

## MOBILITAT POSTCOVID-19 I NEGOCIACIÓ COL·LECTIVA

### Introducció

La mobilitat de les persones és un element essencial per a la qualitat de vida i les possibilitats de progrés en relació amb el desenvolupament de les oportunitats d'accés al treball, a la formació, als serveis i a l'oci.

Aquesta afirmació, extreta de l'article 2 de la Llei valenciana de mobilitat ha sigut reforçada a causa de la pandèmia. Aquesta ha posat de manifest les febleses i mancances al País Valencià i ha enviat un missatge a totes les institucions i als agents del món del treball: cal adoptar-hi mesures contundents i urgents perquè aquesta mobilitat es pugua considerar sostenible.

El diàleg social i la negociació col·lectiva cobren així major importància per a abordar els reptes del món del treball i, per tant, el lloc de prestació d'aqueixa ocupació i com es desplacen les persones.

Una de les accions acordades en l'acord de reconstrucció 'Alcem-nos' subscrit el passat 22 de juliol es refereix específicament a l'impuls del transport públic i la mobilitat sostenible, per la qual cosa hi ha consens del tripartit (Administració pública, organitzacions empresarials i sindicals) per a abordar la mobilitat en el món del treball amb tres objectius molt clars:

- Canvi climàtic.
- Sinistralitat laboral.
- Competitivitat i productivitat.

En les línies següents desenvoluparem aquests objectius i es proposaran mesures en el context actual per a un desenvolupament des d'una perspectiva de gènere que aglutine un caràcter integrador, equitatiu i just.

### 1.1. L'impacte de la pandèmia en la mobilitat al treball

El passat 14 de març es va declarar per segona vegada en la història d'Espanya l'estat d'alarma. En aquesta ocasió, les restriccions van afectar tot el territori nacional, i permetia les persones circular únicament per les vies d'ús públic per a la realització de les activitats següents:

- a) Adquisició d'aliments, de productes farmacèutics i de primera necessitat.
- b) Assistència a centres, serveis i establiments sanitaris.
- c) Desplaçament al lloc de treball per efectuar la seua prestació laboral, professional o empresarial.



d) Retorn al lloc de residència habitual.

Aquesta pandèmia està tenint un impacte en el món del treball no conegut anteriorment, tant per la restricció d'activitats, com de la resta de mesures adoptades per a atendre la crisi sanitària. Les mesures de protecció social a les persones treballadores han representat una xarxa important davant la caiguda de l'activitat econòmica, no obstant això, les empreses han dirigit una part de la seua activitat cap a la prestació en lloc diferent al del centre de treball. L'impacte del treball a distància, amb dades provisionals i en permanent actualització, estimen un increment del 4,9 % al 30 % el nombre de persones que han canviat el lloc de prestació durant la pandèmia.

Alhora, el nombre de persones treballadores que han vist suspès o extingit el seu contracte s'estima en més d'un 35 % en empreses que han suspès la seua activitat, i més d'un 12 % les persones que han perdut el seu lloc de treball.

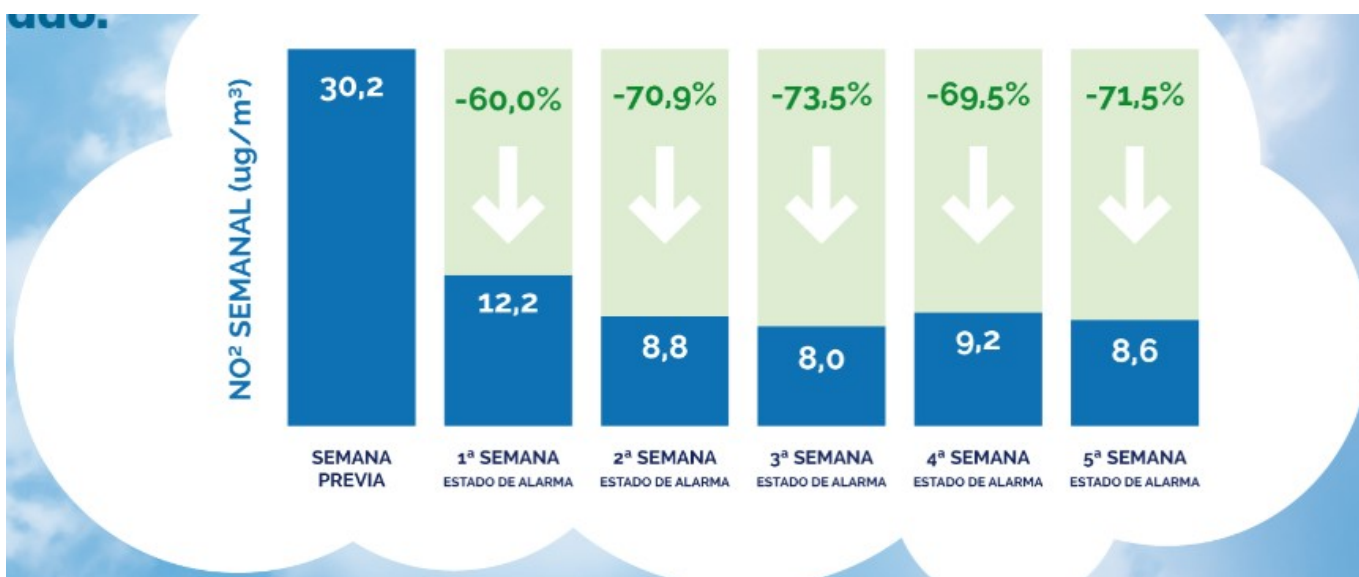
Com es pot entreveure, la caiguda de la mobilitat en aqueix període ha sigut la més profunda de la història. A tall d'exemple no exhaustiu: de març a juny, la caiguda de persones usuàries de la xarxa ferroviària de rodalia és del 44,88 %, la caiguda en distància mitjana del 44,77 % en comparació amb el mateix període de l'any passat, mentre que en distància llarga la caiguda fins al mes d'agost és del 78,53 %.

