

# MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E IGUALITARIA Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

PAUTAS DE MOVILIDAD PARA INCLUIR EN LA  
NEGOCIACIÓN COLECTIVA



Elaborado por:

**SECRETARIA DE ACCION SINDICAL, SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE**

**CS CCOO PV**

Septiembre de 2020

**Esta publicación se realiza en el marco del Plan Anual 2020 de desarrollo de la:  
ESTRATEGIA VALENCIANA DE SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR LABORAL 2017-2020**

## CONTENIDO

1.	introducción.....	4
2.	Contexto actual de la movilidad en la Comunidad Valenciana .....	5
	2.1 Impacto de la pandemia en la movilidad al trabajo.	
	2.2 Caída de pasajeros en el transporte público.	
	2.3 Estadísticas de accidente de trabajo in itinere.	
	2.4 El Teletrabajo.	
	2.5 La movilidad sostenible como factor de competitividad y productividad empresarial.	
	2.6 La movilidad sostenible dentro de la negociación colectiva.	
	2.7 ¿Porqué una movilidad con perspectiva de género?	
3.	Marco Normativo autonómico .....	11
4.	Propuesta de intervención sindical para fomentar la movilidad sostenible en la negociación colectiva .....	12
5.	Propuesta de CCOO en la declaración de la Semana Europea de la Movilidad 2020: por una movilidad sin emisiones .....	13
6.	Bibliografía .....	14

## 1. INTRODUCCION:

La movilidad de las personas es un elemento esencial para la calidad de vida y las posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de las oportunidades de acceso al trabajo, a la formación, a los servicios y al ocio.

Esta afirmación, extraída del artículo 2 de la Ley valenciana de movilidad ha sido reforzada a causa de la pandemia. Ésta ha puesto de manifiesto las debilidades y carencias en el País Valenciano y ha mandado un mensaje a todas las instituciones y agentes del mundo del trabajo: hay que adoptar medidas contundentes y urgentes para que esta movilidad se pueda considerar sostenible.

El diálogo social y la negociación colectiva cobran así mayor importancia para abordar los retos del mundo del trabajo y, por tanto, el lugar de prestación de ese empleo y cómo se desplazan las personas.

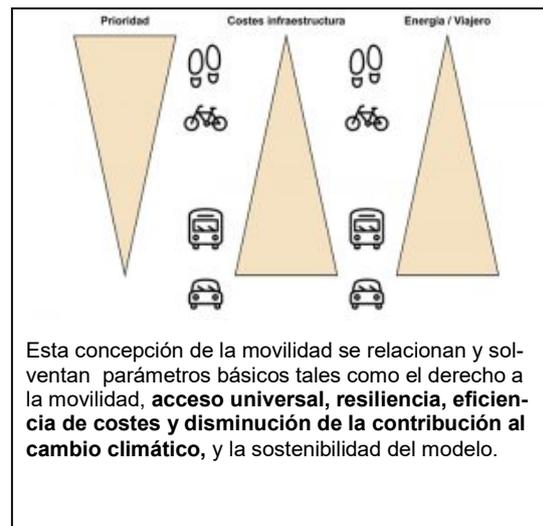
Una de las acciones acordadas en el acuerdo de reconstrucción 'Alcem-nos' suscrito el pasado 22 de julio se refiere específicamente al impulso del transporte público y la movi-

dad sostenible, por lo que existe consenso del tripartismo (Administración Pública, organizaciones empresariales y sindicales) para abordar la movilidad en el mundo del trabajo con tres objetivos muy claros:

- Cambio climático.
- Siniestralidad laboral.
- Competitividad y productividad.

En las siguientes líneas desarrollaremos estos objetivos y se propondrán medidas en el contexto actual para un desarrollo desde una perspectiva de género que aglutine un carácter integrador, equitativo y justo.

La información aportada en este documento debe ser considerada como criterios generales a incorporar en la negociación colectiva y la acción sindical y que se debe dar por supuesto que estas deben ser adaptadas y concretadas en función de las diferentes condiciones de accesibilidad que se puedan presentar en cada ámbito de actuación.



