de Movilidad de las empresas:

1. soluciones a medida
2. un enfoque táctico de la gestión ("buscar oportunidades")
3. compromiso entre la dirección y los empleados
4. Los equipos de movilidad son embajadores eficientes para su proyecto
5. marketing y la comunicación son muy importantes
6. comenzar con un análisis de las estructuras y los procesos de movilidad
7. valor y la perseverancia son necesarios
8. ser consecuente en la introducción de medidas restrictivas (por ejemplo, parkingmanagement)
9. Ir al enfoque personal, dar buen ejemplo
10. continuidad

Martin Stuber, DGB

Martin Stuber del sindicato DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund - Asociación paraguas de sindicatos en Alemania), retrata la difícil situación de los sindicatos del comercio alemán en: una división entre la promoción de una política ambiental y la defensa del empleo en la industria del automóvil. 70% de los puestos de trabajo en la economía alemana, están directa o indirectamente relacionados con la industria del automóvil. El viejo proverbio que dice "Arbeit macht Verkehr" (el transporte crea puestos de trabajo) sigue siendo válido. A modo de ejemplo, Martin plantea la discusión sobre el límite de velocidad: la mayoría en el sindicato está en contra de un límite general de velocidad.

P: ¿existe una estructura en la organización sindical para hacer frente a las medidas de GESTIÓN DE LA MOVILIDAD?

R: En realidad no. Sólo Martin Stuber se enfrenta a los temas de gestión de la movilidad. Hay una persona responsable en la coordinación de nivel, pero la movilidad es uno de los 6 o 7 temas que está enfrentando y que nunca es el más importante.

Matthias Knobloch, DGB & ACE

Matthias Knobloch explica la historia de la ACE y su vinculación con la DGB. ACE fue creada en 1965 como un servicio de asistencia de los miembros de la DGB (sindicato). Desde la inclusión en 1995 como miembro de la DGB la asistencia ha dejado de ser una obligación, pero ACE está en sus estatutos todavía nombrado como Autoclub de la DGB y los sindicatos están trabajando en la junta directiva de ACE .

ACE juega un papel importante en el desarrollo de la gestión de la movilidad en Alemania. El hecho de que ACE es un Auto Club es una ventaja en este caso. ACE es tomada en serio por los diferentes actores como las empresas, la industria del automóvil, etc. ACE es políticamente neutral, pero los principales contactos son con los socialistas y los partidos verdes.

30 de marzo de 2011

Burkhard Horn (Autor)/ Matthias Knobloch: la Estrategia de bicicleta de Berlín

Burkard Horn del departamento de desarrollo de Berlín no pudo participar personalmente, pero le dio su presentación sobre la estrategia y la política de la bicicleta en Berlín a Matthias Knobloch que tiene la presentación y agregó algunos detalles. . El ciclismo está muy de moda en Berlín y el número de ciclistas se duplicó entre 2002 y 2008. Por el momento el 13% de todos los viajes se hacen en bicicleta (en comparación con el 29% caminando, el transporte público un 26% y 32% de automóviles).

Sobre todo la gente joven son la movilidad sostenible. Hay tres razones para ello:

1. jóvenes con menos recursos
2. el transporte público de Berlín es muy bueno, por lo que no se necesita coche
3. tendencia sociológica: los jóvenes están menos atraídos por los coches como los símbolos de estatus (móviles, informática, ...)



Berlín desarrolló una política de la bicicleta con la atención dedicada a las infraestructuras, aparcamientos para bicicletas, la intermodalidad (bicicleta y paseo, bicicletas públicas, ...) y la comunicación. Por medio de este ciclo de políticas integradas ya no es una tendencia, sino se convirtió en la corriente principal. Elementos especiales de la política son la visión de la implementación de un general de zona 30 (con 50 km/h como una excepción) y una onda verde para los ciclistas.

Berlín intenta ser lo más consecuente posible en el desarrollo de una política de movilidad en favor de la bicicleta. Por esta razón, las inversiones (sobre todo infraestructuras) para el ciclismo debería aumentar a razón de 1 € por año y habitante en 2010 a 5 € en el año 2015. El desafío para Berlín es tratar en el futuro con el número todavía creciente de ciclistas. Uno de los temas es cómo ofrecer suficientes estacionamientos para bicicletas.

Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB): el transporte público en la región de Berín

Berlín tiene un sistema muy desarrollado de transporte público que consiste en autobuses, tranvías, metro y S-Bahn. Aunque los trenes, tranvías y autobuses son los muy recientes, el aumento anual de 1% a 2% en el número de pasajeros hace que los problemas sean de capacidad.

Los servicios se prestan con autobuses nocturnos 24/24. La frecuencia general es de 20 ' para autobuses, 10' para el S-Bahn. Un billete / licencia es válido para todos los servicios de transporte público.

P: ¿Cuál es el precio de un billete de transporte público?

R: El transporte público no es barato en Berlín (en comparación con otras ciudades europeas, pero sigue siendo barata en comparación con otras ciudades alemanas). Un billete de ida cuesta 2,30 € y una licencia mensual 74 €, una licencia por un año cuesta unos 700 euros. Al mismo tiempo, los coches - mirando hacia fuera de su propio bolsillo los costos - son relativamente baratos, así que hay una especie de simultaneidad en el nivel de precios entre el coche y transporte público.

Frank Wolter, Centro de innovación para la movilidad y el cambio social: E-mobility

Frank Wolter, explica las acciones que el Centro de Innovación realiza para introducir todo tipo de medios de movilidad eléctrica: pedelecs, uso compartido de vehículos con coches eléctricos, etc. Las estaciones de recarga para coches eléctricos también pueden desempeñar un papel en la estabilización de la red eléctrica cuando no haya pico de producción, por ejemplo, causada por la energía eólica.

Los participantes pueden probar el pedelecs ("muy cómodo, muy rápido") y los segways.

Friedrich Söling, Berliner Stadtreinigung (BSR)

Friedrich Soling de la empresa de residuos de Berlín presenta el plan de movilidad y las medidas adoptadas por su empresa. Al igual que otros que han intervenido antes, menciona la destacada posición del coche en la sociedad alemana ("Alemania país coche =). Especialmente con la población de trabajadores en el coche RSE desempeña claramente un papel como símbolo de estatus, que hace que sea muy difícil crear conciencia de los modos de transporte sostenible.

En las acciones pasadas para promover el ciclismo y el transporte público no. Sin embargo, recientemente una semana de la movilidad se organizó y 150 conductores optan por el ciclo para ir al trabajo. También un programa de uso compartido del coche (a través de la ciudad de Pender) está en desarrollo.

La compañía quiere desarrollar algunas acciones de movilidad para los viajes de servicio. Las empresas de alquiler de bicicletas (36,50 € / mes) y pedelecs (61 € / mes) estarán disponibles para los trabajadores.

31 de marzo de 2011

Niels Hartwig, Ministerio Federal del Transporte

La movilidad es abordada a través de diferentes temas: el crecimiento del tráfico (el pronóstico para 2025: el tráfico de automóviles 19%, el tráfico de carga 71%),



los cambios demográficos, el medio ambiente, la movilidad social y el precio del transporte.

El ministerio nacional pretende facilitar los conceptos innovadores de la movilidad. A modo de ejemplo el Sr. Hartwig le da al desarrollo de una tarjeta de movilidad nacional para todos los modos de transporte.

El Ministerio realizó un estudio sobre la movilidad. Uno de los hallazgos significativos fue que el 70% de la población piensa que las inversiones en transporte público son necesarias, pero sólo el 18% tiene la intención de cambiar su comportamiento. La conclusión es que hay una especie de conciencia, pero todavía no una voluntad de cambio...

Otro dato relevante: los jóvenes dan menos importancia al coche como un símbolo de estatus. Los teléfonos móviles y otras herramientas electrónicas son más importantes para la generación más joven.

El Sr. Hartwig finaliza su presentación diciendo que sólo a partir de la última década, el ciclismo ha sido parte de la política sostenible del Ministerio. Antes sólo había algo de interés por el ciclismo.

Wolfgang Nickel, mobility consultant / Planungsgruppe Nord

Wolfgang Nickel muestra la experiencia con algunos de los proyectos de gestión de movilidad en la región de Hesse y Sajonia. Uno de los proyectos fue la administración de la ciudad de Kassel. A pesar del buen sistema de transporte público de Kassel, el 62% de los viajes se realizan en coche. Otro ejemplo fue el plan de movilidad para la empresa Braun (5000 empleados) con la introducción de una nueva línea de autobús y la integración de los autobuses de la empresa en la oferta de transporte público.

P: ¿fue la elección para la integración no es una cuestión de reducción de costes para la empresa?

R: Este es en parte el caso, pero por otro lado la oferta de autobuses públicos se incrementó por esta vía.

Arne von Spreckelsen, Sindicato ver.di

Al igual que el primer orador de esta visita, el Sr. van Spreckelsen describe la difícil situación de los sindicatos de comercio y sus contradicciones: por un lado, quieren promover la movilidad sostenible, pero por otro lado también quieren defender los puestos de trabajo en la industria del automóvil.

3. Conclusiones (Traject)

La visita a Berlín mostró los diferentes enfoques hacia la gestión de la movilidad en Alemania. Mientras que en Bélgica, España e Italia el interés en un sistema de movilidad social (por ejemplo, acceso a los lugares de trabajo para la gente sin automóviles) fue un tema central en las discusiones de la movilidad, este no es el caso en Alemania. La movilidad sostenible como una forma de mejorar la calidad de vida y crear un entorno más habitable es un tema principal en Alemania. La política de la bicicleta y el éxito de la misma en Berlín es uno de los mejores ejemplos.