Les dades d'FGV a les tres províncies xifren que, en l'etapa compresa entre el 16 de març fins al 6 de maig, període ja de desescalada, pràcticament cap dia inclòs en aqueixa franja va superar el 10 % de la demanda registrada en dies comparables de l'any anterior, aconseguint nivells inferiors al 3 % en alguns dies. Entre el 30 de març i el 9 d'abril, permesa exclusivament la mobilitat de les persones treballadores ocupades en serveis essencials, no es va arribar a la xifra de 17.000 viatgers diaris en laborables en comparació amb les xifres habituals dels 273.000. La proporció era similar en dissabtes i festius amb registres per sota dels 9.000 i 4.500 viatgers, respectivament, quan els valors mitjans d'aqueixes dates per a un dissabte s'acostaven prop de 150.000 viatgers i de 105.000 per a un dia festiu.

Respecte al transport de viatgers per carretera en línia regular, la reducció de passatgers durant l'estat d'alarma es pot xifrar en el 80 % en la línia València-Madrid. En les línies interurbanes regulars, ha oscil·lat entre el 95 % durant el període més estricte de confinament fins a una estimació del 50 % entre l'aixecament de l'estat d'alarma fins al mes d'agost. Pel setembre la caiguda s'estima prop d'un

20 % respecte al període anterior a la crisi sanitària. En transport de viatgers per carretera discrecional les dades provisionals són molt similars a les línies regulars. Però no únicament en transport col·lectiu apreciem aquesta caiguda intensa. Respecte a transport individualitzat motoritzat oferim algunes dades que reflecteixen una aproximació a l'envergadura de la crisi.

La caiguda d'índexs de diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) -provocat entre altres per la combustió de motors- a la ciutat de València ha arribat al 71,5 % en la 5<sup>è</sup> setmana de l'estat d'alarma.



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

## Caiguda de passatgers en el transport públic

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

<https://elpais.com/espana/2020-09-08/la-emt-de-valencia-pierde-15-millones-de-euros-de-ingresos-desde-el-inicio-de-la-pandemia.html>

La caiguda de persones usuàries s'estima en un 40 % en comparació amb el mateix període de l'any passat. Aquestes dades reflecteixen una part de les restriccions amb motiu de la crisi sanitària, però si atenem l'evolució des del període de desescalada i l'aixecament final de l'estat d'alarma el 21 de juny

posa de manifest que el reforç en seguretat, higiene, freqüències, resulta necessari perquè la tendència a la utilització de vehicle motoritzat de caràcter privat s'ha incrementat. Per la qual cosa assistim a un punt d'inflexió en el transport públic per al desplaçament al lloc de treball.

## 1.2. La mobilitat sostenible en la lluita contra el canvi climàtic

El sector del transport representa el 32 % d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (GEI) al PV segons les últimes dades de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica.

L'any 2018, segons l'INE, els CNAE associats al transport terrestre, marítim i aeri van emetre a l'atmosfera 51.384,9 milers de tones de 269.315,2 milers de tones (el 19,08 % del total). El transport contribueix amb el 48 % de les emissions de sectors difusos segons dades MITECO 2016, si bé el PV ha disminuït entre 2006 i 2015 un 31 % aquestes emissions difuses i són les valencianes i els valencians la segona autonomia amb menor emissió *per capita*. Ací influeixen entre molts altres factors els processos de desindustrialització sostinguda en el temps i la menor renda *per capita* que altres autonomies.

Les emissions directes dels gasos d'efecte d'hivernacle (GEH) generades en el sector del transport representen, almenys, el 25 % de les emissions globals (EEE, 2019) cosa que repercuteix de manera adversa en el medi ambient i la salut humana en ser un dels principals generadors de GEH, causants del canvi climàtic, contaminació atmosfèrica, pluja àcida, eutrofització, danys a cultius i boscos, extinció de recursos naturals i fragmentació de l'hàbitat, i contribueix a la generació de residus.

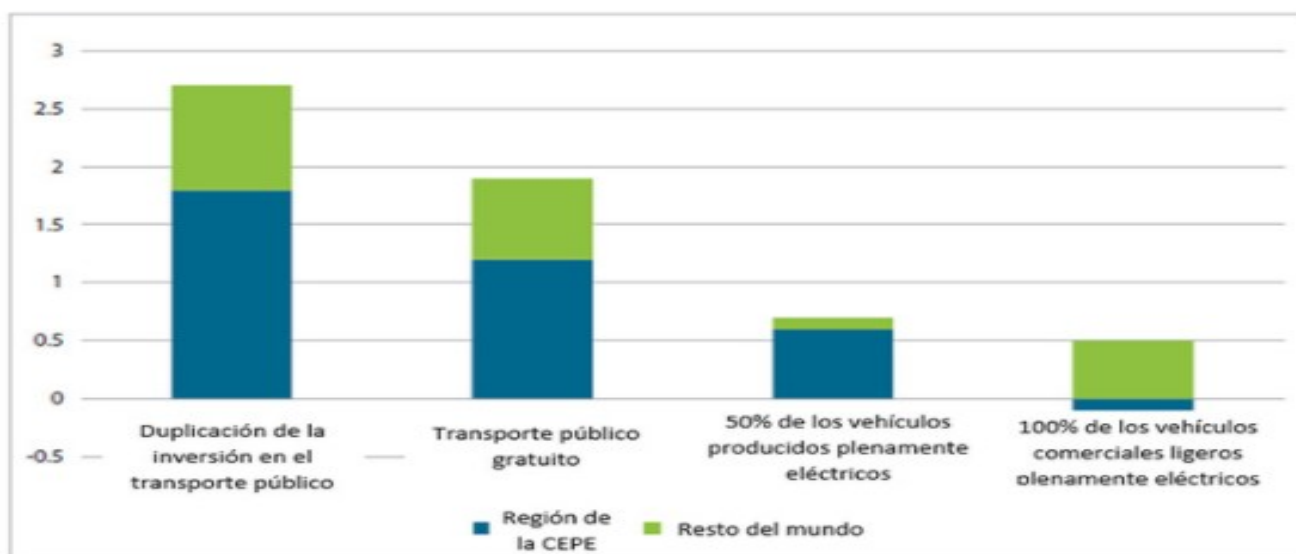
Per contra, de l'Informe d'OIT [Ocupació en el sector del transport verd i saludable: cal fomentar la transformació ecològica] <sup>1</sup> publicat el 19 de maig de 2020 es recull que podrien crear-se fins a 10 milions d'ocupacions a tot el món, 2,9 milions d'aquestes a la regió de la Comissió Econòmica de Nacions Unides per a Europa (CEPE), si el 50 % de tots els vehicles fabricats foren elèctrics. Quasi 5 milions de noves ocupacions a tot el món, 2,5 milions d'aquestes a la regió de la CEPE, si els estats duplicaren la seua inversió en transport públic.