## 2. CONTEXTO ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

### 2.1. El impacto de la pandemia en la movilidad al trabajo:

El pasado 14 de marzo se declaró por segunda vez en la historia de España el estado de alarma. En esta ocasión, las restricciones afectaron a todo el territorio nacional, permitiendo a las personas circular únicamente por las vías de uso público para la realización de las siguientes actividades:

1. Adquisición de alimentos, productos farmacéuticos y de primera necesidad.
2. Asistencia a centros, servicios y establecimientos sanitarios.
3. Desplazamiento al lugar de trabajo para efectuar su prestación laboral, profesional o empresarial.
4. Retorno al lugar de residencia habitual.

Esta pandemia está teniendo un impacto en el mundo del trabajo no conocido anteriormente, tanto por la restricción de actividades, como del resto de medidas adoptadas para atender la crisis sanitaria. Las medidas de protección social a las personas trabajadoras han supuesto una red importante ante la caída de la actividad económica, sin embargo, las



empresas han dirigido una parte de su actividad hacia la prestación en lugar diferente al del centro de trabajo. El impacto del trabajo a distancia, con datos provisionales y en permanente actualización, estiman un incremento del 4,9% al 30% el número de personas que han cambiado el lugar de prestación durante la pandemia.

Al mismo tiempo, el número de personas trabajadoras que han visto suspendido su contrato o extinguido se estima en más de un 35% en empresas que han suspendido su actividad, y más de un 12% las personas que han perdido su puesto de trabajo.

Como se puede entrever, la caída de la movilidad en ese periodo ha sido la más profunda de la historia. A modo de ejemplo no exhaustivo: de marzo a junio, la caída de personas usuarias de la red ferroviaria de cercanías es del 44,88%, la caída en media distancia del 44,77% en comparación con el mismo periodo del año pasado, mientras que en larga distancia la caída hasta el mes de agosto es del 78,53%.

Los datos de FGV en las tres provincias cifran que, en la etapa comprendida entre el 16 de marzo hasta el 6 de mayo, periodo ya de desescalada, prácticamente ningún día incluido en esa franja superó el 10% de la demanda registrada en días comparables del año anterior, alcanzando niveles inferiores al 3% en algunos días. Entre el 30 de marzo y el 9 de abril, permitida exclusivamente la movilidad de las personas trabajadoras empleadas en servicios esenciales, no se alcanzó la cifra de 17.000 viajeros diarios en laborables en comparación con las cifras habituales de los 273.000. La proporción era similar en sábados y festivos con registros por debajo de los 9.000 y 4.500 viajeros, respectivamente, cuando los valores medios de esas fechas para un sábado rondaban el entorno de 150.000 viajeros y de 105.000 para un día festivo.

Respecto al transporte de viajeros por carretera en línea regular, la reducción de pasajeros durante el estado de alarma se puede cifrar en el 80% en la línea Valencia-Madrid. En las líneas interurbanas regulares, ha oscilado entre el 95% durante el periodo más estricto de confinamiento hasta una estima-



Fuente: València per l'Aire (a partir de dades obertes Càtedra Govern Obert. Web Mesura)

ción del 50% entre el levantamiento del estado de alarma hasta el mes de agosto. En septiembre la caída se estima en torno a un 20% respecto al periodo anterior a la crisis sanitaria. En transporte de viajeros por carretera discrecional los datos provisionales son muy similares a las líneas regulares. Pero no únicamente en transporte colectivo apreciamos esta caída intensa. Respecto a transporte individualizado motorizado ofrecemos algunos datos que reflejan una aproximación a la envergadura de la crisis.

La caída de índices de Dióxido de Nitrógeno (NO<sub>2</sub>) -provocado entre otros por la combustión de motores- en la ciudad de Valencia ha alcanzado el 71,5% en la 5ª semana del estado de alarma.

## 2.2. Caída de pasajeros en el transporte público

La caída de personas usuarias se estima en un 40% en comparación con el mismo periodo del año pasado. Estos datos vienen a reflejar una parte de las restricciones con motivo de la crisis sanitaria, pero si atendemos la evolución desde el periodo de desescalada y el levantamiento final del estado de alarma el 21 de junio pone de manifiesto que el refuerzo en seguridad, higiene, frecuencias, resulta necesario pues la tendencia a la utilización de vehículo motorizado de carácter privado se ha incrementado. Por lo que asistimos a un punto de inflexión en el transporte público para el desplazamiento al puesto de trabajo.

