



La integración de la movilidad y la accesibilidad de los trabajadores en los sistemas de gestión de la prevención en las empresas

Manel Ferri Tomàs

Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente

CS CCOO Area de movilidad

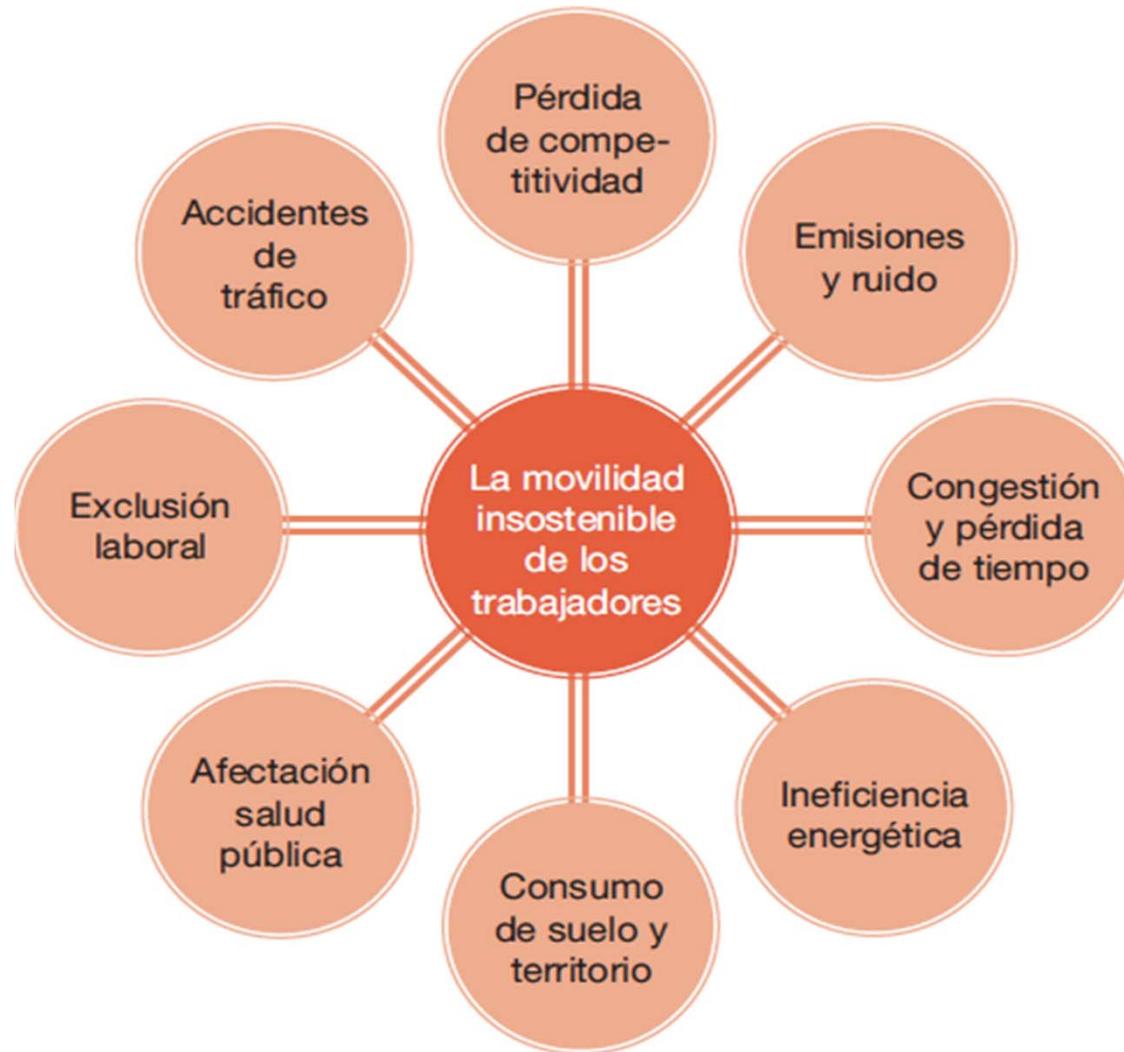
16/07/2014



- **El contexto de la movilidad**

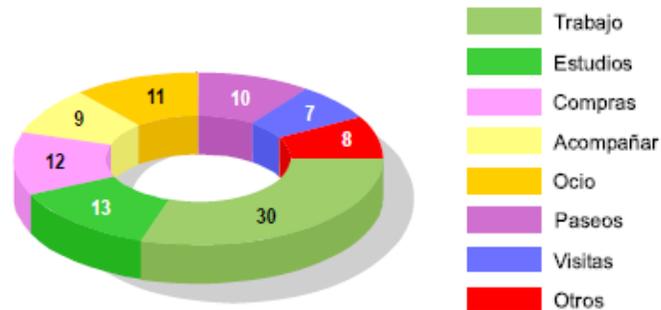
- Los accidentes laborales de tráfico
- Los costes de la accidentalidad
- La planificación y gestión de la movilidad
- El gestor de movilidad

■ Los impactos asociados al modelo actual de movilidad

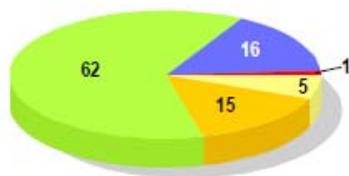


■ Las pautas de movilidad en España

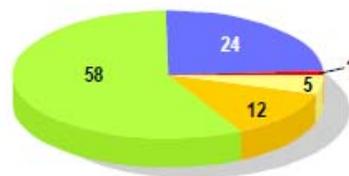
Motivo de los desplazamientos en día laborable