---

<sup>1</sup> Disponible: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms\\_745151.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_745151.pdf)

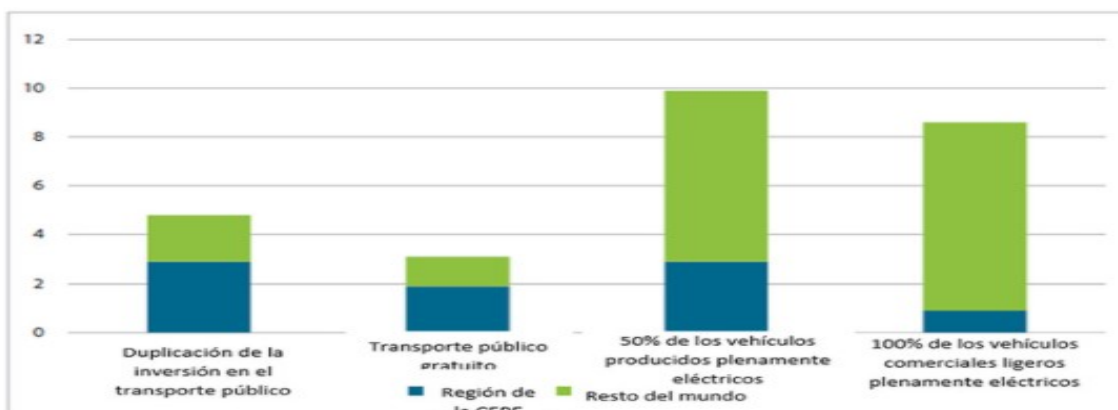
L'augment de la despesa en béns i serveis que permetria la reducció de la despesa en petroli, i l'adopció de mesures relacionades amb la producció i el consum de l'energia, podrien contribuir així mateix a la creació d'ocupació fora de l'àmbit del transport. L'electrificació del transport de passatgers i de mercaderies també permetria crear llocs de treball, en particular si l'electricitat necessària per a això es generara mitjançant fonts renovables.

Figura E.1: Balance neto (en millones) de puestos de trabajo creados en el sector del transporte para cada caso hipotético analizado en el estudio



Font: Jobs in green and healthy transport Making the green shift (OIT 2020)

Figura E.2: Balance neto (en millones) de puestos de trabajo creados en la economía en su conjunto para cada caso hipotético analizado en el estudio



Font: Jobs in green and healthy transport Making the green shift (OIT 2020):

D'altra banda, les conseqüències de l'emissió de NO<sub>2</sub> i de partícules pm<sub>10</sub> influeix directament en la qualitat de l'aire del nostre territori.

“La mala qualitat de l'aire és un factor de risc important per a les malalties respiratòries i cardiovasculars agudes i cròniques. Es creu que les persones que tenen aquestes afeccions mèdiques subjacents tenen un risc major de desenvolupar una malaltia greu a causa de la infecció per covid-19; per tant, la contaminació de l'aire és probablement un factor que contribueix a la càrrega per a la salut causada per covid-19”, destacava l'oficina europea de l'OMS en l'informe presentat pel Dia de la Qualitat de l'Aire (7 de setembre). Per això, resulta necessari habilitar tots els mecanismes per a fer efectiu el dret a la mobilitat d'una manera sostenible en la lluita contra el canvi climàtic.

### 1.3. La mobilitat i la sinistralitat laboral

En el període de gener a juliol, segons dades del Ministeri de Treball i Economia Social, 15 persones han perdut la vida en accidents de treball en anar-hi o tornar del treball en 3.135 accidents.

#### ACCIDENTS IN ITINERE

	TOTAL	LLEUS	GREUS	MORTALS
<b>COMUNITAT VALENCIANA</b>	3135	3076	44	15
<b>ALACANT</b>	1056	1034	16	6
<b>CASTELLÓ</b>	273	268	3	2
<b>VALÈNCIA</b>	1806	1774	25	7

Font: Ministeri de Treball i Economia Social

Si atenem el període interanual d'agost 2019 a juliol 2020, els AT mortals *in itinere* ascendeixen a 32, amb un increment de 17 persones mortes respecte al mateix període de l'any anterior. Per sectors, 9 persones estaven en el sector de la indústria manufacturera, 5 en comerç a l'engròs i al detall, 4 en la construcció, 3 en el transport, 2 en serveis sanitaris i 1 en hostaleria, educació, serveis auxiliars i informació.