Gestión de la movilidad es un enfoque relativamente nuevo en Alemania, también para los sindicatos. Varios participantes dejaron claro que Alemania todavía es un país basado en el automóvil. La fabricación de automóviles sigue siendo el yacimiento más grande de empleo en el país, creando a veces una situación difícil para los sindicatos. Por un lado, los sindicatos quieren promover y apoyar los programas de movilidad sostenible, pero por otro lado existe el temor de perder el empleo en las industrias relacionadas con la fabricación de automóviles.

Esta división es uno de los principales retos de los sindicatos alemanes al que se enfrentan en este momento.

Informe de la tercera visita – Bélgica, ABVV

1. Marco general de la movilidad en Bélgica

Las competencias en el ámbito del transporte y la movilidad se dividen entre las diferentes autoridades:

- La situación a escala federal (Estado belga) competente en cuestiones fiscales y legales y en los ferrocarriles (NMBS / SNCB), también obliga a todas las empresas belgas (> 100 empleados) a proporcionar datos sobre aspectos de movilidad y accesibilidad una vez cada tres años.
- Las regiones (Flandes, Valonia y Bruselas) se ocupan del transporte local y regional: De Lijn en Flandes, MIVB / STIB en Bruselas, TEC en Valonia. Las carreteras y la infraestructura vial regional queda también bajo la competencia de las regiones. En cuanto a la gestión de la movilidad, juegan un papel de apoyo mediante la organización de campañas de sensibilización, para impartir cursos sobre la gestión de la movilidad y la financiación de proyectos de gestión de la movilidad (por ejemplo, el fondo de commuters de Flandes). La Región de Bruselas desempeña un papel especial con planes obligatorios de gestión de la movilidad para empresas con más de 200 empleados (> 100 empleados a partir de 01/05/11).
- Las diez provincias (por ejemplo, Brabante Flamenco) juegan un papel en el diseño de la red de bicicletas general (conexiones entre las redes municipales de ciclo) y en la facilitación de la gestión de la movilidad en la empresa o de la zona industrial (por ejemplo, el Mobidesk en Flandes).
- Los municipios son responsables de la infraestructura de carreteras (incluida la infraestructura para la bicicleta) y la planificación de la movilidad local / urbano.

Bélgica cuenta con un marco legal y fiscal que está a favor de los modos de transporte sostenibles para los viajes del trabajo al domicilio: existe la obligación para las empresas de reembolsar, un 75% de media los costos de sus empleados en el transporte público. Esta intervención está exenta de impuestos salariales.

Además, existe una tasa (no obligatoria) para ciclistas de forma libre hasta 0,21 € / km que se puede dar a los empleados que vayan al trabajo en bicicleta. La mayoría de las empresas reembolsan también a los conductores de automóviles para los viajes *in mission*, pero este reembolso se grava parcialmente sin esperar a que los empleados decidan compartir el viaje en un esquema de viajes compartidos organizados. En este último caso, el reembolso es 100% es gratuito. Por otro lado, el régimen fiscal es muy favorable para los coches de empresa. Por lo tanto, no existe una verdadera tradición de dar a los coches de empresa (incluyendo las tarjetas de combustible) para los trabajadores de oficinas.

Hay diferencias en cuanto a los problemas de movilidad y la política entre las tres regiones belgas. En general, la región de Bruselas se caracteriza por una importante participación del transporte público en los viajes y trayectos (una gran cantidad de trabajadores viajan diariamente desde y hacia Bruselas región), menos uso de la bicicleta que en Flandes y la congestión importante en comparación con las otras regiones belgas. Una de las características principales del trabajo en relación a la movilidad en Flandes es la parte que atañe a la bicicleta, especialmente en ciudades como Lovaina, Gante y Amberes. En Valonia, en parte debido a las características geográficas (colinas y una población menos densa) la bicicleta es menos común. La mayoría de la gente va conduciendo a su lugar de trabajo.

Sólo la región de Bruselas tiene la obligación de los planes verdes para *commuters* para empresas con más de 200 empleados (se convertirá dentro de poco en 100). Las otras regiones desempeñan un papel más facilitador en lo que respecta a los planes de movilidad de los trabajadores/as.

2. Breve informe sobre las sesiones de trabajo

6 de abril de 2011

Sarah Hollander – Instituto para Asuntos Ambientales de Bruselas (BIM) explica el marco legal de la gestión de la movilidad para las empresas en la región de Bruselas.



Desde el año 2004 todas las empresas de más de 200 empleados necesitan para desarrollar un plan de movilidad verde (MP). Desde 30/6/11 la obligación se ampliará a todas las empresas de más de 100. La obligación de Bruselas va más allá de la obligación federal belga ("El diagnóstico de movilidad") donde las empresas sólo tienen que proporcionar datos sobre su trabajo relacionado con la movilidad.

De 650.000 empleados en la Región de Bruselas, 1 / 3 (270.000) estarán dentro de la obligación. La mayoría de las empresas involucradas están en el centro de Bruselas, con una buena accesibilidad en transporte público.

Las empresas deben "pagarse" a sí mismas para el plan de movilidad, pero hay un máximo de soporte técnico gratuito por el BIM. Las empresas no necesitan contratar asesoramiento externo de, por ejemplo consultores

Resultados: en comparación con 2005 son más las empresas en el año 2008 que han implementado las medidas de gestión de la movilidad.

Un nuevo elemento es la obligación de aplicar medidas (30/6/11) en lugar de (sólo) con un plan de movilidad. Antes de 2012, dos de las siguientes medidas tienen que ser aplicadas:

- coordinador de la movilidad interna (que se anunciará a todos los empleados y los sindicatos), el BIM organiza cursos y proporciona información / apoyo a los coordinadores de movilidad
- obligación de informar a los empleados en el PM y la organización de campañas de sensibilización. El control se realiza a través de auditorías periódicas
- una información de accesibilidad multimodal (plan)
- medidas para facilitar el uso del transporte público (a elección de 6 medidas diferentes: sistema de bicicletas de compartir, la cofinanciación PT-oferta, PT libre para los empleados, el presupuesto de la movilidad en lugar de coche de empresa (*) ...)

- bastidores de alta calidad de la bicicleta para los empleadores y los visitantes: número = 120% del número real de los ciclistas, min. 1 plaza de aparcamiento de bicicletas por cada cinco plazas de aparcamiento de coches
- la política para coches encaminada a la reducción de la Ecoscore (CO₂, NO_x, ... - las emisiones) de los vehículos de empresa
- Plan de acción para los picos de contaminación (smog días). Esos días, en la región de Bruselas, el límite de velocidad está a 50 km / h; las empresas tienen que informar a sus empleadores sobre las alternativas sostenibles para el coche. Hay un sms de alerta y sistema de correo electrónico 24 horas antes de un pico pronosticado

Las empresas tendrán que proporcionar los informes de auditoría, de control, y también para el BIM para aprender de las mejores prácticas

P: son lugares con > 100 empleados, pero incluyendo diferentes empleadores obligados a hacer un plan?

R: No, este no es el caso. Es casi imposible para las pequeñas y medianas empresas tener un plan de movilidad o el coordinador de la movilidad

P: ¿Puede la Región de Bruselas introducir una obligación para los planes de movilidad, mientras que este no es el caso en el nivel federal?

R: Sí, porque los asuntos de movilidad y medio ambiente son los temas regionales

P: ¿están los sindicatos que participan en el proceso de planes de movilidad en el nivel general o sobre nivel de la empresa?

R: aquí no hay obligación y el BIM no tiene idea de si esto sucede en las empresas. Sin embargo, el momento de la obligación es paralela a la de la "diagnosis federal", que debe ser discutido a nivel del consejo de la compañía.

P: ¿hubo una gran oposición en contra de esta obligación?

R: Realmente no, porque las medidas siguen siendo "la luz". Otra opción podría ser reducir el número de plazas de aparcamiento, pero es evidente que las empresas prefieren la obligación real...

P: ¿existe una reducción del número de plazas de aparcamiento en las empresas? no lo analizan hasta ahora. Sin embargo, existe un claro aumento de vehículos de empresa.

Nota: la región de Bruselas está estudiando si una parte de la oferta de plazas de las compañías, pueden someterse a imposición. Por ejemplo si, en base a un estudio, 50 plazas de aparcamiento eran suficientes, y una empresa tenía 70 años, habría un impuesto de los 20 espacios adicionales. Habría tres opciones para una empresa: 1/acuerdo con la cantidad propuesta de espacios, 2 / pagar impuestos sobre la cantidad de plazas de aparcamiento extra ó 3 / que los espacios de estacionamiento se hagan disponibles para los habitantes. En esta última opción, los espacios públicos adicionales se tomarán a partir del número actual de plazas de aparcamiento en suelo público.

(*) Observación relativa a los coches de empresa de Neyens Bart: los sindicatos no están 100% a favor de cancelar el sistema de vehículos de la empresa como la cuarta parte de los trabajadores de cuello blanco tienen un vehículo de la empresa...

Thomas Vanoutrive – Universidad de Amberes da una presentación sobre el estudio federal “casa al trabajo “ (diagnóstico sobre movilidad).

En Bélgica, todas las empresas con más de 100 empleados tienen la obligación de proporcionar algunos datos básicos sobre la movilidad y la accesibilidad de la empresa al gobierno federal (30% de todos los empleados belgas caen dentro de esta obligación)

Explica que, en general, hay cinco maneras en que las autoridades públicas pueden influir en el comportamiento de movilidad de los empleados a través de los empleadores:

- planes de viaje obligatorio
- ordenación del territorio (*)

- Impuestos
- Información, comunicación, ...
- el diálogo social

(*) La directiva de la UE Servicios prohíbe ciertas medidas (ikea-ley). Sin embargo, un límite de plazas de aparcamiento cerca del nuevo desarrollo es aún posible.