EL PAÍS C. VALENCIANA SUSCRÍBETE INICIAR SESIÓN

TRANSPORTE >

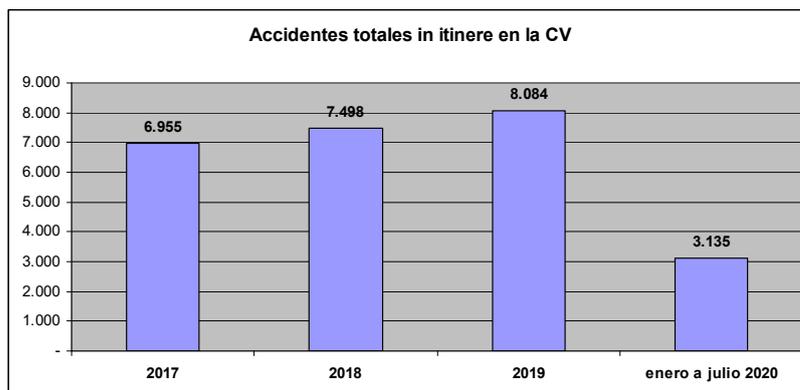
### La EMT de València pierde 15 millones de euros de ingresos desde el inicio de la pandemia

La compañía registra por primera vez dos positivos por coronavirus entre sus 1.700 trabajadores

EL PAÍS Valencia - 08 SEP 2020 - 17:59 CEST

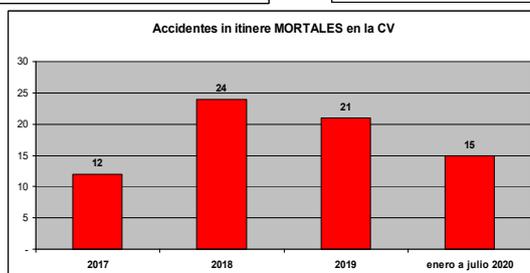
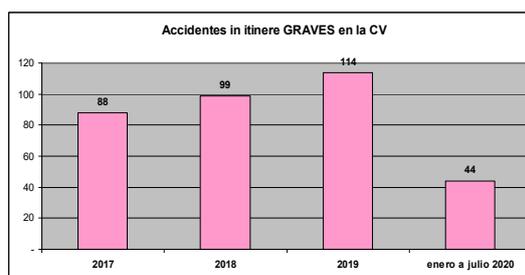
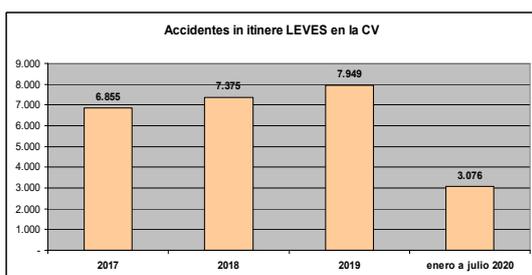
## 2.3. Estadísticas de accidentes de trabajo in itinere (3)

Desde 2017 hasta el 2019 hubo un incremento importante en la accidentalidad in itinere en la Comunidad Valenciana. Es necesario mencionar que en los datos de 2020 se debe tener en cuenta que por cuestiones de la pandemia no hubo actividad económica durante tres meses. Pero aun así, la poca presencia de vehículos por las calles hizo que los conductores se confíen y hayan



sufrido accidentes.

La accidentalidad in itinere disgregada en leve, grave y mortal se puede observar que el nivel de accidentalidad en 2020 representa aproximadamente entorno al 50% de los años anteriores pese a la pandemia y el confinamiento.



En el periodo de enero a julio, según datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social, 15 personas han perdido la vida en accidentes de trabajo al ir o volver del trabajo en 3.135 accidentes.

Si atendemos al periodo interanual de agosto 2019 a julio 2020, los AT mortales in itinere ascienden a 32, con un incremento de 17 personas fallecidas respecto al mismo periodo del año anterior. Por sectores, 9 personas estaban en el sector de la industria manufacturera, 5 en comercio al por mayor y por menor, 4 en la construcción, 3 en el transporte, 2 en servicios sanitarios y 1 en hostelería, educación, servicios auxiliares e información.