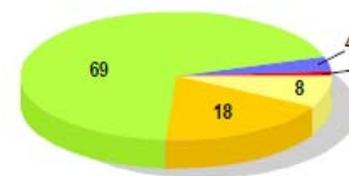
Distribución modal en los desplazamientos al centro de trabajo



Total



Área metropolitana



Área no metropolitana

■ Sólo a pie menos de 5 minutos
■ Sólo a pie más de 5 minutos

■ Sólo público
■ Sólo privado

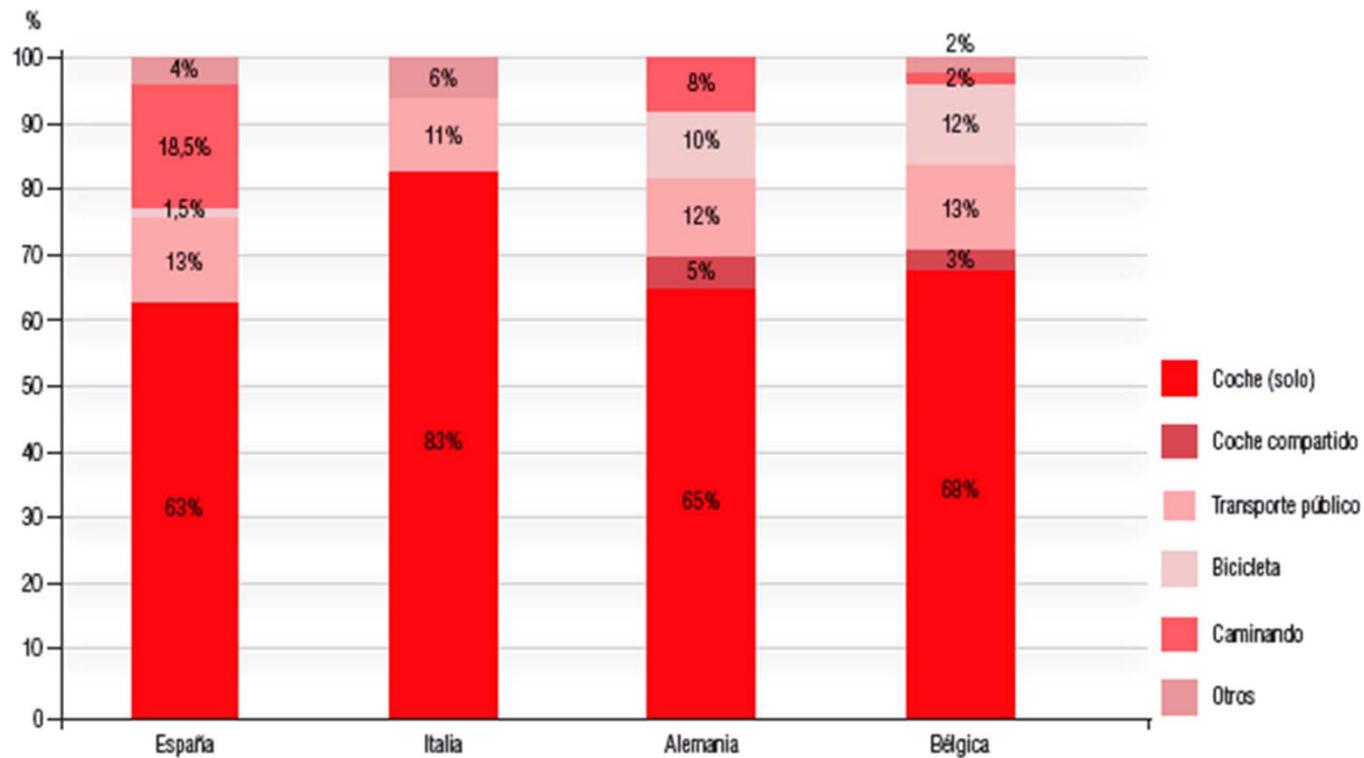
■ Público y privado

Fuente: Movilia 2006



■ La distribución modal en Europa [ejemplo de 4 países]