P: ¿quién decide (por ejemplo, a través de un informe de impacto de la movilidad) sobre el número de plazas de aparcamiento?

R: Esto depende del nivel de desarrollo. El desarrollo pequeño se encuentra en el nivel municipal, grandes novedades están en el nivel regional

P: ¿Cuál es una medida eficaz para promover la movilidad sostenible dentro de una empresa?

R: con un coordinador de movilidad es una medida más necesaria

Nota: en Catalunya, más de 300 Sindicales se dan los cursos (20 horas, 50 o 100) sobre la movilidad sostenible. Parte de los cursos son seguidos durante el "tiempo libre". También hay un examen al final de los cursos

7 de abril de 2011

Frank Van Thillo, presidente del Consejo de Movilidad de Flandes (MORA) explica el papel y actividades que desarrolla MORA

El MORA, creado por decreto, es uno de los resultados de la política de la región flamenca de una mejor gobernanza. Se crea dentro del Consejo Económico y Social económico de Flandes (SERV), y por lo tanto está fuertemente ligada a la del diálogo social. Sus miembros son

- 12 interlocutores sociales propuestas por el SERV (6 representantes de los empleadores y los empleados de la 6, con un máximo de 6 socios



interprofesional, siendo los otros representantes del sector del transporte privado)

- 6 organizaciones de la movilidad
- 2 organizaciones ambientales
- Las asociaciones de municipios flamencos y de las provincias de Flandes
- La empresa de transporte público regional "De Lijn" y la empresa nacional de ferrocarriles
- 3 expertos

Además de eso, el MORA tiene una secretaría, un consejo de administración diaria (compuesto por el presidente, dos organizaciones de movilidad y dos socios SERV-) y dos comisiones especiales: una para las mercancías y una para el transporte de personas.

Las tareas de la Mora son:

- Asesorar sobre las líneas de política general de movilidad del Gobierno de Flandes
- Contribuir al desarrollo de una visión política
- Reflexionar sobre los documentos de política y asesoramiento sobre propuestas de leyes y reglamentos
- Asesorar sobre el presupuesto y la política de inversión, incluidos los de transporte público
- Asesorar sobre (aplicación de) las políticas europeas y en los tratados internacionales
- Publicar un informe anual de la movilidad de 5 sobre la movilidad en Flandes con recomendaciones sobre la futura política

Sus recomendaciones más importantes son:

- Una política de movilidad integral
- Seguimiento de base de la política
- Un sistema integrado de transporte intermodal del sistema
- Política de transporte de persona se centra en los desplazamientos de tráfico
- Una política moderna infraestructura
- Una política encaminada a la seguridad del tráfico
- Una política sostenible

En la discusión sobre la tarificación vial para el transporte de mercancías, el MORA realmente tomó la iniciativa en el debate.

La evaluación de su actividad después de 5 años es que el MORA tiene una gran legitimidad entre sus miembros y los miembros del Parlamento de Flandes. El MORA claramente contribuye a mejorar la toma de decisiones en el nivel del Gobierno flamenco, por lo que es más democrático al objetivar la discusión.

Sin embargo, parece tener una influencia directa sobre los pobres el Gobierno, que es más impulsado por la opinión pública que por los consejos de las organizaciones intermedias.

Como reacción a esta conclusión, Llorenç Serrano de la delegación española, explica que la participación de las organizaciones intermedias no necesariamente conduce a un proceso más democrático (no hay peligro de corporativismo con un aspecto de la representación del pueblo).

P: ¿El MORA tienen un presupuesto?

R: Sí, además del presupuesto para el trabajo diario, hay presupuestos para los estudios

P: ¿Cómo se usarían los ingresos de la tarificación vial ?

R: El gobierno lo pondría en el presupuesto general, el MORA informa a reinvertir en la movilidad.

Alain Vanden Plas es el responsable de movilidad en el secretariado de MORA y explica el “plan para commuters” de Flandes

Se explica primero la distribución de competencias entre los niveles de la política belga diferentes (federal, Regiones, Municipios). Esta es una de las dificultades para la gestión de la movilidad, por ejemplo, porque los trabajadores muchas veces viajan entre Flandes y Bruselas. También hay competencias (marco fiscal, por ejemplo) que son de dos niveles al mismo tiempo.

El plan de Tráfico quiere reducir la cuota modal de coches desde 70 a 60%, pero no tuvo éxito hasta ahora. Los principales elementos del plan son:



- Más apoyo a los empleadores que quieren trabajar en la movilidad sostenible, principalmente a través de Mobidesks provincial
- Mejores alternativas para el coche: más carriles para bicicletas, los eslabones perdidos en el PT de la red, la promoción del uso compartido del coche y uso compartido de vehículos, el teletrabajo.
- "A medida viaje": la integración de los desplazamientos en los planes de movilidad municipales, el fondo de los desplazamientos, integrar la accesibilidad en la planificación urbana, permiten autobuses de la empresa en los carriles bus
- Sensibilización y educación

El fondo de los desplazamientos da a los empleadores la posibilidad de obtener una subvención de un máximo. 50% durante 4 años para la aplicación de las medidas de fomento de los empleados utilizan más las alternativas al automóvil. Se han gastado ya 19 millones de € en acciones muy diversas (que van de la oferta de transporte al aumento de las intervenciones financieras de la empresa para fomentar la bicicleta). Los interlocutores sociales desempeñan un papel importante en la evaluación de los proyectos presentados. Todos los proyectos son supervisados por el Gobierno, con el fin de asegurar que el dinero está bien gastado. El fondo de los desplazamientos se está revisando ahora.

Las visiones de los representantes de los empleadores y los empleados no son las mismas. A estos últimos, les gustaría más unos compromisos más fuertes por parte de los empleadores, mientras que los empresarios se oponen fuertemente a cualquier obligación. Sin embargo, todos están de acuerdo en que los "scans de movilidad" pueden ser como una herramienta para los empleadores para determinar las medidas a tomar y son necesarios y eficaces.

Frank Van Thillo concluye que, en general, la implicación de los trabajadores en la toma de decisiones es crucial para el éxito de la gestión de la movilidad en las empresas. Sin embargo, en muchas empresas, los sindicatos simplemente dan su acuerdo.

En este momento, una concreción de la "2020 PACT" (con objetivos similares a los del plan de trayecto) está siendo elaborado por el MORA. Este incluiría los

compromisos de los empleadores y los empleados con el fin de alcanzar los objetivos del plan de desplazamientos nuevo.

Karin Dries –Ayto. de Amebres explica el plan de la Administración de la Ciudad para los commuters verdes ante la ocasión de la centralización que se desplaza a una nueva localización.

Para la administración de la ciudad, había dos razones para el desarrollo de un plan de movilidad:

- La satisfacción de los empleadores
- La responsabilidad hacia el barrio: el impacto evitando el tráfico en las calles circundantes causada por el paso a este lugar

Un estudio preliminar demostró que un enfoque hacia el ciclismo y el uso del transporte público existentes fueron las medidas más eficientes. El objetivo general era informar a la gente acerca de los modos de transporte sostenibles: guía de accesibilidad, asesoramiento personal de viaje, información de viajes en la red interna... También se hicieron inversiones en infraestructuras internas para bicicletas (aparcamiento para bicicletas, servicio de reparación,...). Esto permitiría eliminar posibles "excusas" de los empleados de no poder ir en bicicleta al trabajo.

El aparcamiento subterráneo existente era "demasiado pequeño" en comparación con el número de conductores de automóviles antes del movimiento de centralización. Por lo tanto, sólo a los coches de servicio, viajeros y visitantes se les permite en el aparcamiento subterráneo. El principio es "solo los conductores no tienen acceso al estacionamiento". Esta regla es para todos, salvo uno pocos directores - que tienen un "vehículo de la empresa".

P: ¿Se ha pensado sobre la introducción de estacionamiento de pago?

R: No, la elección fue restringir el acceso a los conductores en solitario. Hay suficientes opciones ao. aparcamiento gratuito en el pie (a menos de 1 km). Fue una elección clara para la conservación de la habitabilidad del barrio y "aparcamiento de pago" no ayudaría a alcanzar este objetivo.



Steven Dierckx – gestor del programa I-bus nos describe el establecimiento, ejecución y actual situación de proyecto I-bus.

- I-bus es una optimización de los servicios de autobús existentes a partir de 6 empresas en el área del puerto de Amberes.
- -Tiene un consejo asesor que está compuesto por 12 miembros + el gerente de I-bus. Cada compañía tiene un delegado de la gestión de lado y uno de los empleadores (los sindicatos). Todo cambio en los horarios o rutas de los autobuses es discutido y aprobado por el comité de bus-
- Hay 29 líneas de autobuses para los trabajadores durante el día y 12 para los trabajadores por turnos, hay 55 vehículos, operado por una empresa, para estos servicios. Los autobuses son tan amigables medioambientalmente como es posible.
- 4.000 empleados de las 6 empresas, 3.166 de ellos están en la base de datos de I-bus (utilizado para el desarrollo de las líneas de autobuses), entre 1/1/10 y 28/2/11 2.572 usuarios únicos (por lo menos una vez)
- Ocupación:
 - Buses de día: media de 17,44 pasajeros por autobús (10,5 min - max 24,5)
 - los trabajadores por turnos: promedio de 7 pasajeros por autobús (min 3 - max 13)
- I-bus ha llevado a una optimización: 6 buses menos para los trabajadores de día y 6 autobuses para los trabajadores por turnos. El número total de pasajeros sigue siendo el mismo.
- La ventaja de I-bus es también el sistema "track & trace" que permite disponer de datos sobre el número de pasajeros. Es útil para hacer facturas separadas para cada empresa y también para la optimización de las líneas de autobús sobre la base del número de usuarios.
- La optimización resultó en un beneficio económico para las 6 empresas, pero también fue una ventaja para los empleados de las empresas individuales, como el área de cobertura es mucho mayor que antes: hay líneas de autobuses a más destinos.