### 1.4. La mobilitat sostenible com a factor de competitivitat i productivitat empresarial

Segons el Balanç de dades energètiques de la Comunitat Valenciana d'Ivace Energia, el transport és el principal consumidor d'energia final de la regió, amb el 40 %. A més, quasi la totalitat del seu consum és de derivats del petroli, la qual cosa incrementa les emissions contaminants de manera notable.

## BALANCE ENERGÉTICO

### Consumo de energía final

miles de TEP

Año	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

Font: IVACE

Aquestes dades ens condicionen davant l'oscil·lació dels preus del petroli i d'interés aliens a la Comunitat Valenciana, per la qual cosa incrementar la generació i distribució de renovables té un efecte econòmic indubtable per a la competitivitat de les empreses.

El Pla Moves II (2020) per a la Comunitat Valenciana ascendeix a 10.599.235 euros i la gestió de les ajudes correspon a IVACE Energia, amb fons procedents de l'Institut per a la Diversificació i Estalvi Energètic (IDAE), dependent del Ministeri per a la Transició Energètica i Repte Demogràfic. Té com a objectius la descarbonització del sector transport a la Comunitat Valenciana, així com tractar de facilitar la recuperació després de la pandèmia COVID-19.

Sens dubte, aquesta quantitat resulta insuficient amb vista a atendre la demanda i les necessitats d'un parc automobilístic amb un antiguitat mitjana d'11,9 anys, segons fonts patronals.

Segons l'últim informe anual del trànsit de TOM TOM, València ocupa la posició 292 de ciutats europees (la 8a d'Espanya) amb major congestió de trànsit amb el 19 % del temps congestionada. Això repercuteix que per a un trajecte de 30' se n'incrementa 11 més a l'anada i a la tornada pel trànsit, al cap de l'any 4.980 minuts. Per la seua banda, Alacant ocupa el 12é lloc a Espanya un 17 % (11 minuts a l'anada i 8 a la tornada addicionals a cada trajecte superior a 30') i un temps dedicat anualment de 4.482 minuts. A Castelló se situa en el 9 % el temps de congestió.

Això repercuteix no solament en la sinistralitat laboral com vam veure anteriorment, sinó en la capacitat de concentració de les persones treballadores que, addicionalment a la seua jornada laboral, enfronten aquestes situacions, amb un impacte indubtable en la productivitat de les empreses en l'acompliment de determinades tasques del lloc de treball.

## 2. La mobilitat dins de la negociació col·lectiva

La mobilitat als centres de treball ha ocupat un lloc poc rellevant en els convenis col·lectius. Això es deu, en part, a la configuració social i laboral que ha provocat el fordisme i taylorisme. Fins a la dècada dels 70 amb l'eclosió dels polígons industrials acompanyant el desenvolupament urbanístic de les ciutats, els desplaçaments al centre de treball eren relativament curts. Però a més, és necessari considerar dues fortes senyes d'identitat del fordisme i taylorisme:

- La centralitat que la producció de vehicles privats adquireix per al sistema, amb el consegüent desequilibri intermodal a favor del transport per carretera, genera un conjunt complex d'interessos industrials, de grans empreses constructores i de les energies derivades del petroli. Naix la cultura del cotxe privat, associada a un fals sentit de llibertat i d'escalafó social.
- La despersonalització de les relacions laborals vinculada a la separació dels drets de ciutadania respecte als drets laborals. Continua estant vigent la frase pronunciada entre d'altres per Marcelino Camacho *“que la democràcia no es quede a la porta de les empreses”*.

L'evolució de les empreses i de les relacions de treball han mantingut al marge aquestes condicions que, amb el desenvolupament de les tecnologies, les empreses en xarxa i les relacions laborals atípiques fan decantar la possibilitat d'accedir a un treball segons la possibilitat de desplaçament al centre de treball.

Per això, es configura com una condició d'importància especial augmentada per la tendència al tancament del trànsit del centre de les ciutats, o les limitacions/restriccions provocades per la mala qualitat de l'aire, l'augment d'altres modalitats de transport rodat individualitzat molt més assequibles i cada vegada més segures.

## 3. Marc normatiu autonòmic

La negociació col·lectiva, com a espai de concertació en el qual l'autonomia de les parts acoste la realitat de cada sector o empresa, resulta un espai sindical adequat per a abordar la mobilitat en el seu



conjunt amb l'objectiu d'establir mesures concretes que afavorisquen la mobilitat sostenible de les persones. Resulta convenient analitzar tot canvi substancial de l'organització del treball, tant horaris, distribució de jornada o especialment lloc de prestació de serveis per al mesurament del seu impacte, a través d'una anàlisi conjunta, entre l'empresa i la representació sindical, a fi de trobar les millors alternatives de mobilitat sostenible.

Es dona la circumstància en el sistema d'empreses en xarxa, que aquest espai resulta insuficient, ja que ni totes les empreses d'un mateix sector comparteixen espai per a la mobilitat, ni la negociació col·lectiva sectorial o d'empresa té legitimitat per a regular les condicions de mobilitat d'empreses en les quals apliquen un altre conveni. Per això, les iniciatives de concertació entre organitzacions empresarials i sindicals cobren una rellevància especial en el marc intersectorial i territorial per a una anàlisi comuna dels problemes de mobilitat i les seues alternatives més sostenibles.

La Llei valenciana de mobilitat actual preveu en l'article 14 l'eina dels plans de mobilitat d'instal·lacions productives. S'hi pretén donar cobertura a les associacions d'usuaris i usuàries, així com una capacitat de registre de l'autoritat del transport. Respecte a les accions consensuades estableix la possibilitat d'incloure recomanacions a les administracions públiques concernides per al disseny i el compliment d'aquests plans.

En termes similars es pronuncia la Llei 14/2018 de 5 de juny de gestió, modernització i promoció de les àrees industrials que preveu en els articles 32 i 33 la implantació de plans de mobilitat per a la catalogació d'aquestes àrees com a consolidada o avançada, i donen lloc aquestes categories a diferents incentius o avantatges competitiu.