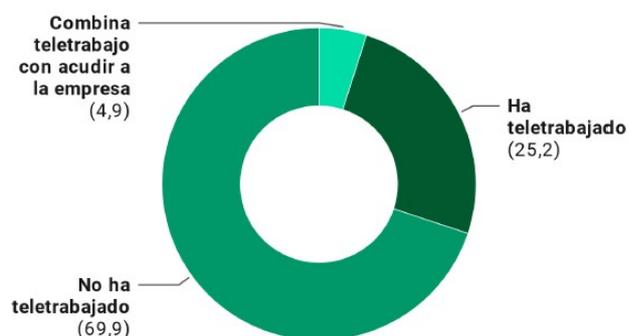
Esto es una de las muchas razones por la que se debe proponer incluir en las negociaciones de los convenios colectivos cláusulas que ayuden a la reducción de los niveles de accidentalidad in itinere con la implantación de planes de movilidad

(3) <http://www.mites.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>

Estadísticas de accidentes de trabajo; Ministerio de trabajo y economía social.

## 2.4. El TeleTrabajo (4)

Según el estudio Condiciones de trabajo, inseguridad y salud en el contexto del COVID 19 realizado por ISTAS, la Universidad Autónoma de Barcelona y POWAH research Group 2020, el 30,1% de los y las trabajadoras teletrabajaron.



Creado con Datawrapper

La mayor parte (25,2%) lo hizo de forma exclusiva o mayoritaria, mientras el 4,9% restante combinó teletrabajo con asistencia a las instalaciones de la empresa/institución.

El teletrabajo fue mucho más frecuente en ocupaciones no manuales como directores, gerentes, profesionales o técnicos, que en ocupaciones manuales de la industria, la construcción o la hostelería.

El porcentaje incluye a los que solo teletrabajaron y los que combinaron teletrabajo con acudir a su centro de trabajo.



Creado con Datawrapper

## 2.5. La movilidad sostenible como factor de competitividad y productividad empresarial

### BALANCE ENERGÉTICO

#### Consumo de energía final

Año	miles de TEP		
	C. Valenciana	España	%CV/E
2012	7.715	88.995	8,7
2013	7.567	85.855	8,8
2014	7.680	83.567	9,2
2015	7.910	87.739	9,0
2016	8.125	87.697	9,3
Petróleo	3.700	46.639	7,9
Electricidad	2.035	19.993	10,2
Gas natural	1.968	13.890	14,2
Renovables	422	5.523	7,6
Carbón	1	1.652	0,1

Fuente: IVACE

Según el Balance de Datos Energéticos de la Comunidad Valenciana de Ivace Energía, el transporte es el principal consumidor de energía final de la región, con el 40%. Además, casi la totalidad de su consumo es de derivados del petróleo, lo que incrementa las emisiones contaminantes de forma notable.

Estos datos nos condicionan ante la oscilación de los precios del petróleo y de interés ajenos a la Comunitat Valenciana, por lo que incrementar la generación y distribución de renovables tiene un efecto económico indudable para la competitividad de las empresas.

El Plan Moves II (2020) para la Comunitat Valenciana asciende a 10.599.235 euros y la gestión de las ayudas corresponde a IVACE Energía, con fondos procedentes del Instituto para la Diversifica-

(4) "Condiciones de trabajo, inseguridad y salud en el contexto del COVID 19"; ISTAS, la Universidad Autónoma de Barcelona y POWAH research Group; 2020 <https://www.ccoo.es/5a2456b71be76180daaf0ffd563d62eb000001.pdf>

ción y Ahorro Energético (IDAE), dependiente del Ministerio para la Transición Energética y Reto Demográfico. Tiene como objetivos la descarbonización del sector transporte en la Comunitat Valenciana, así como tratar de facilitar la recuperación tras la pandemia COVID-19.

A todas luces, esta cantidad resulta insuficiente de cara a atender la demanda y las necesidades de un parque automovilístico con un antigüedad media de 11,9 años, según fuentes patronales. Según el último informe anual del tráfico de TOM TOM, Valencia ocupa la posición 292 de ciudades europeas (la 8ª de España) con mayor congestión de tráfico con el 19% del tiempo congestionada. Esto repercute que para un trayecto de 30' se incremente 11 más a la ida y a la vuelta por el tráfico, al cabo del año 4.980 minutos. Por su parte, Alicante ocupa el 12º lugar en España un 17% (11 minutos a la ida y 8 a la vuelta adicionales a cada trayecto superior a 30') y un tiempo dedicado anualmente de 4.482 minutos. En Castellón se sitúa en el 9% el tiempo de congestión.