P: ¿Cómo se explica la fluctuación entre el número de pasajeros 10 de enero y el 11 de enero?

R: en parte es debido a cambios en el empleo (disminución del número de empleados), pero también por el clima (si nieva, los ciclistas tienden a utilizar el I-bus con más frecuencia)

P: ¿El consejo asesor se limita a I-bus? y si es así, ¿por qué?

R: Hasta el momento solamente I-bus. Quizás en un futuro próximo habrá acciones hacia un bus para las bicicletas y los ciclistas (por el uso de la autopista, túnel), pero otras acciones de movilidad sostenible no se pretende en un futuro próximo.

P: ¿hubo una evaluación entre los usuarios?

R: No todavía, pero está previsto

P: ¿Son los trabajadores externos (seguridad, limpieza, ...) pueden usar el I-buses?

R: el consejo de administración de I-bus decidió limitar el servicio a los trabajadores empleados directamente por las 6 empresas, con el fin de no complicar el suministro. Por el momento, a los terceros, en parte se les permite el uso de los servicios de los I-autobuses (por ejemplo, a las empresas vecinas, a los contratistas externos, etc), siempre y cuando no se de una influencia estructural en los horarios, etc. BASF (3000 empleados) tiene sus propios autobuses, pero es buscando la colaboración con I-bus. Esto significa sin embargo un cambio estructural en el sistema y necesita más estudio. Pero el comité de I-bus quiere optimizar aún más el sistema de búsqueda de oportunidades para incluir a más empresas participantes.

P: ¿por qué no utilizar camionetas para los vehículos de menos de pasajeros

Una: la razón principal es el hecho de que se trabaja con 6 empresas diferentes, 6 diferentes culturas... No es tan fácil de implementar estos sistemas.

8 de abril de 2011

Hans Floré – Técnico de movilidad, provincia de Brabante-Flandes explica el papel que la Provincia juega en la gestión de la movilidad.

En el año 2003 los mostradores de la movilidad (Mobility Desks (MD)) fueron fundados por el Ministerio flamenco de la Movilidad. El enfoque de los MD fue el verdadero apoyo práctico para los proyectos de gestión de la movilidad y no tanto los estudios. El cambio de los estudios por la asistencia para la ejecución fue una buena decisión.

Actividades principales:

- recomendaciones basadas en estudios a corto plazo (análisis rápidos)
- Apoyo en la implementación y evaluación de proyectos gestión de la movilidad.

La mayoría de las iniciativas son tomadas por la dirección de la empresa, pero también los sindicatos pueden ponerse en contacto con los MD y / o hacer uso del Fondo de Commuters (Pendelfonds)

QuickScan: estudio a corto plazo en gestión de la movilidad bajo la forma de una presentación de PowerPoint, la presentación con los resultados y consejos

- Paso 1: la recopilación de datos a través de cuestionario y hoja Excel con los datos de movilidad de los trabajadores. Los datos que se proporcionan por el empleador
- Paso 2: Análisis de los datos
- Paso 3: propuesta de medidas con un alto potencial
- Paso 4: Elaboración y ejecución (posiblemente a través de Commuter Fondo de subvenciones)

Fondo de commuters:

- cofinanciación de hasta el 50% (responsabilidad compartida)
- facilitación de la puesta en marcha de proyectos (subsidijs por 4 años)
- El coste de implementación sólo es elegibles, sin gastos de estudio. Pueden incluir los gastos de personal (por ejemplo, coordinador de la movilidad)

- Los sindicatos y los empresarios son miembros del comité asesor
- Los proyectos específicos tienen que ser negociados entre los empleadores y los sindicatos a nivel de empresa. Un informe en el consejo de la empresa por lo menos uno sobre el tema tiene que ser parte del formulario de solicitud para obtener subvenciones con cargo al fondo de commuters.

Hans da algunos ejemplos de los proyectos del Fondo de commuters:

- Aviapartner:
 - títulos de transporte limitados y gratuitos para transporte público para los ciclistas en caso de mal tiempo
 - Tarjeta de estacionamiento con acceso limitado al parking para los usuarios del transporte público, cuando las circunstancias no son favorables (por ejemplo, en el caso de los turnos de noche)
- Fugzia fietst: Una pequeña empresa (sólo 5 empleados) que compra bicicletas plegables para el tráfico de commuters (combinación con el transporte público)

P: ¿hay proyectos del Fondo de commuters que se orienten a congregar a las empresas en torno a la gestión de la movilidad?

R: Las compañías que trabajan juntas representan una manera muy eficiente de trabajar en gestión de la movilidad. El problema es que necesita una empresa que quiere tomar la iniciativa. Y eso no siempre es fácil de encontrar.

P: ¿hay alguna consulta con los municipios en medidas de gestión de la movilidad (por ejemplo, infraestructura para bicicletas,...)?

R: Esto se hace a nivel de planificación de la movilidad urbana, pero sería mejor involucrar a la autoridad local, también en el fondo de commuters. El tiempo es siempre un problema: las empresas comienzan a trabajar en su única propuesta de última hora ...

Philippe Jacobs – De Lijn, Empresa Pública Flamenca de Transportes ofrece una presentación sobre el proyecto START del aeropuerto de Bruselas. Un plan de acción sobre movilidad fue parte de la estrategia para preservar la accesibilidad económica del aeropuerto y sus áreas industriales cercanas.

La accesibilidad es importante para los empleados pero también para los pasajeros del aeropuerto. La opción estratégica de la compañía PT-era centrarse en los pasajeros del aeropuerto. Al proporcionar un buen PT-el acceso de los pasajeros, los problemas de accesibilidad para los empleados también se resolvería. El 20% de los pasajeros procedían de un radio de 20 kilómetros del aeropuerto. Ellos fueron el principal grupo objetivo.

Hay 13 líneas de autobuses muy frecuentes hasta el aeropuerto (también durante los fines de semana). El número de pasajeros de un autobús desde y hacia el aeropuerto está aumentando cada año (6,4% en 2010). Las expectativas son que el número de pasajeros de un autobús aumentará aún más una vez que el nuevo tren de conexión (Diabolo) desde Amberes hasta el aeropuerto se lleve a cabo.

Desde 2010: una línea de noche adicional hace posible el acceso al mercado para los desempleados. Hay una alta tasa de desempleo en la ciudad de Bruselas y una gran necesidad de trabajadores (especialmente para el turno de noche) en el aeropuerto. Por lo tanto, se tomó la decisión de organizar una línea nocturna de los barrios de Bruselas al aeropuerto. Ocupación en el momento actual: 1000 pasajeros / mes.

Se han realizado una gran cantidad de esfuerzos para informar y comunicar sobre las líneas de autobuses

P: ¿Cuántos empleados hay en la región del aeropuerto?

R: 65.000 empleados (18.000 en el aeropuerto mismo)

P: En este proyecto se incluyen incentivos positivos (incremento de la oferta), pero ¿hay también desincentivos (¿gestión de aparcamientos?)

R: la estrategia es "penalizar" los empleados que vienen en coche e impulsar el transporte público. El objetivo es aumentar el acceso de los clientes de los aeropuertos (beneficio económico).

Jan Paesen – Universidad de Lovaina explica el plan de movilidad y las políticas de la Universidad de Lovaina.

- Hay varias iniciativas de movilidad para estudiantes y para el personal: el uso gratuito del transporte público en alquiler, bicicletas baratas para los estudiantes.
- El Fondo para *Commuters* "proyecto 2WD": bicicletas sin desplazamientos de los empleados, incluyendo el mantenimiento y reparación. Compromiso de los empleados: el uso de la bicicleta para el desplazamiento domicilio-trabajo y para viajes de negocios y no tienen acceso al aparcamiento de coches. Para la Universidad este sistema es más barato que 3 veces más barato que la asignación de 0,15 € / km que se da a la bicicleta (bastante frecuente en el sector público, pero no es obligatorio).
- Hay algunos obstáculos en el proyecto: los ciclistas que vienen en bicicleta solos no pueden beneficiarse del proyecto, no hay flexibilidad entre "a veces en coche, a veces en bicicleta",...
- Beneficios del proyecto:
 - Los beneficios de la economía de escala (los precios baratos de alquiler)
 - El tratamiento financiero del sistema (los gastos de contabilidad, la prestación de los costos futuros) garantiza la continuidad del sistema
 - El mantenimiento y la reparación de las bicicletas se realiza en talleres móviles

Jos Vandikkelen, centro de bicicletas Velo (Lovaina) da una breve explicación acerca de los servicios del punto de la bicicleta, organizada por Velo: el suministro a los viajeros y a las empresas. Se muestra a los visitantes los alrededores del aparcamiento público de bicicletas en la estación, incluyendo un servicio de reparación de bicicletas. Esto es parte de un proyecto de economía



social donde gente de grupos de riesgo (ciclos educativos, desempleados de larga duración, ...) se emplean para hacer reparaciones pequeñas y de servicios por lo que la distancia entre el desempleo y la economía regularizada se acorta

Hans Goesens, CIP – proyecto urbano Estación de Lovaina nos guió en la visita al Kop van Kessel-Lo, un nuevo proyecto de desarrollo urbano adyacente a la estación de Lovaina. Al igual que en otras ciudades belgas (Amberes, Gante, Brujas, Lieja, ...) las grandes inversiones se hacen en torno a zonas de las estaciones, oficinas, apartamentos, hoteles ,.... El desarrollo de las áreas próximas a las estaciones ferroviarias, el trabajo y la vivienda son parte de una política de desarrollo urbano y de movilidad sostenible.