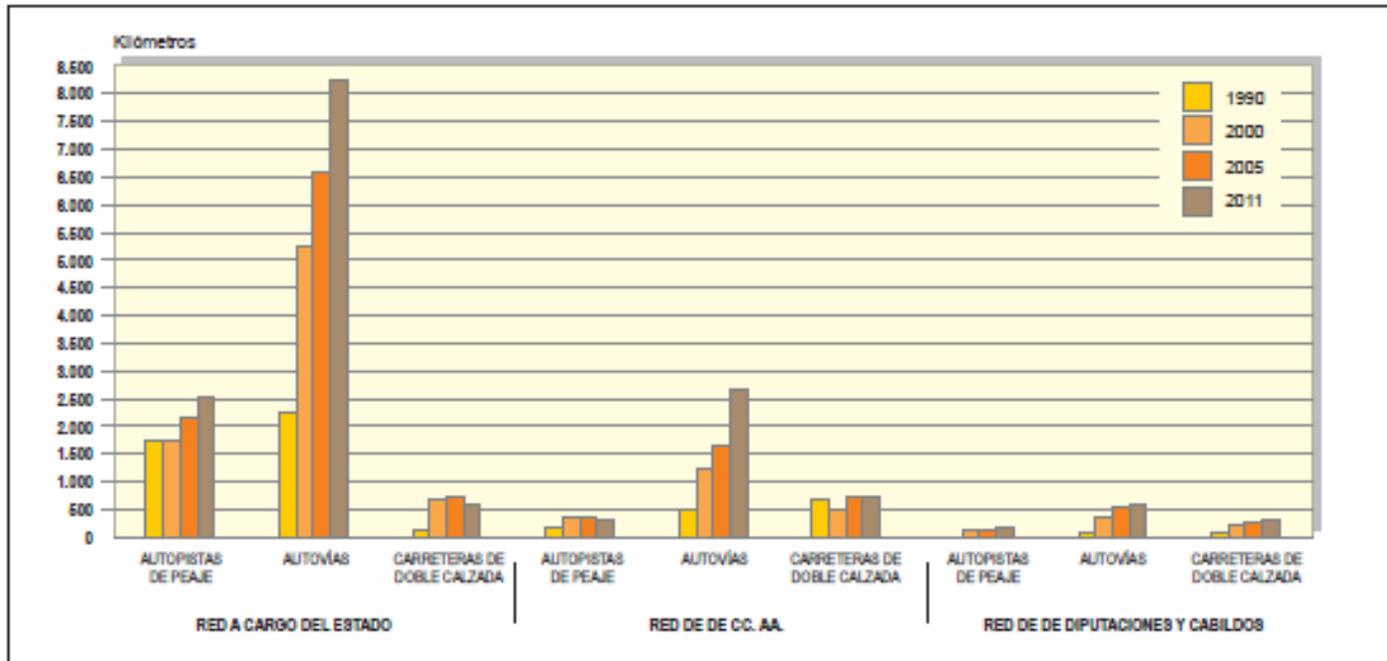
TRAYECTOS CASA-TRABAJO



Fuente: Proyecto europeo E-Cosmos

■ La apuesta en infraestructuras en España

EVOLUCIÓN DE LAS VÍAS DE GRAN CAPACIDAD 1990 - 2011



Fuente: Anuario estadístico 2011



■ Las principales consecuencias del modelo

El crecimiento de la red viaria de gran capacidad favorece **la descentralización y la dispersión de los centros de trabajo** en el territorio.

Este alejamiento entre la residencia y los centros de trabajo exige cada vez **más tiempo de desplazamiento**. Si los trayectos se realizan en vehículo privado **se incrementa el riesgo de accidente, así como las situaciones estresantes** asociadas principalmente a las congestiones de tráfico (cansancio, irritabilidad, pérdida de horas de descanso, ansiedad...).



- El contexto de la movilidad
- **Los accidentes laborales de tráfico**
- Los costes de la accidentalidad
- La planificación y gestión de la movilidad
- El gestor de movilidad

■ El concepto

La ley dice que tendrán la consideración de **accidentes de trabajo**:
Los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo.

Que suceda **en el camino de ida o vuelta entre el domicilio** del
trabajados y **el lugar de trabajo**

Que no se produzca **interrupciones voluntarias** durante el
trayecto

Que se realizan en **el itinerario habitual** (no necesariamente el
más corto)



■ Las características

Los accidentes de tráfico donde intervienen asalariados y que se producen *in itinere* o *in misión*, tienen características comunes

Se producen **fuera del espacio físico de la empresa**

En la mayoría de casos **en la vía pública**

Son a la vez **accidentes de tráfico y accidentes laborales**



POR TANTO LA RESPONSABILIDAD DE SU PREVENCIÓN RECAE SOBRE LAS EMPRESAS Y LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.



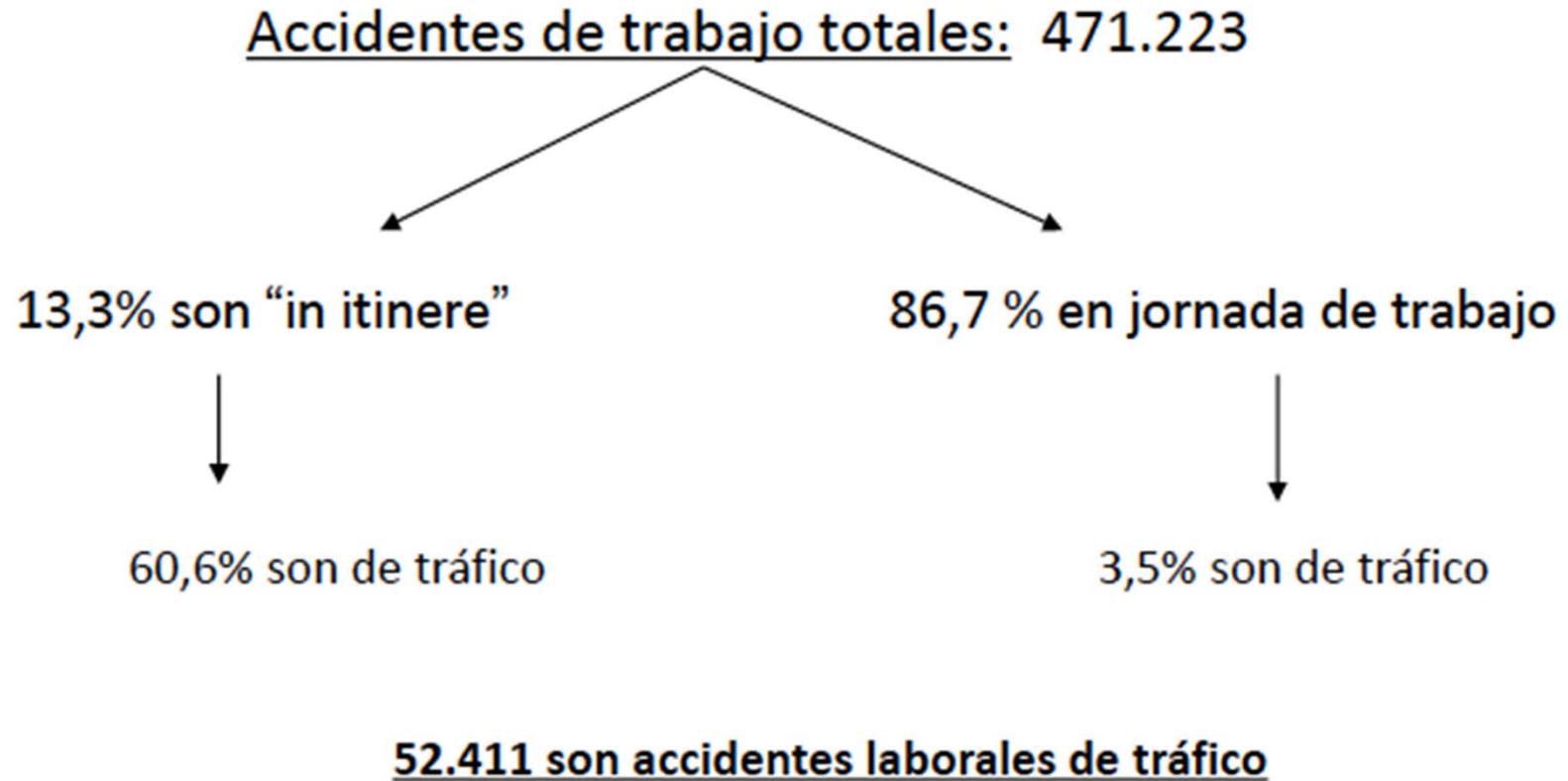
■ Las cifras de la movilidad de los trabajadores