Respecte a la primera Llei, no consten en els registres de l'autoritat del transport plans de mobilitat d'instal·lacions productives, i de la segona, encara no s'han desenvolupat els reglaments de la Llei que atorguen la seguretat jurídica necessària per a tal fi.

#### **4. Per què una mobilitat amb perspectiva de gènere?**

Hi ha nombroses diferències en el comportament entre dones i homes respecte a la mobilitat. Destaquen els factors següents:

- El paper socioeconòmic diferent que exerceixen homes i dones, traduït en majors taxes d'atur, de segregació horitzontal i vertical, de bretxa salarial, de treballs pitjor valorats econòmicament i

socialment, etc. Tot això, a més d'altres factors culturals o educatius, fa que quan hi hagen necessitats de conciliació familiar, moltes dones se n'ocupen en major manera que els homes. Per això també, tendeixen a viure prop del treball.

- La gestió del territori i de l'accessibilitat: El disseny urbà encara no recull totes les necessitats malgrat els esforços dels últims anys. En el medi rural aquests desequilibris s'engrandeixen.
- La seguretat és un element clau per a entendre la mobilitat amb una perspectiva de gènere. La mobilitat de les dones es pot veure limitada en certs horaris, sobretot nocturns, en els quals es veuen exposades a riscos de violència sexual.



Font: La MOBILITAT QUOTIDIANA al treball, SEGURA i SOSTENIBLE. Propostes des de la perspectiva de gènere. ISTAS 2018. (Disponible en: [https://istas.net/sites/default/files/2020-02/La\\_mobilitat\\_a\\_la\\_feina\\_Una\\_perspectiva\\_de\\_genere.pdf](https://istas.net/sites/default/files/2020-02/La_mobilitat_a_la_feina_Una_perspectiva_de_genere.pdf))

Els homes realitzen desplaçaments més llargs de manera seguida, no obstant això, les dones realitzen desplaçaments més curts i freqüents, per la qual cosa els sistemes de mobilitat han de ser diferenciats i integradors amb perspectiva de gènere. En què es concreta aquesta afirmació? A més de la inversió dels rols en aplicació a una corresponsabilitat real en les diferents tasques, tan laborals, com de cures com del desenvolupament de la llar, és necessari analitzar aquestes dades en el disseny d'unes polítiques públiques adaptades a la mobilitat de la dona per a garantir el desenvolupament equitatiu i equilibrat de la societat.

La política de mobilitat siga municipal o supramunicipal ha d'atendre l'eficàcia d'aquests desplaçaments en aspectes com el disseny de les rutes dels serveis públics com en la freqüència, i ha de garantir en tot moment uns estàndards de seguretat i d'adaptació a les dones, a més de la higiene i seguretat COVID-19.

Per això és necessari no sols que en la presa de decisions hi haja un equilibri de gènere i es prenguen en consideració, sinó que siguen el resultat de l'anàlisi de dades i d'escoltar la veu de totes les persones, i fugir d'altres elements com la rendibilitat econòmica a curt termini si pretenem que aquesta mobilitat siga sostenible i integradora.

## 5. Propostes d'intervenció sindical

Per adaptar la mobilitat de treballadores i treballadors als seus centres de treball de manera sostenible considerem necessari actuar en dos sentits:

**Desplaçaments a peu i en bicicleta.** Cal garantir uns itineraris segurs, tant des del punt de vista del trànsit com de la seguretat ciutadana. Per això accelerar les actuacions urbanístiques de conversió en zona de vianants i instal·lació de carrils específics per a la mobilitat individual electrificada. Instal·lació d'aparcaments de bicis segurs i resguardats. Cal instal·lar vestuaris i dutxes. Implantació d'una flota de bicicletes del centre de treball adaptades (per exemple amb seients per a menors o cistelles per a la compra). Aquestes mesures han d'anar acompanyades de formació en matèria de seguretat viària així com en matèria de manteniment i reparació de bicicletes.

**Desplaçaments en transport públic.** Informació de l'oferta de transport públic. Adaptació dels horaris entre el transport públic i els horaris en els centres de treball, amb una freqüència i capacitat segures per a la COVID-19. Cal millorar la cobertura territorial, acostar les parades als centres de treball, i situar-les en llocs correctament il·luminats, visibles i no aïllats. Específicament cal atendre les persones treballadores nocturnes, amb mesures addicionals en seguretat com ara parades intermèdies o sota demanda. La iniciativa anomenada "parades violeta" que hi ha a València i Alacant requereix major desenvolupament i implantació a tot el territori.

Des de l'àmbit de l'empresa cal fomentar transports d'empresa en centres de treball de gran concentració o manca de serveis públics, així com iniciatives com ara vehicles compartits. Aquests aspectes influeixen en l'organització del treball i l'adaptació d'horaris.

Cal millorar la comunicació interna en matèria de mobilitat, tant amb la implantació d'informació específica interna en matèria de mobilitat, com en els processos d'informació i de consulta de l'article 64 de l'Estatut dels treballadors en els quals s'informe de la petjada ecològica, el càlcul d'emissions atmosfèriques com a preveure l'efecte del càlcul d'índexs econòmics i les memòries de sostenibilitat de les empreses informació relacionada amb el cost de la mobilitat.

Per això, els plans de mobilitat sostenible han de ser fruit del consens entre organitzacions empresarials i sindicals, en el marc d'espais de diàleg com les meses de mobilitat que, a partir del diagnòstic real conseqüència d'escoltar les parts mitjançant enquestes o canalització de reivindicacions de les persones treballadores a través dels seus òrgans de representació, s'implanten mesures com les descrites anteriorment que corregisquen els desequilibris actuals. Els plans d'igualtat, com a eina regulada en els articles 85 de l'Estatut dels treballadors i arts. 45-49 de la Llei orgànica d'igualtat preveu establir un conjunt de mesures tendents a aconseguir en l'empresa la igualtat de tracte i d'oportunitats entre dones i homes així com eliminar tot tipus de discriminació per raó de sexe.