3. Conclusiones (Traject)

La visita al lugar en Bélgica tenía un claro valor añadido para el proyecto E-cosmos. Mientras que en otras visitas la gestión de la movilidad de los países visitados es más sobre la planificación y el estudio, parece que - sobre todo en Bruselas y Flandes - Bélgica da un paso más. La atención se centra menos en los estudios, y más en la aplicación y seguimiento de las medidas.

La obligación de los planes de movilidad de las empresas en la región de Bruselas es un ejemplo interesante de una aplicación orientada a la política de gestión de la movilidad. En Flandes, la atención se centra en el apoyo a las empresas - a través de asesoría financiera y - en la implementación de medidas de gestión de la movilidad.

Los marcos legales y fiscales en Bélgica estimulan el uso del transporte público, en bicicleta, y los viajes compartidos. El fondo para *commuters* (en Flandes) y el diagnóstico federal (toda Bélgica) son formas efectivas de llevar la gestión de la movilidad en la discusión entre empresarios y trabajadores a escala de empresa.

Informe del primer taller – Madrid

Descripción de la actividad:

Organizado por CCOO e ISTAS, con la participación de representantes de CGIL, ABVV, ACE, ISTAS y CC OO.

En el transcurso del taller se completaron las siguientes tareas:

- Puesta en marcha y detalles de las áreas del proyecto y otros temas de coordinación
- Discusión y aprobación de la metodología para el estudio.
- Comprobación de las visitas técnicas que se llevarán a cabo en cada país
- Intercambio de experiencias y aprendizaje de diferentes prácticas exitosas en materia de movilidad sostenible en Madrid

Programa del Taller:

A. Sesión de bienvenida a los asistentes e Introducción.

Socio anfitrión: Llorenç Serrano, Chairman & Carlos Martinez, E-COSMOS director

B. El proyecto E-COSMOS

- Programa de Trabajo detallado. Manuel Ferri & Luis Cuenca, Comisiones Obreras
- Gestión del proyecto. Pilar Pedroso, ISTAS
- Presupuesto del proyecto. M^a Cruz Martinez, Comisiones Obreras
- Estructura del programa de trabajo. Manuel Ferri & Luis Cuenca, Comisiones Obreras

C. Transporte y Movilidad al Trabajo

- Perspectiva internacional en movilidad. Manuel Ferri, Comisiones Obreras
- Perspectiva nacional en movilidad. Luis Cuenca, Comisiones Obreras
- Perspectiva local en movilidad. Manuel Fdez. Albano, Comisiones Obreras de Madrid



D. La movilidad in la región de Madrid

- Modos sostenibles de transporte en la region de Madrid. Domingo Martín Duque, Consorcio de Transportes de Madrid
- Experiencias en movilidad de empresas de la región de Madrid
- * Telefónica (Las Tablas). Luis Cuevas, Sección sindical Telefónica de CCOO
- * Orange (La Finca). Gustavo Adolfo Arribas, Sección sindical Orange de CCOO
- * Vodafone (Las Tablas). Raúl García, Sección sindical Vodafone de CCOO

12 de enero de 2011

Descripción de la visita

- Lugares visitados
 - Polígono Industrial de Villaverde (Madrid) *.
 - Tranvía de Parla
- * En el programa de trabajo del proyecto estaba previsto visitar los polígonos industriales de Getafe con las lanzaderas desde la estación ferroviaria de Getafe Central. Pero dada la escasa frecuencia de paso de las lanzaderas en horas valle y la duración del día en enero, se modificó el programa y se sustituyó por una visita al polígono industrial de La Resina en Villaverde, al sur de la ciudad de Madrid.
- Los siguientes objetivos se consiguieron durante la visita:
 - Ofrecer a los participantes información sobre los servicios de transporte específicos a los polígonos industriales del área metropolitana de Madrid
 - Conocer los servicios específicos del sistema de transporte público en el área metropolitana de Madrid.
 - Poner de relieve las dificultades y soluciones para mejorar estos servicios.
- Estructura de la visita: Se utilizaron todos los medios de transporte disponibles para cubrir la visita: Metro, trenes metropolitanos, autobuses lanzaderas y tranvía.
 1. Metro desde la sede de la jornada a Villaverde Alto
 2. Lanzadera al polígono industrial de La Resina (Villaverde – Madrid)
 3. Tren metropolitano Villaverde Alto – Parla

4. Recorrido circular en el tranvía de Parla
5. Tren metropolitano Parla – Madrid (Pta. del Sol)
6. Metro Pta. del Sol – Hotel

Resultados:

El primero de los talleres del proyecto E-Cosmos quería establecer un acuerdo común sobre los objetivos, gestión, presupuesto y calendario para las visitas y talleres restantes. Una de las primeras consecuencias fue la modificación de las pautas para talleres y visitas, de forma que las actividades tendrían que desarrollarse durante tres días consecutivos, dando comienzo por la tarde del primer día y finalizando al final de la mañana del tercer día.

- Visita a Roma (Italia): 23-25 febrero
- Visita a Berlin (Alemania): 29-31 marzo
- Visita a Bélgica: 6-8 abril
- 2º Taller en Barcelona: 4-6 mayo
- 3º Taller en Barcelona: 6-8 junio
- Conferencia Final en Madrid: 25 de octubre

Para concluir, el proyecto E-cosmos busca **hacer un balance** de cómo está la situación de la movilidad en Alemania, Italia, Bélgica y España, respecto a:

- las políticas de gestión de la movilidad (commuters)
- el papel y la función de los sindicatos (o la de los representantes de los trabajadores)

También pretende observar y aprender sobre las **mejores prácticas** en cada país

- vía presentaciones (“parte teórica”) y la discusión con los agentes locales clave
- vía visitas a los lugares de trabajo (“parte práctica”)

Como objetivos finales se buscará:

- describir lo que está ocurriendo en cada uno de los cuatro países
- definir directrices para los sindicatos sobre Gestión de la Movilidad – acciones y medidas
- sugerir directrices para una política común de la Unión Europea sobre Gestión de la Movilidad para commuters



En orden a preparar las visitas técnicas, se elaboró un borrador de de tareas para cada organización anfitriona, con la idea de aclarar aspectos prácticos y proporcionar sobre población, marco institucional en cada país. Se diseñará un formulario para facilitar esta tarea.

Los aspectos relacionados con la movilidad tendrán que ser explicados con detalle y deberán incluir al menos:

- reparto modal de los commuters
 - número de vehículos por habitante
 - accidentes de tráfico
 - una breve descripción del marco legal existente sobre movilidad y sus políticas de gestión
 - niveles de obligación de las empresas para desarrollar planes de movilidad
 - contribución de los empresarios a los gastos de los Computers
 - coste medio de los viajes domicilio-trabajo en transporte público
 - Coste medio mensual de las tarifas del transporte en autobuses, tranvías, Metro o trenes metropolitanos
 - Contribución de los empresarios
 - Costes específicos del transporte en cada país
 - Descripción clara de los diferentes problemas de movilidad de los commuters que consideren
 - Los aspectos ambientales
 - Los aspectos sociales (exclusión, etc.)
 - El marco legal y fiscal
 - Cuestiones relacionadas con la salud
 - Aspectos económicos
 - Aspectos específicos de cada país
 - Descripción del papel y experiencias de los sindicatos (y otras organizaciones involucradas en la gestión de la movilidad):
 - ¿Es la movilidad sostenible una función de los sindicatos?
 - ¿Es una parte sostenible de la negociación colectiva?

- ¿A nivel nacional?
 - ¿A nivel regional?
 - ¿A nivel sectorial?
 - ¿A nivel de empresa?
- ¿Dónde se focaliza?
- Aspectos específicos de cada país
 - Descripción de algunas buenas prácticas
 - ✓ iniciativas sindicales
 - ✓ iniciativas de las autoridades locales
 - ✓ iniciativas de los empresarios
 - ✓ iniciativas de los polígonos industriales

Otros documentos

- E-Cosmos News
- Fotos página I: Presentaciones durante el taller en Madrid
- Fotos página II: Visita al área metropolitana de Madrid



Informe de la segunda visita y taller – Barcelona

4 de mayo de 2011

Visita al Polígono de servicios de Can Sant Joan

Los socios cogieron el tren a la zona industrial de Sant Joan. Esta área está cercana a la autovía y al tren directo a Barcelona. Hay un autobús lanzadera desde la estación que da servicio al área industrial. Este es un buen ejemplo de un proyecto de movilidad, aunque la infraestructura (carretera y transporte público) está alcanzando sus límites: la capacidad de la estación de tren es demasiado pequeña y, por ejemplo, no hay una buena infraestructura para las esperas del autobús lanzadera. En un futuro cercano se harán algunas inversiones para mejorar el servicio de este autobús: habrá una línea de autobús gratuita de tal forma que el autobús pueda evitar los atascos de tráfico.

Albert Perez (CONC) y Albert Villalonga (ISTAS) – Más información sobre el plan de movilidad de Sant Joan

Las cifras sobre la división de modalidades muestran el éxito del plan de movilidad: 26% de los trabajadores usan el transporte público para viajar al polígono de Sant Juan. Ellos mencionan el cambio de mentalidad: en el pasado los desarrolladores de planes pensaban en “más carreteras” como la única solución mientras ahora los desarrolladores consideran que la mejora del transporte público (tranvía) es necesaria.