El número de desplazamientos in itinere de los trabajadores y trabajadoras españolas en un día medio laborable (ida al trabajo más vuelta al domicilio) en 2006 fue de unos **37,0 millones** sobre un total de 123,3 millones (30%)

Fuente: Datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07 (Movilia) que elabora periódicamente el Ministerio de Fomento.



■ Las cifras de los accidentes laborales



Fuente: <http://www.seguridadviallaboral.es/>



■ Las cifras de los accidentes laborales

De los 471.223 accidentes laborales con baja que se produjeron en 2012, 52.411 fueron accidentes de tráfico (más del 10%).

Cada día se producen 143 accidentes viales laborales con baja (contabilizando también sábados y domingos).

De los accidentes viales laborales mortales que se produjeron en 2012, el 55,5% fueron in itinere, y el 44,4% durante la jornada.

Los accidentes de tráfico laborales suponen el 39% de los accidentes laborales mortales.



3 DE CADA 10 ACCIDENTES LABORALES MORTALES SE PRODUCEN POR CAUSAS DE TRÁFICO.



■ La accidentalidad laboral en el resto de Europa

ACCIDENTES LABORALES EN EL TRAYECTO IN ITINERE:

- Bélgica: 45% de las muertes y 10% de los accidentes laborales.
- Finlandia: 45% de las muertes y 13% de los accidentes laborales.
- Francia: 47% de las muertes y 10% de los accidentes laborales.
- Alemania: 43% de las muertes y 15% de los accidentes laborales.
- Italia: 21% de las muertes y 6% de los accidentes laborales.
- Portugal: 16% de las muertes y 6% de los accidentes laborales.



■ La radiografía de la accidentalidad in itinere en España

El 11,8% de los accidentes de trabajo con baja son accidentes in itinere, y se observa una **tendencia global creciente**.

El grupo de edad que recoge mayor número de accidentes in itinere, entre los **hombres, es el de 25 a 44 años**, mientras que en las **mujeres es el de 24 años o menos**.

En 2008 y 2009 del total de las víctimas de accidentes de tráfico un **60 % y un 54%**, respectivamente, **fueron accidentes de trabajo** (in misión e in itinere).

Del total de accidentes de trabajo de tráfico **el 70% fueron accidentes in itinere y el otro 30% fueron en misión**.

- El contexto de la movilidad
- Los accidentes laborales de tráfico
- **Los costes de la accidentalidad**
- La planificación y gestión de la movilidad
- El gestor de movilidad

■ Los costes para la Seguridad Social

Las pérdidas económicas en el sistema de la Seguridad Social por el impacto de los accidentes de tráfico entre 2000-2010 alcanzaron **un 1,21% del PIB.**

Se consideran, los **gastos sanitarios** de las víctimas y socialmente, el conjunto de personas que **dejan de trabajar y cotizar**. También considera **los beneficios hipotéticos perdidos** en el sistema de la SS en caso de no haber accidente.

Los costes principales son:

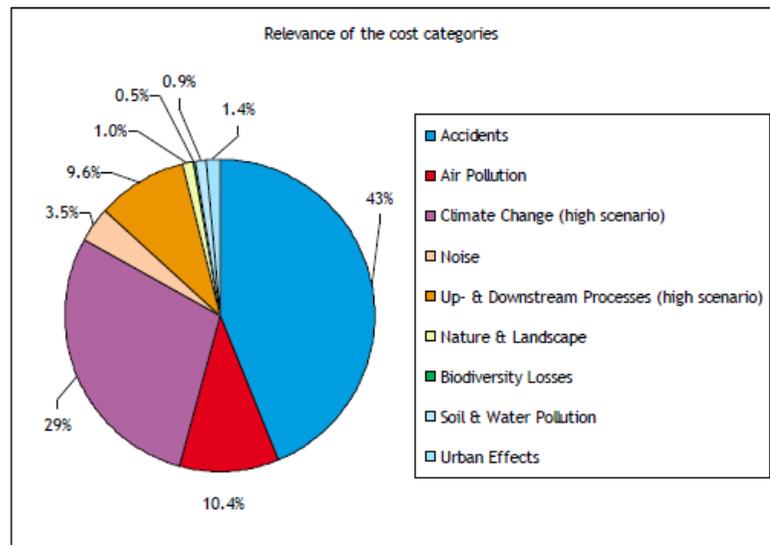
- pensiones por incapacidad permanente, jubilación y muerte y supervivencia (viudedad, orfandad)
- incapacidad temporal
- prestación familiar por hijo a cargo,
- otras prestaciones como el auxilio por defunción