Esto repercute no solamente en la siniestralidad laboral como vimos anteriormente, sino en la capacidad de concentración de las personas trabajadoras que, adicionalmente a su jornada laboral, enfrentan estas situaciones, con un indudable impacto en la productividad de las empresas en el desempeño de determinadas tareas del puesto de trabajo.

## 2.6. La movilidad sostenible dentro de la Negociación Colectiva:

La movilidad a los centros de trabajo ha ocupado un lugar poco relevante en los convenios colectivos. Esto se debe, en parte, a la configuración social y laboral que ha provocado el fordismotaylorismo.

Hasta la década de los 70 con la eclosión de los polígonos industriales acompañando el desarrollo urbanístico de las ciudades, los desplazamientos al centro de trabajo eran relativamente cortos. Pero además, es necesario considerar dos fuertes señas de identidad del fordismotaylorismo:



- La centralidad que la producción de vehículos privados adquiere para el sistema, con el consecuente desequilibrio intermodal a favor del transporte por carretera, generando un conjunto complejo de intereses industriales, de grandes empresas constructoras y de las energías derivadas del petróleo. Nace la cultura del coche privado, asociada a un falso sentido de libertad y de escalafón social.
- La despersonalización de las relaciones laborales vinculada a la separación de los derechos de ciudadanía con respecto a los derechos laborales. Sigue estando vigente la frase pronunciada entre otros por Marcelino Camacho “que la democracia no se quede en la puerta de las empresas”.

La evolución de las empresas y de las relaciones de trabajo han mantenido al margen estas condiciones que, con el desarrollo de las tecnologías, las empresas en red y las relaciones laborales atípicas hacen decantar la posibilidad de acceder a un trabajo en función de la posibilidad de desplazamiento

al centro de trabajo.

Por ello, se configura como una condición de especial importancia acrecentada por la tendencia al cierre del tráfico del centro de las ciudades, o las limitaciones/restricciones provocadas por la mala calidad del aire, el aumento de otras modalidades de transporte rodado individualizado mucho más asequibles y cada vez más seguras.

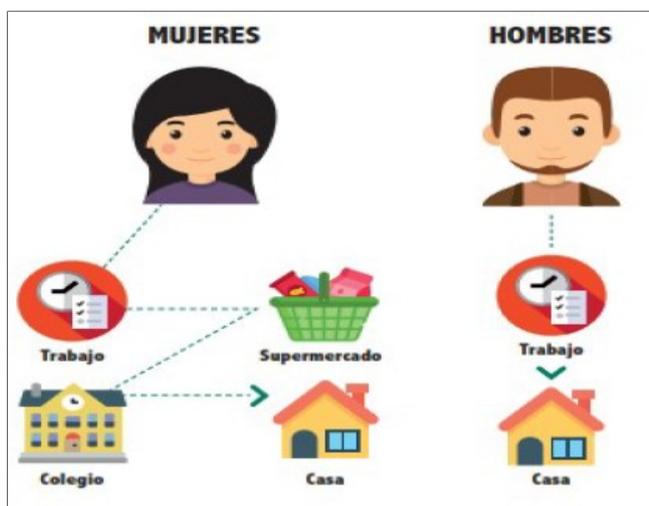
## 2.7. Porqué una movilidad con perspectiva de genero

Los hombres realizan desplazamientos más largos de forma seguida, sin embargo, las mujeres realizan desplazamientos más cortos y frecuentes, por lo que los sistemas de movilidad han de ser diferenciados e integradores con perspectiva de género. ¿En qué se concreta esta afirmación? Además de la inversión de los roles en aplicación a una corresponsabilidad real en las diferentes tareas, tanto laborales, como de cuidados como del desarrollo del hogar, es necesario analizar estos datos en el diseño de unas políticas públicas adaptadas a la movilidad de la mujer para garantizar el desarrollo equitativo y

equilibrado de la sociedad.