Rafael Requena, Plan de movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB)

Rafael quena explicó como la UAB se enfrenta a los temas de movilidad. La decisión de localizar la Universidad fuera de la ciudad fue tomada en los años 60 cuando la sostenibilidad no era uno de los principales temas a considerar. Por tanto la Universidad se puede considerar una Universidad “commuter” con la mayoría de los estudiantes trasladándose cada día. El 54% lo hace mediante

transporte público, el 38% mediante coche privado (en este 38%, el 11% con carpooling). La participación de la bicicleta es menor al 1% y el 7% vienen a pie. El coordinador de la movilidad está convencido de que es posible un incremento de los desplazamientos de bicicleta, transporte público y carpooling pero que las restricciones en el parking son una condición previa y necesaria. Por ejemplo, los pagos de parking para estudiantes generarían medios para invertir en medidas sostenibles como alquiler de bicicleta para los estudiantes.

5 de abril de 2011

José Jurado, departamento de sostenibilidad de la CONC. El transporte y la movilidad al trabajo.

José Jurado explicó el papel que juegan los sindicatos en el debate sobre la movilidad de los trabajadores. La movilidad social, el transporte amigable y sostenible y la igualdad son los principales temas para el sindicato.

Ángel López, responsable del departamento de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona. Políticas de movilidad de Barcelona.

Ángel López hizo una presentación sobre la política y las estrategias de movilidad del ayuntamiento de Barcelona. En el momento presente, el reparto modal es: 30% de transporte público (TP), 24% coche, 45% andando y un 1% de bicicleta para los viajes internos. Para fuera de la ciudad el reparto sería: 44% TP, 47% coche y 9% andando /bicicleta. La política reciente de movilidad tuvo éxito porque el número de viajes en coche descendió desde 2000. Barcelona pone gran interés en controlar y evaluar: se edita una pequeña publicación anualmente con las principales cifras y características sobre movilidad.

Basándose en su experiencia, Ángel López da algunos consejos para una política de movilidad urbana satisfactoria:

- Es necesaria una mezcla de diferentes medidas (zona 30, la política de aparcamientos, infraestructuras para bicicletas,...). No es un acto individual, sino el total del paquete lo que hace la diferencia.
- Que la gente elija un modo de transporte que más les convenga ("beneficio individual") y no porque sea lo mejor para la sociedad. Las autoridades



locales tienen el deber de hacer lo mejor para toda la comunidad. Por lo tanto, las autoridades locales deben invertir en estos medios de transporte que tienen el mayor valor añadido para la sociedad.

- Se trata de hacer bien la toma de decisiones y la elección de las inversiones más eficientes (desde el punto de vista de la sociedad)
- Utilizar los ingresos de estacionamiento para invertir en el medio de transporte sostenible
- Dar prioridad a los habitantes y fomentar estos modos de transporte que utilizan el espacio menor

La estrategia de movilidad de Barcelona consiste en cuatro prioridades y cuatro instrumentos principales:

→ 4 prioridades:

- bienestar (seguridad, salud, ...) y la calidad de vida
- sostenibilidad (cambio climático, ...)
- igualdad
- la eficiencia económica

→ 4 instrumentos para llegar a esto:

- innovación
- imaginación
- excelencia ("A Fondo!")
- consenso

Nota: el consenso a nivel político y con los ciudadanos es más fácil cuando llegó a "la innovación, la imaginación y la excelencia" se combinan y se maximiza.

El sistema Bicing (de alquiler de bicis), que está explotado y financiado por la propia ciudad, y la forma en que la ciudad se enfrentan a la entrega de las bicicletas ("la tarjeta de los 30 primeros minutos gratis") son ejemplos de esta política inteligente.

Tour en Bicicleta por el barrio @22

Se organizó una visita guiada en el barrio 22 @. Este barrio solía ser una zona industrial y ahora está sujeta al desarrollo de la nueva ciudad: 4000 nuevas casas, 145.000m² de equipamientos públicos, 44.000 trabajadores activos nuevos. El 22 @ es un distrito de desarrollo sostenible, con respeto por el pasado histórico de esta zona. Una nueva línea de tranvía, varias estaciones de Bicing y buena infraestructura para bicicletas son un estímulo para los modos de transporte sostenibles, y crea un ambiente atractivo.

6 de abril de 2011

Albert Vilallonga, técnico de movilidad de ISTAS

Albert Villalonga hace hincapié en la importancia de que los miembros del sindicato se formen en el campo de la movilidad sostenible. Él explica que Istas organiza dos tipos de cursos:

- Los cursos presenciales
- Los cursos a distancia (50h) con tutorías, pruebas y ejercicios. La ventaja es que las personas pueden seguir los cursos independientemente del tiempo y lugar. (Hay 410 estudiantes ya desde septiembre '09) Los cursos a distancia son "cursos sindicales". El objetivo es aumentar el conocimiento de los representantes en el campo de la gestión de la movilidad.

Hay un curso estándar, pero también cursos a medida realizados para diferentes situaciones. Una evaluación continua de los maestros por los "estudiantes" también se organiza.

Los cursos tienen éxito y alcanzan el objetivo inicial de aumentar el saber hacer de los representantes sindicales. Los PPT desarrollados por los representantes durante los cursos son la prueba de ello.



Experiencias en movilidad (Josep Exposito, Vicenc Tarras, Daniel Gutiérrez, Jose-Luis Gojos)

Vicenc Tarras explica el "Pactes de movilidad" para las zonas industriales de Barcelona y Tarragona. Explica la importancia de tener una persona externa que trabaja en temas de movilidad. Si hay un problema de movilidad de una zona industrial es una ventaja para el sindicalista interno para ser capaz de pasar el tema a un miembro de la organización sindical en un nivel superior. De la Zona Franca (área logística) no es un gestor de movilidad en el ámbito de la zona y las plataformas regulares de discusión organizados.

Josep Expósito de la provincia de Girona, explica las acciones de movilidad adoptadas en los últimos años. También en este caso, la aceptación en 2007 de un gestor de la movilidad (de CCOO) fue una medida importante. Una de las demandas reales de la organización sindical es la solicitud de una tarjeta de transporte.

Daniel Gutiérrez explica las acciones de la organización sindical en la zona industrial de El Pla (300 empresas, 10.000 trabajadores), una de las áreas en el proyecto Gesmopolis. Aparte de los sindicatos y las autoridades locales, se implicó un representante de los empleadores durante las fases de análisis y desarrollo. Se prestó atención a la mejora de la infraestructura peatonal, infraestructuras para bicicletas y transporte público. La implementación se desaceleró debido a razones presupuestarias, pero ahora hay un nuevo gestor de la movilidad de la zona.

José Luis es un representante de los trabajadores y el sindicato en una de las empresas en El Pla. Él explica que cuando su empresa se trasladó a la zona de El Pla, tomó la iniciativa de ponerse en contacto con CCOO, y también con representantes de otras empresas de la zona. Se formó un comité de movilidad para desarrollar un plan de movilidad, que fue presentado a los actores de movilidad diferentes (las autoridades locales, empresas de transporte público,...). De esta manera, la zona de El Pla fue incorporándose a la estrategia de movilidad sostenible de la región.

Informe de la tercera visita y taller – Barcelona

6 junio 2011

Visita a las instalaciones del Aeropuerto de Barcelona

Los socios se concentraron en el punto de encuentro de la T1 del aeropuerto de El Prat (Barcelona) para conocer los servicios de transporte de trabajadores y viajeros, como la conexión ferroviaria con la ciudad (Rodalies), el aerobús (autobuses regulares que enlazan con Barcelona), la lanzadera que conecta la T1 y la T2 del aeropuerto y el bus interurbano que conecta la T2 con la localidad del Prat del Llobregat.

La línea ferroviaria de Rodalies lleva más de 30 años en funcionamiento, pero con unos horarios y frecuencia insuficientes. Se puso de relieve que gracias a la acción sindical de CCOO y aprovechando el traspaso de competencias de las rodalies al gobierno regional, se amplió el horario de trenes al aeropuerto de forma que el con el primer y último tren pudieran desplazarse los trabajadores del aeropuerto. Asimismo la línea PR1 que enlaza con El Prat se ha conseguido gracias a la actividad sindical.

Guillem Alsina (Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona) y Manel Ferri (CC OO). La accesibilidad al aeropuerto de Barcelona

Se expusieron las bases de la gestión de los nuevos autobuses express al aeropuerto por parte de la Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona (EMT) y el proceso de intervención sindical desarrollado por CCOO del Baix Llobregat para la consecución de mejoras en los servicios de transporte público al aeropuerto en la línea ferroviaria y en el bus lanzadera PR1

7 junio 2011

Buenas prácticas de acceso al trabajo

El grupo se desplazó a primera hora en transporte público al polígono Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y las primeras intervenciones se desarrollaron en la Sala CILSA/ZAL

Rossend Bosch, Gestor de Movilidad del ZAL

Rossend explicó los pormenores de Plan de Movilidad que afecta a la Zona Franca, a la Zona de Actividades Logísticas y al polígono Pratenc, que ha tenido ritmos diferentes al afectar a ámbitos municipales de Barcelona y el Prat de Llobregat. A la vez explicó la constitución, composición y fases de la Mesa de Movilidad que ha venido funcionando en paralelo al desarrollo y aplicación del Plan de Movilidad

Vicenç Tarrats, responsable movilidad CCOO, comarca del Barcelonès

Se detuvo en los procesos más relacionados con la intervención y seguimiento sindical del Plan de Movilidad del Polígono Pratenc y la Mesa de Movilidad del polígono, con la implicación de los comités de empresa, el sistema de representación elegido y la implicación municipal en estos procedimientos.