*Fuente: Los accidentes de tráfico y su incidencia en el sistema de la Seguridad Social (2000-2010).
Ministerio de Empleo y Seguridad Social.*

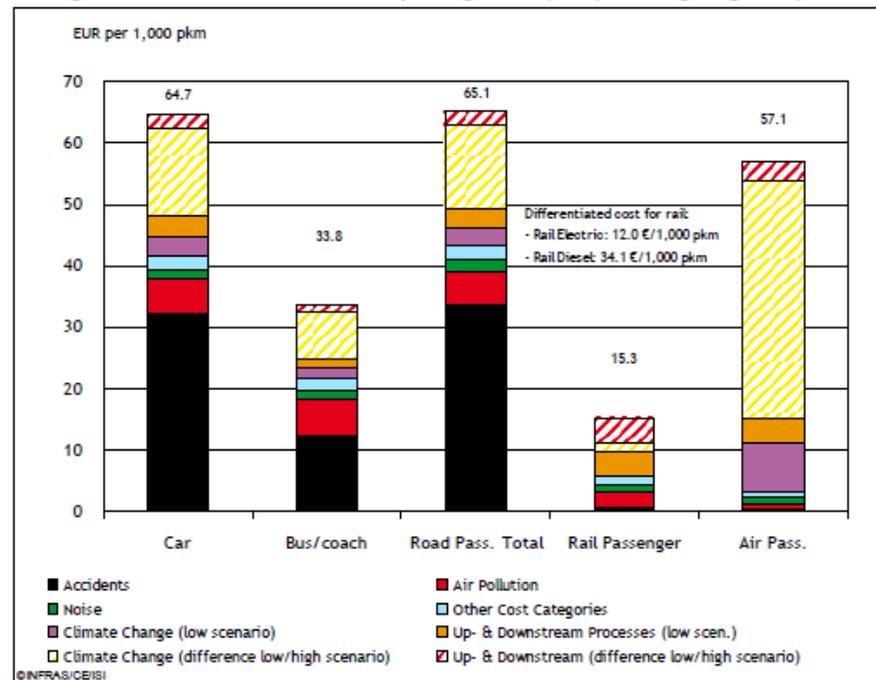


■ Los costes externos del transporte en Europa

En la movilidad, existen externalidades negativas que son **excluidas del balance económico** a pesar de los impactos sociales y ambientales que suponen para el conjunto de la sociedad.



Average external costs 2008 for EU-27*: passenger transport (excluding congestion)



Fuente: External costs of transport in Europe, 2011



■ La alternativa al vehículo privado

RIESGO DE ACCIDENTE ASOCIADO A DISTINTOS MODOS DE MOVILIDAD

Tipo de vehículo	Nivel de riesgo
Automóvil	100
Autobús	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Automóvil= base 100

Fuente: Comisión Europea

Los transportes públicos colectivos **son entre 10 y 30 veces más seguros** que el coche por viajero/km



■ La acción preventiva

Los principios de la acción preventiva dicen que:

- Los riesgos se han de **evitar**
- Se han de **evaluar** aquellos que no se puedan evitar
- Se han de **combatir en su origen**
- Se han de adoptar medidas que antepongan la **protección colectiva** delante de la individual



■ Las principales conclusiones

Un modelo de movilidad al trabajo exageradamente dependiente del uso de los vehículos a motor privados tiene como consecuencia una alta tasa de accidentalidad vial...

... que perjudica en primer lugar a las víctimas, pero también al bienestar de la sociedad en general y, a la competitividad empresarial, en particular.

Esta alta siniestralidad se puede evitar. Por ello, inexcusablemente, hay que actuar desde las administraciones públicas y desde las empresas, pero también desde la acción sindical.