## **6. Propostes de CCOO en la declaració de la Setmana Europea de la Mobilitat 2020: per una mobilitat sense emissions**

Per evitar errors del passat en les polítiques de mobilitat i eixir de la crisi econòmica d'una manera més intel·ligent i en la línia del desenvolupament sostenible, CCOO exigeix a l'Administració la posada en marxa de les mesures següents dirigides a consolidar el transport públic com un element essencial en una economia descarbonitzada:

- 1.- Cal millorar físicament i sensorialment totes les infraestructures en la prestació del servei de transport públic per facilitar que el conjunt de la ciutadania pugui fer ús de qualsevol mitjà de transport públic.
- 2.- S'han d'establir punts i llocs d'informació que permeten a usuàries i usuaris triar la manera de transport públic més adequat a les seues necessitats.
- 3.- En els intercanviadors, cal afavorir la coordinació entre els diferents mitjans de transport per facilitar el canvi modal, disminuir els temps d'espera i millorar l'ocupació del transport. S'hi ha d'implementar mesures d'estalvi i eficiència energètica. I alhora, millora de la mateixa infraestructura quant a dotació de serveis, principalment sanitaris i d'higiene.

- 4.- És necessari facilitar en els diferents mitjans de transport públics (préstecs de bicicletes públiques, ferrocarril, tramvia, autobús, metre, taxi, etc.) la possibilitat de tindre una sola targeta per a l'abonament del servei de transport utilitzat a qualsevol localitat.
- 5.- Cal realitzar nous estudis per a redissenyar i dimensionar les estructures ferroviàries de rodalia i regionals que asseguren una mobilitat sostenible i segura, donen resposta a les necessitats locals i siguem un element de cohesió social i vertebració del territori.
- 6.- S'ha de facilitar la mobilitat per satisfer les necessitats de la ciutadania en les seues activitats diàries i establir criteris d'horaris i de temps per a desplaçament al treball, centres educatius, centres sanitaris, instal·lacions esportives o d'oci, etc. La coordinació d'horaris en diferents maneres es regularà legalment.
- 7.- És necessari elaborar plans d'àrees de circulació pròpia del transport públic per carretera a les ciutats i garantir els temps del recorregut.
- 8.- Cal elaborar un pla d'electrificació de la xarxa convencional, i prioritzar les línies ferroviàries que faciliten l'accés al ferrocarril en condicions de seguretat i igualtat entre territoris. Aquests plans es desenvoluparan "cantonalitzats" de manera que permeten les entrades en servei parcials, sense esperar la finalització completa de cada línia.
- 9.- Recuperació de l'accessibilitat d'estacions i de baixadors que faciliten l'intercanvi amb altres maneres de transport públic i amb criteris i dissenys que afavorisquen l'estalvi energètic.
- 10.- S'ha d'augmentar la participació del ferrocarril en el transport de mercaderies, almenys fins a aconseguir la mitjana europea.
- 11.- És necessari enfortir les maneres de transport públic amb una major dotació de personal i d'equipament per a satisfer les demandes de la ciutadania.
- 12.- Cal dissenyar plans de formació i capacitació per al desenvolupament i l'aplicació de noves tecnologies.
- 13.- S'ha d'elaborar i aprovar un model de finançament del transport públic.



14.- És necessari elaborar una Llei estatal de mobilitat sostenible i segura.

Finalment, CCOO considera que el transport públic -ferrocarril autobús, metre, tramvia, taxi, etc.- és un servei essencial per a la ciutadania que no ha de perdre la seua característica de gestió pública. La consolidació de la gestió pública del transport i la implementació de les mesures assenyalades contribuiran de manera inequívoca a aconseguir els objectius de neutralitat climàtica l'any 2050.

## MOVILIDAD POST COVID Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

### Introducción

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 movilidad 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.

### 1.1. 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:

a) Adquisición de alimentos, productos farmacéuticos y de primera necesidad.

- b) Asistencia a centros, servicios y establecimientos sanitarios.
- c) Desplazamiento al lugar de trabajo para efectuar su prestación laboral, profesional o empresarial.
- d) 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.