Carlos Caro (Comité de Empresa Gearbox)

El Sr. Caro hizo una presentación sobre la implicación de Gearbox en el Plan de Movilidad del Polígono Pratenc. Se realizó en la sede de la empresa Gearbox (empresa dedicada a la fabricación de cajas de cambio para automóviles) y lo hizo en calidad de presidente del Comité de Empresa. Recalcó la importancia e implicación de los trabajadores en la Mesa de Movilidad del polígono para la consecución de una línea de autobús lanzadera desde el intercambiador de El Prat y la gestión del aparcamiento (con espacio segregado para bicicletas y la organización del coche compartido en Gearbox).

La movilidad vista desde la ciudad de El Prat

Las sesiones de tarde se desarrollaron en los locales de CCOO de la comarca de El Baix Llobregat situados en la localidad de El Prat del Llobregat

Sergi Alegre, teniente alcalde de Urbanismo, Territorio y Medio Ambiente del Prat de Llobregat

El Sr. Alegre realizó una explicación de las políticas de movilidad sostenibles llevadas a cabo por el equipo de gobierno en El Prat a lo largo de los últimos 8 años. El gobierno municipal de El Prat ha venido trabajando en la integración de los polígonos industriales y de servicios en las redes de transporte municipal con la implantación de lanzaderas a la ZAL y a la T2 del aeropuerto.

Explicó la red de espacios protegidos del municipio que integran el delta del Llobregat, un espacio protegido como Parque Natural, y la política de urbanismo en relación con la movilidad sostenible (zonas 30, red de vías ciclables y peatonales, etc.)

Experiencias sindicales en movilidad (Daniel Gutiérrez, Teresa Castellà, Albert Vilallonga)

Daniel Gutiérrez pasó a exponer las políticas de movilidad para acceder a los centros de trabajo en el Prat, centrándose en la implantación del bus PR4. Para la puesta en marcha de la línea PR4 que une el intercambiador ferroviario de El Prat con el Polígono Pratenc han intervenido el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, la Generalitat de Catalunya, la Entidad Metropolitana del Transporte, la Autoridad Portuaria de Barcelona, el Consorcio de la Zona Franca, CILSA, Mercabarna (el mercado central de Barcelona) y la Asociación de Propietarios del Polígono Pratenc

Teresa Castellà intervino para comentar la actividad sindical de la Unión Intercomarcal de Lleida relacionada con la movilidad, en concreto el Plan de Movilidad del Hospital Universitario Arnau de Vilanova

Albert Vilallonga expuso Idos experiencias sindicales concretas, la instalación de dos pasarelas peatonales en La Granada (Baix Penedès) y en Can Buscarons (Vallès Oriental), un reivindicación de los sindicatos para mejorar el acceso a dos polígonos industriales en condiciones de seguridad

La actividad prevista al final de la jornada de visita en bicicleta el Parquet Natural del Delta del Llobregat quedó anulada por el riesgo de fuerte tormenta, que al final del día se confirmó con un intenso aguacero

8 junio 2011

La jornada tuvo lugar en la sede de CCOO de Catalunya (Vía Laietana, 16 – sala 1)

Vincent Meerschaert, consultora Traject,

Hizo una exposición detallada de los datos obtenidos de las encuestas enviadas a los socios del proyecto; estos datos servirán como esqueleto para el informe final a presentar en octubre en la conferencia final del E-Cosmos. Los aspectos más destacados son:

- La distribución modal por países
- Aspectos a destacar de la movilidad en cada país
- Diferencias en la distribución modal por países

Donde se puedan apreciar la visión de la movilidad que tiene la población, los sindicatos y los empresarios.

Expuso que el documento finalizará con un decálogo de directrices de movilidad dirigidas a las autoridades públicas y/o a las organizaciones sindicales, donde se explica el por qué, el cómo, algunos ejemplos y enlaces a webs que las hagan más comprensibles.

M^a Cruz Martinez, Comisiones Obreras y Pilar Pedroso, ISTAS

Volvieron a señalar los aspectos del proyecto relacionados con la cumplimentación de apartados por parte de los socios y el rigor presupuestario requerido en la justificación de los gastos generados por los desplazamientos y estancias de los talleres realizados en Barcelona y la conferencia final a desarrollar en otoño en Madrid

Luis Cuenca y Manel Ferri, Comisiones Obreras

Exponen las líneas principales de cómo se desarrollará la conferencia final y las fechas de realización, que se adelantan a lo definido en el calendario aprobado en enero para poder adaptar la conferencia al marco de unas jornadas de

movilidad de CCOO que se podrían financiar a través del Ministerio español de Fomento.

En la conferencia final tendrá cabida una mesa redonda con la participación de los socios (excepto ISTAS)



Anexo 2. Propuestas para una Directiva europea

Propuestas para una Directiva europea para fomentar la movilidad sostenible al trabajo

En el marco del proyecto E-COSMOS (European Commuters for Sustainable Mobility Strategies) se ha realizado un estudio comparativo de los problemas de movilidad de los trabajadores en Bélgica, Alemania, Italia y España llegando a un diagnóstico claro: las problemáticas no son tan diferentes en cada país y estamos ante un problema de dimensión europea. En Italia, se desplazan en coche privado al trabajo el 83% de los trabajadores, en España el 63%, en Alemania el 65% y en Bélgica el 68%. El uso del transporte público está entre el 13% de España y Bélgica y el 11% de Italia. España destaca en positivo porque un 18,5% se desplaza andando al trabajo, frente al 8% de Alemania y al 2% de Bélgica, pero su uso de la bicicleta es muy inferior: En Bélgica un 12% se desplaza en bici al trabajo, el 10% lo hace en Alemania y en España sólo el 1,5% utiliza la bicicleta para desplazarse al trabajo. El uso de un coche compartido (*carpooling*) destinado al desplazamiento colectivo de varios empleados es inexistente en los cuatro países.

En el estudio se constata que para uno de los principales motivos por el que nos movemos — los desplazamientos domicilio-trabajo— la mayoría de trabajadores europeos utilizan el vehículo privado motorizado, con lo que llegamos a la conclusión irrefutable de que si queremos avanzar hacia un sistema de transporte sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental —tal y como preconiza el Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea—, es imprescindible actuar a escala europeo para modificar el modelo predominante de movilidad para desplazarse al trabajo. Y más teniendo en cuenta que, en un contexto europeo cada vez más interrelacionado, todos tenemos nuestra parte de responsabilidad en las consecuencias negativas que provoca este modelo basado en la hegemonía del coche, por lo que entre todos

debemos cooperar para resolver este problema que afecta tan negativamente a la ciudadanía europea.

Es por lo que se hace necesaria una directiva europea que sirva de marco de referencia reglamentaria a los países miembros para llevar a cabo políticas activas para reducir la dependencia del coche para desplazarse al trabajo y proponer alternativas de movilidad sostenible que conduzcan al cambio del modelo de movilidad.

Para alcanzar el objetivo se deben implantar una serie de instrumentos de planificación, gestión y evaluación que han demostrado su utilidad para fomentar la movilidad sostenible al trabajo.

Planificación Urbanística y Ordenación del Territorio

1. Coordinación de la planificación urbana y la movilidad

Para aminorar el incremento de los desplazamientos y las distancias recorridas para acceder a los centros de trabajo se deben promover las políticas urbanísticas y de ordenación territorial tendentes a la compactación y densificación del espacio urbano, así como, a la mezcla de los usos del suelo unificando en un mismo lugar residencia y centros de trabajo. Igualmente, se debe priorizar la localización y concentración de los centros de generación de movilidad al trabajo en las zonas de máxima accesibilidad con transporte público y, todo ello, tanto en la ciudad construida y consolidada como en las futuras expansiones o transformaciones urbanas del espacio interior de las ciudades.

Planificación de la movilidad sostenible

2. Plan de movilidad sostenible a las grandes áreas de concentración de centros de trabajo (polígonos industriales, parques empresariales, hospitales, universidades, etc.)

Se trataría de abordar de forma conjunta las problemáticas comunes de movilidad que comparten varias empresas localizadas en una misma área y, a la

vez, proponer actuaciones de colaboración entre las empresas diversas y las administraciones públicas competentes en movilidad en dicho territorio generador de movilidad al trabajo.

A partir del estudio de la demanda y la oferta de movilidad se han de establecer las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas, determinar los responsables, el coste y la financiación y establecer indicadores de seguimiento.

Las propuestas serían del tipo:

- corregir el déficit en transporte público
- garantizar la accesibilidad a pie y con bicicleta
- promover compartir buses de empresa
- promover el coche compartido y la gestión sostenible del aparcamiento
- facilitar la intermodalidad y otras medidas que favorezcan el cambio del modelo de movilidad.

3. Planes de movilidad sostenible de empresas

Para promover el cambio modal de los trabajadores y trabajadoras, aparte de hacer planes de movilidad de territorios más o menos amplios que concentren actividad productiva, se deben realizar planes de movilidad a escala más reducida que abarquen los centros de trabajo individualmente, tanto públicos como privados. Dado que es a esta escala donde se podrán llevar a cabo intervenciones específicas que afecten y se puedan plantear en los centros de trabajo.