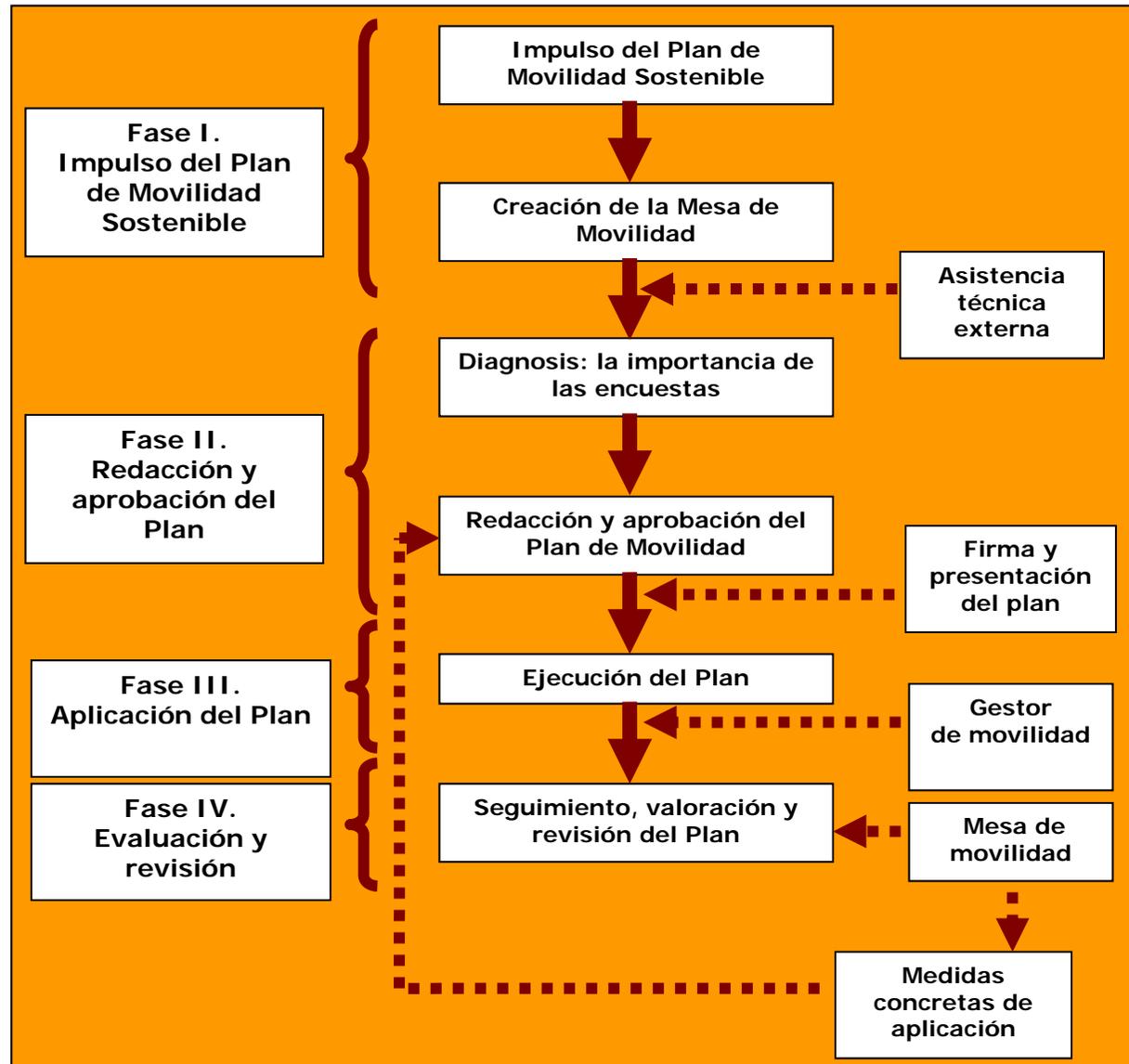


EL MEJOR PLAN DE PREVENCIÓN, PARA EVITAR EN ORIGEN EL RIESGO DE ACCIDENTE ES EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA AL TRABAJO



- El contexto de la movilidad
- Los accidentes laborales de tráfico
- Los costes de la accidentalidad
- **La planificación y gestión de la movilidad**
- El gestor de movilidad

■ El procedimiento de actuación



■ La constitución de las mesas de movilidad

Espacios estables de participación y concertación participados por los representantes de los trabajadores/as, por las direcciones de las empresas y/o administraciones, por las administraciones locales y sectoriales y los operadores de transporte.

Deben estar representados los trabajadores/as externos.

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



■ Los planes de movilidad sostenible (I)

Elaborar **planes de movilidad sostenible**.

A partir de la demanda y la oferta de la 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.



■ Los planes de movilidad sostenible (II)

El objetivo prioritario ha de ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa y económica de los trabajadores y trabajadoras, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado motorizado.

Un Plan de movilidad sostenible es un compromiso mutuo entre las empresas, las administraciones públicas y los trabajadores y trabajadoras.

Un Plan de movilidad sostenible es un proceso dinámico que no se cierra nunca, sino que ha de estar en permanente revisión.



■ Los planes de movilidad sostenible (la diagnosis)

El Plan ha de constar de tres partes :

1 - La diagnosis o análisis.

2 - Plan de acción

3 - Indicadores de control y seguimiento del plan

1 - Diagnosis. Conocer la realidad para transformarla. Recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y disfunciones

- . **Características del centro de trabajo.** Sector de actividad, número de trabajadores, localización, etc.
- . **Demanda.** Conocer los hábitos, las necesidades y las problemáticas de los trabajadores: La encuesta
- . **Oferta.** Infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

2 - Plan de acción. Plantear e impulsar las medidas correctoras y de actuación, y hacer propuestas operativas concretando objetivos temporales, incluyendo el presupuesto y la responsabilidad de ejecución de las medidas.

- ***Potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta:***
 - Garantizar unos itinerarios seguros y cómodos con aceras anchas, pavimentadas, iluminadas, control de la indisciplina en el aparcamiento, etc.
 - Instalación de aparcamientos de bicis seguros y resguardados, prioritariamente en el interior de los edificios. Instalar vestuarios y duchas



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- Implantación de la flota de bicicletas del centro de trabajo
- Creación de servicios públicos de bicicletas
- Edición de una guía informativa que recoja las recomendaciones básicas para la realización de los trayectos en bicicleta incluyendo los itinerarios más seguros y accesibles
- Pacificar el tráfico del entorno