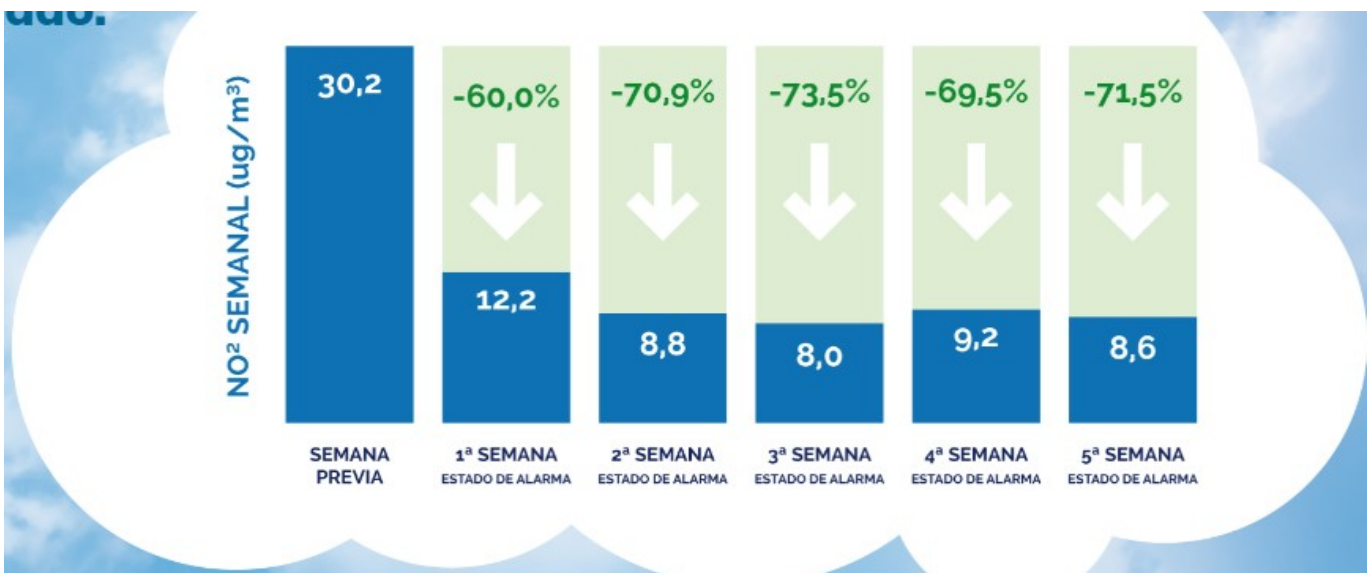
Como se puede entrever, la caída de la movilidad en ese periodo ha sido la más profunda de la historia. A modo de ejemplo no exhaustivo: de marzo a junio, la caída de personas usuarias de la red ferroviaria de cercanías es del 44,88%, la caída en media distancia del 44,77% en comparación con el mismo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



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

### Caída de pasajeros en el transporte público

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

<https://elpais.com/espana/2020-09-08/la-emt-de-valencia-pierde-15-millones-de-euros-de-ingresos-desde-el-inicio-de-la-pandemia.html>

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.

### 1.2. La movilidad sostenible en la lucha contra el cambio climático

El sector del transporte supone el 32% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el PV según los últimos datos de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica.

En el año 2018, según el INE, los CNAE asociados al transporte terrestre, marítimo y aéreo emitieron a la atmósfera 51.384,9 miles de toneladas de 269.315,2 miles de toneladas (el 19,08% del total). El transporte contribuye con el 48% de las emisiones de sectores difusos según datos MITECO 2016, si bien el PV ha disminuido entre 2006 y 2015 un 31% estas emisiones difusas siendo las valencianas y valencianos la segunda autonomía con menor emisión *per cápita*. Aquí influyen entre otros muchos factores los procesos de desindustrialización sostenida en el tiempo y la menor renta *per cápita* que otras autonomías.

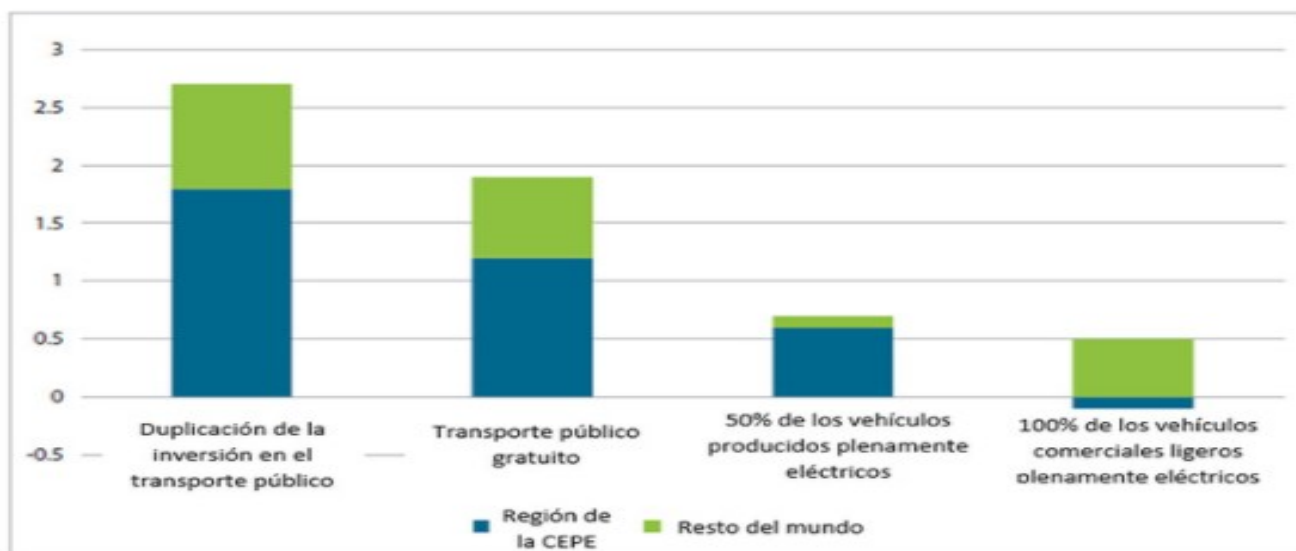
Las emisiones directas de GEI generadas en el sector del transporte representan, al menos, el 25% de las emisiones globales (EEE, 2019) repercutiendo de forma adversa en el medio ambiente y la

salud humana al ser uno de los principales generadores de los gases de efecto invernadero (GEI), causantes del cambio climático, contaminación atmosférica, lluvia ácida, eutrofización, daños a cultivos y bosques, extinción de recursos naturales y fragmentación del hábitat, y contribuye a la generación de residuos.

Por contra, del informe de OIT [Empleo en el sector del transporte verde y saludable: fomentar la transformación ecológica]<sup>2</sup> publicado el 19 de mayo de 2020 se colige que podrían crearse hasta 10 millones de empleos en todo el mundo, 2,9 millones de ellos en la región de la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (CEPE), si el 50% de todos los vehículos fabricados fueran eléctricos. Casi 5 millones de nuevos empleos en todo el mundo, 2,5 millones de ellos en la región de la CEPE, si los Estados duplicaran su inversión en transporte público.