Por otra parte, es en los centros de trabajo donde se pueden concertar medidas para promover la movilidad sostenible y segura entre los representantes de los trabajadores y la dirección de las empresas, medidas que competen a la actuación de las empresas, tales como:

- facilitar el aparcamiento seguro para bicicletas

- gestionar una flota de bicicletas de empresa
- implantar buses lanzadera de empresa
- facilitar títulos de transporte público a los trabajadores
- gestión del aparcamiento priorizando a los usuarios de coche compartido

Así pues, se ha de elaborar un Plan de Movilidad como mínimo en los centros de trabajo de las Administraciones Públicas y de empresas públicas con más de 100 trabajadores propios o externos. Y en los centros de trabajo privados con más de 200 trabajadores propios o externos.

El plan tiene que configurar las estrategias para fomentar la movilidad sostenible. A partir de los hábitos de movilidad de los trabajadores. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas y establecer indicadores de control y seguimiento del plan. Igualmente ha de incluir una programación de las intervenciones.

Todas las empresas con plantillas superiores a los 100 trabajadores deberán presentar una encuesta anual de hábitos de movilidad de sus empleados/as

Gestión de la movilidad

4. Comisiones de movilidad de las grandes áreas de concentración de centros de trabajo

Órganos estables de concertación y de participación de los agentes sociales (sindicatos y organizaciones empresariales), administraciones vinculadas al ámbito territorial del plan y operadores de transporte.

El objetivo es promover y cooperar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, de ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito territorial.



5. Comisiones de movilidad de empresas

Órganos estables de participación y concertación donde se negocien las medidas a aplicar para promover el cambio modal y se haga el seguimiento de su implantación.

Para desarrollar el Plan de Movilidad de empresa se ha de crear una comisión de trabajo, en la cual ha de participar la dirección de la empresa y los representantes de los trabajadores y eventualmente, si es conveniente, los operadores de transporte de la zona y la administración local. Igualmente, debería encontrarse una fórmula para que estuvieran presentes los trabajadores y trabajadoras externos.

El objetivo de la comisión es promover y cooperar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, así como hacer su seguimiento.

6. Gestor de movilidad de las grandes áreas de concentración de centros de trabajo

El gestor de movilidad es la figura responsable de ejecutar las decisiones de la comisión de movilidad, coordinar a los diferentes actores implicados, generar información y hacer el seguimiento de la aplicación del Plan de Movilidad.

El gestor de movilidad es el responsable de garantizar que las decisiones y propuestas de la comisión de movilidad y propuestas se lleven a cabo.

Entre sus funciones están:

- negociar con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el polígono con el objetivo de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de movilidad
- generar y transmitir adecuadamente la información sobre la movilidad en el polígono (servicios de transporte público, bicicleta, etc.)
- realizar acciones formativas y de asesoramiento con relación al fomento de la movilidad sostenible a los empresarios y a los trabajadores/as

- estar en contacto permanente con los gestores de movilidad de las diversas empresas

7. Gestor de movilidad de empresa

Responsable de la gestión control y organización de la movilidad del centro de trabajo. El gestor/a de movilidad se encargara de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad, hacer su seguimiento y evaluación.

Es responsable de difundir el plan de movilidad y proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo, movilidad a pie y en bicicleta, coche compartido y otros modos de transporte que redunden en mejorar la movilidad sostenible global del sistema.

Evaluación y seguimiento de la movilidad europea al trabajo

8. Observatorio Europeo de la Movilidad al trabajo

Creación del Observatorio de la Movilidad para evaluar y hacer el seguimiento de los desplazamientos al trabajo de los distintos países miembros. El observatorio tiene que ser un instrumento de recogida, análisis y difusión de la información mediante publicaciones y página web. Los datos recogidos por el Observatorio se tienen que referir a los indicadores de movilidad, así como al seguimiento de de la implantación y resultados obtenidos de los instrumentos de planificación en movilidad sostenible y divulgación de las buenas prácticas. Así mismo, debe ser una entidad promotora de estudios europeos de investigación de la movilidad al trabajo.

En este Observatorio deben estar representados, además de los estamentos europeos competentes en materia de movilidad, las organizaciones europeas de las empresas y sindicales.



Anexo 3. Glosario

Accesibilidad: Capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar. Es decir, la posibilidad de tener acceso.

Autobuses lanzadera: Líneas de transporte que conectan los nodos intermodales o estaciones de tren con polígonos o empresas para facilitar el uso combinado de distintos medios de transporte público

Bonificación fiscal del transporte: Exenciones o reducciones en los impuestos de los títulos de transporte en función de su grado de sostenibilidad.

Calidad del aire: Niveles admisibles de concentración de contaminantes en el aire exterior de la troposfera que eviten efectos nocivos para la salud humana y para el medio ambiente en su conjunto

Carsharing | Vehículo multiusuario: Sistema por el que un grupo de personas utilizan de forma individual una flota de automóviles colectiva

Carril reservado | Bus-VAO: Carril situado en la calzada o segregado del tráfico destinado a la circulación específica de vehículos de transporte público colectivo o de vehículos privados con más de dos o tres ocupantes.

Demanda de movilidad: Cantidad de desplazamientos que la población de un ámbito territorial genera en un determinado período, en general o para acceder a un lugar o equipamiento

Ecomovilidad: Conjunto de medios y modos de transporte público colectivo o medios de transporte sostenibles

Evaluación de la Movilidad: Conjunto de técnicas de investigación que permiten analizar los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte

Exclusión laboral: *Imposibilidad de acceder al centro de trabajo en transporte público colectivo o medios de transporte sostenibles*

Fiscalidad del transporte: *Conjunto de impuestos o tasas que gravan los distintos medios y sistemas de transporte.*

Gestión del aparcamiento: *Sistema de asignación de plazas de un aparcamiento en función de criterios de preferencia*

Gestión de la demanda: *Sistema de gestión que permite definir y avanzar hacia escenarios de ecomovilidad donde los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo tengan más protagonismo*

Gestión de la movilidad: *Conjunto de actuaciones encaminadas a implantar un modelo de movilidad más sostenible en un territorio o equipamiento.*

Gestor de movilidad: *Profesional de la movilidad con función ejecutiva que contribuye a implantar medidas de movilidad sostenible y a coordinar a los distintos agentes implicados*

Ineficiencia energética: *Capacidad de obtener menos trabajo con mayor inversión de energía.*

Integración tarifaria: *Sistema que permite adquirir títulos de transporte válidos para las redes de transporte público en las grandes ciudades y áreas metropolitanas para favorecer la intermodalidad y aumentar el uso del mismo*

Intermodalidad: *Transporte de personas y de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.*

Mesa de Movilidad: *Órgano que agrupa a todos los agentes y sectores implicados en la planificación y gestión de la movilidad de un determinado equipamiento o territorio*

Movilidad a pie, en bicicleta: *Desplazarse andando o en bicicleta*

Movilidad sostenible: *Movilidad eficiente, segura, equitativa, saludable, participativa y competitiva.*



Ocupación media: *Media del número de personas que utilizan al mismo tiempo un vehículo motorizado.*

Operador de transporte público: *Empresa pública, privada o mixta que gestiona un servicio de transporte público colectivo.*

Park & ride: *Sistema intermodal que permite que un desplazamiento sea en automóvil hasta la parada de transporte público más cercana, y el resto del viaje en alguno de los medios de transporte público*

Participación pública: *Mecanismos legales establecidos que permiten la intervención de los usuarios del transporte público en la toma de decisiones de los sistemas y operadores de transporte*

Plan de Movilidad: *Estudio de los hábitos y pautas de desplazamiento de los ciudadanos de un determinado territorio, así como de la interacción entre las distintas redes de movilidad.*

Reparto modal: *Distribución de la ciudadanía en cuanto a sus hábitos de movilidad por medios de transporte y sistemas de desplazamiento*

Salud pública: *Niveles de bienestar o malestar físicos y psicológicos de la población*

Siniestralidad in itinere: *Perjuicio físico o material producido por la colisión entre dos o más medios de transporte o sistemas de desplazamiento al trabajo (entre conductores, entre conductores y peatones, entre conductores y ciclistas.....).*

Título de transporte: *Documento que permite acceder a un determinado servicio o red de transporte público colectivo un número concreto de veces mediante el pago previo de su precio*

Transporte público colectivo: *Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas*

Vehículo compartido (Carpooling | Vanpooling): *Vehículo a motor que utilizan a la vez diversas personas para reducir los costes económicos del desplazamiento y reducir el consumo de energía y las emisiones contaminantes.*

Anexo 4. Fotografías

Fotos de la visita a Roma







Fotos de la visita a Berlín













Fotos de la visita a Bélgica









Fotos del taller de Madrid





Fotos del primer taller de Barcelona















Fotos del segundo taller de Barcelona







European Comission
Directorate-General for Employment, Social
Affairs and inclusion

Edición:
Manel FERRI (CCOO), Luis CUENA (CCOO)

Diseño gráfico:
Miquel de Toro

Aviso legal:
La responsabilidad del contenido de esta publicación es solo de los editores. Por tanto, no representa la opinión de la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión de la Comisión Europea. Ni la Comisión Europea ni la Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión se hacen responsables del uso que se pueda hacer de la información contenida en el informe. La información contenida en la publicación se da únicamente a título informativo y no vincula legalmente a ninguna de las partes involucradas.

Reservados todos los derechos
Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida en cualquier forma o por cualquier medio electrónico o mecánico, fotocopia, grabación o cualquier sistema de almacenamiento, sin permiso previo por escrito de los editores.

Información sobre la Unión Europea está disponible en Internet. Se puede acceder a través del servidor Europa (<http://www.europa.eu>)

Comisión Europea
Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión
B-1049 Bruselas
Bélgica

Con el apoyo de la Unión Europea
Ref. aplicación. VP/2010/001/0198
Acuerdo Número de Referencia: VS/2010/0679



istas