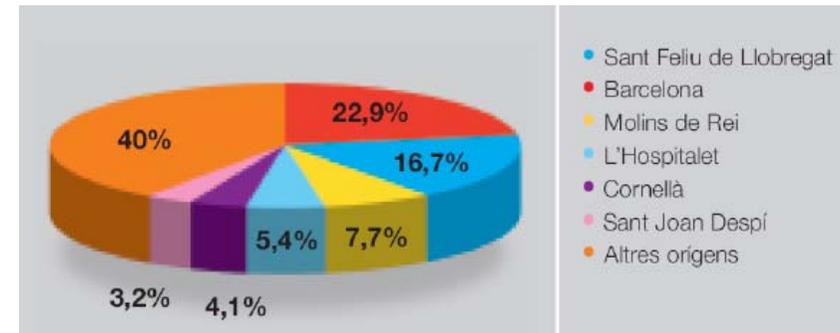


→ Un ejemplo: polígono El Pla

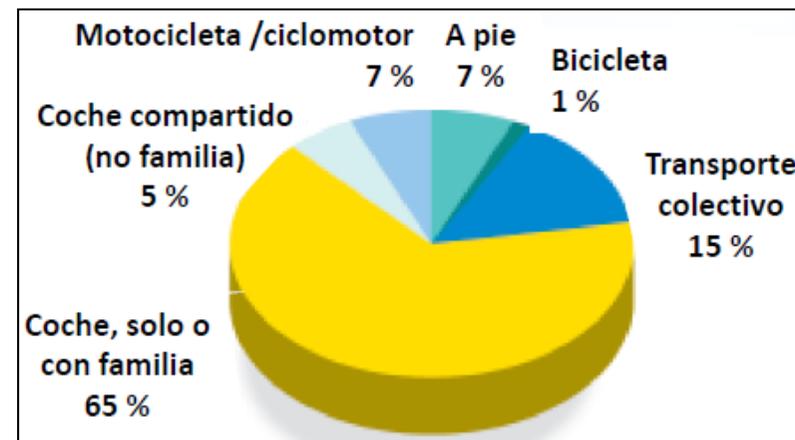
Características del polígono



Procedencia de los trabajadores



Modos de desplazamiento



En 2010 se realizó **un carril bici** para enlazar el polígono con los municipios colindantes en la antigua N-340.

Se han instalado **aparcamientos** en la zona urbana y en los alrededores de la estación ferroviaria desde la cual hay un itinerario cómodo y seguro al polígono.

Para atender la demanda creciente algunas empresas se han empezado a dotar de **aparcamiento propio de bicicleta**.

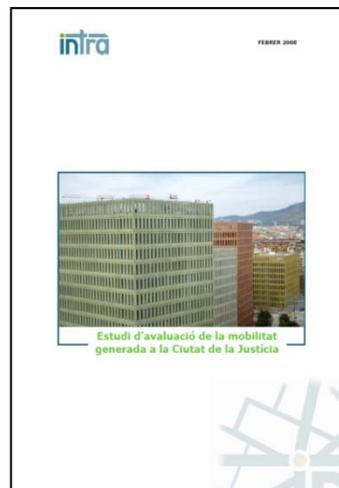


■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- ***Aumentar los desplazamientos en transporte público:***
 - Informar a los trabajadores y trabajadoras de la oferta de TP.
 - Adecuar los horarios del transporte público a las entradas y salidas de los trabajadores y trabajadoras, reforzar las frecuencias y la capacidad.
 - Implantar nuevos servicios y adecuar las líneas de bus existentes, cambiando itinerarios para mejorar la cobertura territorial y acercar las paradas a los centros de trabajo.
 - Bonificación de los abonos de transporte. Los RD6/2010 y RD1788/2010, establecen exenciones en el IRPF a los trabajadores y de las cotizaciones de la SS de los empresarios, cuando estos facilitan abonos de transporte público.

→ Un ejemplo: la Ciudad de la Justicia de Barcelona

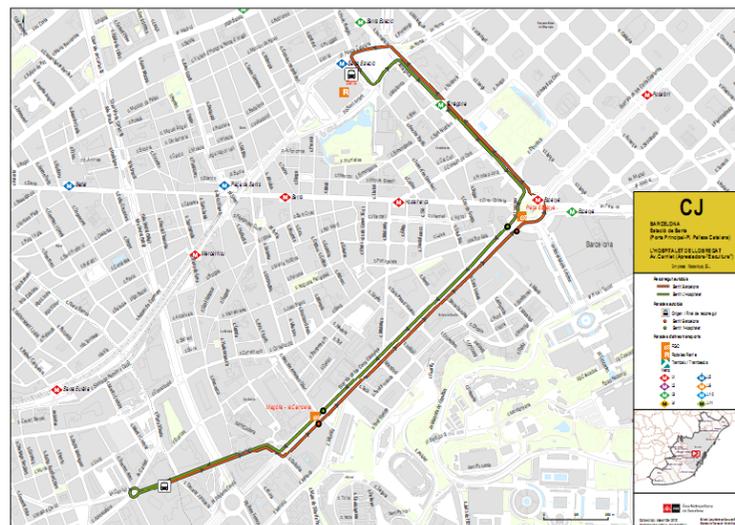
- El nuevo equipamiento judicial supuso el traslado de casi **2.500 trabajadores/as** y más de **10.000 visitantes diarios**.
- En 2008 se concluyó **El Estudio de evaluación de la movilidad generada** que analizaba el incremento potencial de desplazamientos provocado por el nuevo equipamiento judicial.
- Analizó las **necesidades de movilidad** de las personas que se desplazarían hasta el nuevo emplazamiento y estableció **propuestas favoreciendo el acceso en movilidad sostenible**.



- Cuando en 2009 entró en pleno rendimiento la Ciudad de la Justicia, se implantó **el bus lanzadera CJ.**
- Como promotor del complejo judicial la línea **esta cofinanciada por el Departamento de Justicia** de la Generalitat de Catalunya, además de por la Entidad metropolitana de transporte de Barcelona.