Existen numerosas diferencias en el comportamiento entre mujeres y hombres respecto a la movilidad. Destacan los siguientes factores:

- El diferente papel socioeconómico que desempeñan hombres y mujeres, traducido en mayores tasas de desempleo, segregación horizontal y vertical, brecha salarial, trabajos peor valorados económica y socialmente, etc. Todo ello, además de otros factores culturales o educativos, hace que cuando existan necesidades de conciliación familiar, muchas mujeres se ocupen de ellas en mayor medida que los hom-



Fuente: La MOVILIDAD COTIDIANA al trabajo, SEGURA y SOSTENIBLE. Propuestas desde la perspectiva de género. ISTAS 2018. (3)

bres. Por ello también, tienden a vivir cerca del trabajo.

- La gestión del territorio y la accesibilidad: El diseño urbano aún no recoge todas las necesidades a pesar de los esfuerzos de los últimos años. En el medio rural estos desequilibrios se agrandan.
- La seguridad es un elemento clave para entender la movilidad con una perspectiva de género. La movilidad de las mujeres se puede ver limitada en ciertos horarios, sobre todo nocturnos, en los cuales se ven expuestas a riesgos de violencia sexual.

Los hombres realizan desplazamientos más largos de forma seguida, sin embargo, las mujeres realizan desplazamientos más cortos y frecuentes, por lo que los sistemas de movilidad han de ser diferenciados e integradores con perspectiva de género. ¿En qué se concreta esta afirmación? Además de la inversión de los roles en aplicación a una corresponsabilidad real en las diferentes tareas, tanto

(3) Disponible en: <https://www.pv.ccoo.es/cb539ab2ed3b1ab01d7d3e533dfc120200053.pdf>

laborales, como de cuidados como del desarrollo del hogar, es necesario analizar estos datos en el diseño de unas políticas públicas adaptadas a la movilidad de la mujer para garantizar el desarrollo equitativo y equilibrado de la sociedad.

La política de movilidad sea municipal o supramunicipal ha de atender la eficacia de estos desplazamientos en aspectos como el diseño de las rutas de los servicios públicos como en la frecuencia, garantizando en todo momento unos estándares de seguridad y adaptación a las mujeres, además de la higiene y seguridad COVID.

Para ello, es necesario no solo que en la toma de decisiones haya un equilibrio de género y se tomen en consideración, sino que sean el resultado del análisis de datos y de escuchar la voz de todas las personas, huyendo de otros elementos como la rentabilidad económica a corto plazo si pretendemos que esta movilidad sea sostenible e integradora.

### 3. MARCO NORMATIVO AUTONÓMICO:

La negociación colectiva, como espacio de concertación en el que la autonomía de las partes acerque la realidad de cada sector o empresa resulta un espacio sindical adecuado para abordar la movilidad en su conjunto con el objetivo de establecer medidas concretas que favorezcan la movilidad sostenible de las personas. Resulta conveniente analizar todo cambio sustancial de la organización del trabajo, tanto horarios, distribución de jornada o especialmente lugar de prestación de servicios para la medición de su impacto, a través de un análisis conjunto, entre la empresa y la representación sindical, con el objeto de encontrar las mejores alternativas de movilidad sostenible.



Se da la circunstancia en el sistema de empresas en red, que este espacio resulta insuficiente, ya que ni todas las empresas de un mismo sector comparten espacio para la movilidad, ni la negociación colectiva sectorial o de empresa tiene legitimidad para regular las condiciones de movilidad de empresas en las que aplican otro convenio. Por ello, las iniciativas de concertación entre organizaciones empresariales y sindicales cobran una especial relevancia en el marco intersectorial y territorial para un análisis común de los problemas de movilidad y sus alternativas más sostenibles.

La actual ley valenciana de movilidad prevé en su artículo 14 la herramienta de los planes de movilidad de instalaciones productivas. En ella, se pretende dar cobertura a las asociaciones de usuarios y usuarias, así como una capacidad de registro de la autoridad del transporte. Respecto a las acciones consensuadas establece la posibilidad de incluir recomendaciones a las administraciones públicas concernidas para el diseño y cumplimiento de dichos planes.