El aumento del gasto en bienes y servicios que permitiría la reducción del gasto en petróleo, y la adopción de medidas relacionadas con la producción y el consumo de la energía, podrían contribuir asimismo a la creación de empleo fuera del ámbito del transporte. La electrificación del transporte de pasajeros y de mercancías también permitiría crear puestos de trabajo, en particular si la electricidad necesaria para ello se generara mediante fuentes renovables.

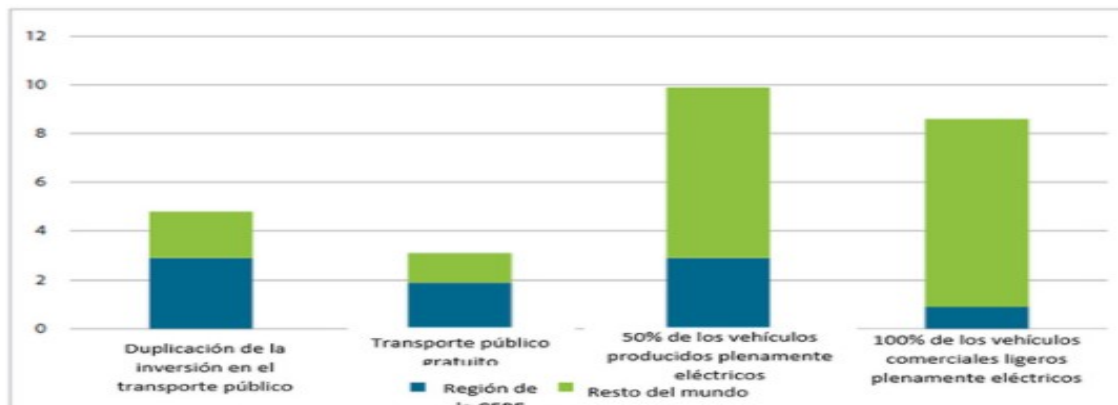
Figura E.1: Balance neto (en millones) de puestos de trabajo creados en el sector del transporte para cada caso hipotético analizado en el estudio



Fuente: Jobs in green and healthy transport Making the green shift (OIT 2020)

<sup>2</sup> Disponible: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms\\_745151.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_745151.pdf)

Figura E.2: Balance neto (en millones) de puestos de trabajo creados en la economía en su conjunto para cada caso hipotético analizado en el estudio



Fuente: Jobs in green and healthy transport Making the green shift (OIT 2020):

Por otra parte, las consecuencias de la emisión de NO<sub>2</sub> y de partículas pm<sub>10</sub> influye directamente en la calidad del aire de nuestro territorio.

“La mala calidad del aire es un factor de riesgo importante para las enfermedades respiratorias y cardiovasculares agudas y crónicas. Se cree que las personas que tienen estas afecciones médicas subyacentes tienen un mayor riesgo de desarrollar una enfermedad grave a causa de la infección por Covid-19; por lo tanto, la contaminación del aire es probablemente un factor que contribuye a la carga para la salud causada por Covid-19”, destacaba la oficina europea de la OMS en el informe presentado por el Día de la Calidad del Aire (7 de septiembre). Por ello, resulta necesario habilitar todos los mecanismos para hacer efectivo el derecho a la movilidad de una forma sostenible en la lucha contra el cambio climático.

### 1.3. La movilidad y la siniestralidad laboral

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.

### ACCIDENTES IN ITINERE

	TOTAL	LEVES	GRAVES	MORTALES
COMUNIDAD VALENCIANA	3135	3076	44	15
ALICANTE	1056	1034	16	6
CASTELLÓN	273	268	3	2
VALENCIA	1806	1774	25	7

Fuente: Ministerio de Trabajo y Economía Social

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.

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

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.

#### 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

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 Diversificación 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 8º de España) con mayor congestión de tráfico con el 19% del tiempo congestionada. Esto repercute que para un trayecto de 30' se incrementa 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. La movilidad 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 fordismo-taylorismo. 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 fordismo-taylorismo:

- 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.

### 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.

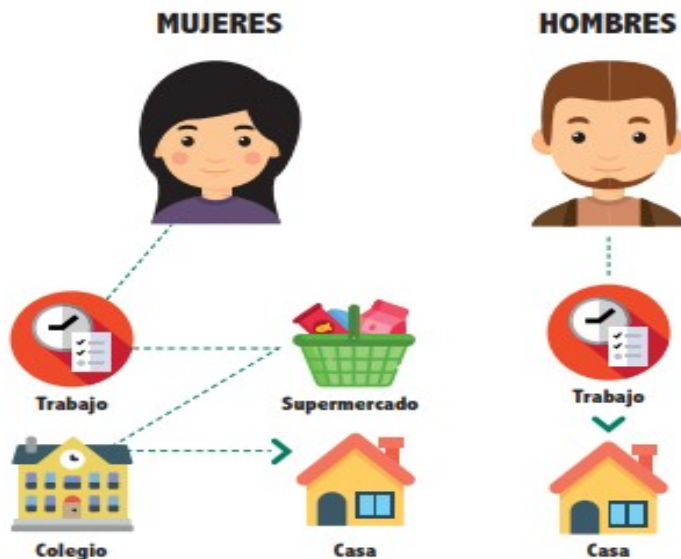
#### **4. ¿Por qué una movilidad con perspectiva de género?**

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 hombres. 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.



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

<https://www.pv.ccoo.es/cb539ab2ed3b1ab01d7d3e533dfc1202000053.pdf>)

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.

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.

## 5. Propuestas de intervención sindical

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 de Igualdad prevé establecer un conjunto de medidas tendentes a alcanzar en la empresa la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres así como eliminar todo tipo de discriminación por razón de sexo.

## **6. Propuestas de CCOO en la Declaración 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.