En similares términos se pronuncia la ley 14/2018 de 5 de junio de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales que prevé en sus artículos 32 y 33 la implantación de planes de movilidad para la catalogación de dichas áreas como consolidada o avanzada, dando lugar dichas categorías a diferentes incentivos o ventajas competitivas.

Respecto a la primera ley, no constan en los registros de la autoridad del transporte planes de movilidad de instalaciones productivas, y de la segunda, todavía no se han desarrollado los reglamentos de la ley que otorguen la seguridad jurídica necesaria para tal fin.

## 4. PROPUESTAS DE INTERVENCION SINDICAL PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA NEGOCIACION COLECTIVA

Para adaptar la movilidad de trabajadoras y trabajadores a sus centros de trabajo de forma sostenible consideramos necesario actuar en dos sentidos:

Desplazamientos a pie y en bicicleta. Garantizar unos itinerarios seguros, tanto desde el punto de vista del tráfico como de la seguridad ciudadana. Para ello acelerar las actuaciones urbanísticas de peatonalización e instalación de carriles específicos para la movilidad individual electrificada.

Instalación de aparcamientos de bicis seguros y resguardados. Instalar vestuarios y duchas.

Implantación de una flota de bicicletas del centro de trabajo adaptadas (por ejemplo con asientos para menores o cestas para la compra). Estas medidas han de ir acompañadas de formación en materia de seguridad vial así como en materia de mantenimiento y reparación de bicicletas.

Desplazamientos en transporte público. Información de la oferta de transporte público.

Adaptación de los horarios entre el transporte público y los horarios en los centros de trabajo, con una frecuencia y capacidad seguras para el COVID. Mejorar la cobertura territorial, acercar las paradas a los centros de trabajo, situándolas en lugares correctamente iluminados, visibles y no aislados. Específicamente hay que atender a las personas trabajadoras nocturnas, con medidas adicionales en seguridad como paradas intermedias o bajo demanda. La iniciativa llamada “paradas violeta” existente en Valencia y Alicante requiere mayor desarrollo e implantación en todo el territorio.

Desde el ámbito de la empresa fomentar transportes de empresa en centros de trabajo de gran concentración o carencia de servicios públicos, así como iniciativas como vehículos compartidos. Estos aspectos influyen en la organización del trabajo y adaptación de horarios.

Mejorar la comunicación interna en materia de movilidad, tanto con la implantación de información específica interna en materia de movilidad, como en los procesos de información y consulta del artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores en los que se informe de la huella ecológica, el cálculo de emisiones atmosféricas como en contemplar a los efectos del cálculo de índices económicos y las memorias de sostenibilidad de las empresas información relacionada con el coste de la movilidad.

Para ello, los planes de movilidad sostenible han de ser fruto del consenso entre organizaciones empresariales y sindicales, en el marco de espacios de diálogo como las mesas de movilidad que, a partir del diagnóstico real consecuencia de escuchar a las partes mediante encuestas o canalización de reivindicaciones de las personas trabajadoras a través de sus órganos de representación, se implanten medidas como las descritas anteriormente que corrijan los desequilibrios actuales. Los planes de igualdad, como herramienta regulada en los artículos 85 del Estatuto de los Trabajadores y arts. 45-49 de la Ley Orgánica



(5) La movilidad sostenible y segura en la negociación colectiva; ISTAS CCOO 2014 ; <https://www.ccoo.es/abe45c65b63875d3569e036d5243ca69000001.pdf>

## 5. PROPUESTAS DE CCOO EN LA DECLARACION DE LA SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD 2020: POR UNA MOVILIDAD SIN EMISIONES

Para evitar errores del pasado en las políticas de movilidad y salir de la crisis económica de una manera más inteligente y en la línea del desarrollo sostenible, CCOO exige a la Administración la puesta en marcha de las siguientes medidas dirigidas a consolidar el transporte público como un elemento esencial en una economía descarbonizada:

1. Mejorar física y sensorialmente todas las infraestructuras en la prestación del servicio de transporte público para facilitar que el conjunto de la ciudadanía pueda hacer uso de cualquier medio de transporte público.
2. Establecer puntos y puestos de información que permitan a usuarias y usuarios elegir el modo de transporte público más adecuado a sus necesidades.
3. En los intercambiadores, favorecer la coordinación entre los distintos medios de transporte para facilitar el cambio modal, acortando los tiempos de espera y mejorar la ocupación del transporte. Implementar en ellos medidas de ahorro y eficiencia energética. Y a la vez, mejora de la propia infraestructura en cuanto a dotación de servicios, principalmente sanitarios e higiene.
4. Facilitar en los distintos medios de transporte públicos (préstamos de bicicletas públicas, ferrocarril, tranvía, autobús, metro, taxi, etc.) la posibilidad de tener una sola tarjeta para el abono del servicio de transporte utilizado en cualquier localidad.
5. Realizar nuevos estudios para rediseñar y dimensionar las estructuras ferroviarias de cercanías y regionales que aseguren una movilidad sostenible y segura, den respuesta a las necesidades locales y sean un elemento de cohesión social y vertebración del territorio.
6. Facilitar la movilidad para satisfacer las necesidades de la ciudadanía en sus actividades diarias estableciendo criterios de horarios y tiempos para desplazamiento al trabajo, centros educativos, centros sanitarios, instalaciones deportivas o de ocio etc. La coordinación de horarios en distintos modos se regulará legalmente.
7. Elaborar planes de áreas de circulación propia del transporte público por carretera en las ciudades garantizando los tiempos del recorrido.
8. Elaborar un Plan de electrificación de la red convencional, priorizando las líneas ferroviarias que faciliten el acceso al ferrocarril en condiciones de seguridad e igualdad entre territorios. Dichos planes se desarrollarán “cantonalizados” de manera que permitan las entradas en servicio parciales, sin esperar a la finalización completa de cada línea.
9. Recuperación de la accesibilidad de estaciones y apeaderos facilitando el intercambio con otros modos de transporte público y con criterios y diseños que favorezcan el ahorro energético.
10. Aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías, al menos hasta alcanzar la media europea.
11. Fortalecer los modos de transporte público con una mayor dotación de personal y equipamiento para satisfacer las demandas de la ciudadanía.
12. Diseñar planes de formación y capacitación para el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías.

13. Elaborar y aprobar un modelo de financiación del transporte público.
14. Elaborar una Ley estatal de movilidad sostenible y segura.

Por último, CCOO considera que el transporte público -ferrocarril autobús, metro, tranvía, taxi, etc.-, es un servicio esencial para la ciudadanía que no debe perder su característica de gestión pública. La consolidación de la gestión pública del transporte y la implementación de las medidas señaladas contribuirán de manera inequívoca a conseguir los objetivos de neutralidad climática en 2050.

## 6. BIBLIOGRAFIA

“Como avanzar hacia un modelo de movilidad de los trabajadores y trabajadoras mas sostenible”; Guía práctica de apoyo a la acción sindical; ISTAS; 2008.

“La Movilidad sostenible y segura al trabajo en la negociación colectiva”; ISTAS; 2014.

“La movilidad Cotidiana al trabajo, segura y sostenible; propuesta desde la perspectiva de genero”; CS CCOO PV; INVASSAT; GVA; 2018

“Condiciones de trabajo inseguridad y salud en el contexto del COVID19”; Estudio de la población asalariada de la encuesta COTS; ISTAS, Universidad Autónoma de Barcelona; POWAH Research Group; 2020.

“La movilidad urbana de mujeres y hombre en la ciudad de Valencia”; Ayuntamiento de Valencia; Secció de Dones i Igualtat. Concejalía Bienestar Social e Integración; 2014.

“Guía Básica de actuación en movilidad sostenible en los centros de trabajo; Federación de servicio a la ciudadanía; medio ambiente; 2012.

Estatuto de los trabajadores RD legislativo 2/2015 de 23 de octubre, actualizado al 1 de septiembre de 2020. Editorial Bomarzo.



***Los delegados y las delegadas de prevención  
deben considerar la movilidad sostenible en el  
marco de la negociación colectiva.***

***Si necesitas mas información consulta con:***

***Gabinete de Salud Laboral y Medio Ambiente***

***Teléfono: 963882136***

***Email: [salomon@pv.ccoo.es](mailto:salomon@pv.ccoo.es)***

***Dirección: Plaza Nápoles y Sicilia 5***

***46003 Valencia***