- El autobús une la estación de Sants, **el más potente intercambiador ferroviario de transporte público de Barcelona**, con la Ciudad de la Justicia
- Tiene una frecuencia de paso de **15 minutos** y un tiempo de recorrido de **15 minutos**

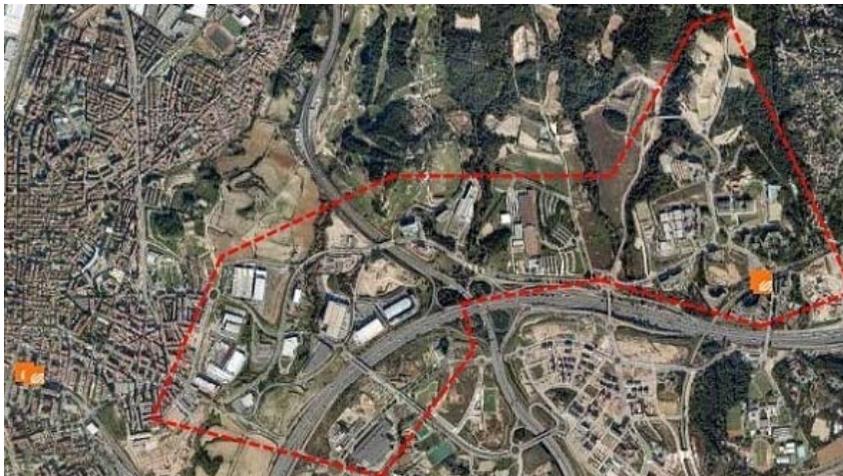


- Para mejorar el tiempo de recorrido **se habilitó un carril bus contrasentido en la calle Tarragona** para ahorrar 5 minutos de trayecto
- En 2009 tuvo una media de **700 viajeros diarios**, en 2010 y en 2012 ha alcanzado los **1.000 viajeros diarios**. Con uno total de 253.000 viajeros anuales.

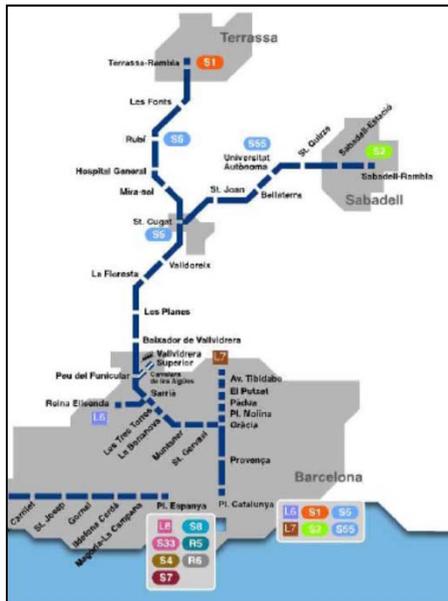


→ Un ejemplo: polígono Can Sant Joan

- **12.000** trabajadores y trabajadoras
- Unas **40 empresas** mayoritariamente medianas y grandes
- **Polígono mixto** sector servicios e industrial (HP, Banc Sabadell, Sharp, TVE, Correos, Catalana d' Occident, Novotel, etc.)
- **5 escuelas** (1 universitaria) con 4.000 alumnos/as



- Del total de trabajadores/as que se desplazan al polígono, **un 26% utilizan el ferrocarril**: en total casi un 1.000.000 de viajeros anuales.
- El 60% de los viajeros del ferrocarril acceden a pie a sus centros de trabajo y el **40% utilizan el bus lanzadera**.



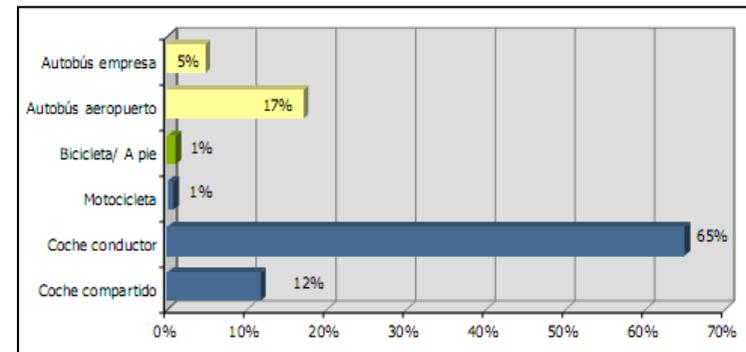
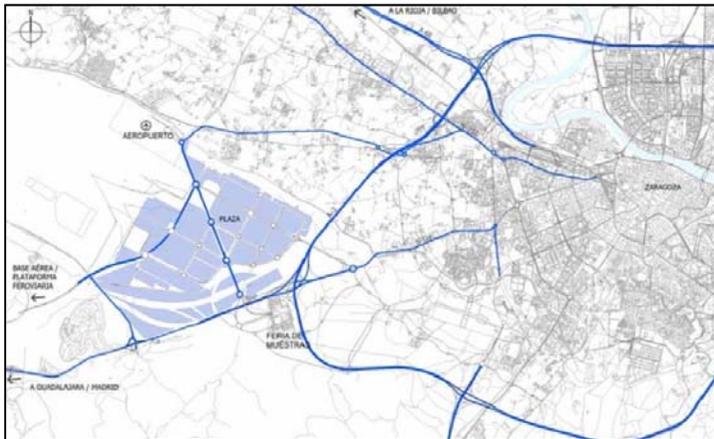
- Intermodalidad ferroviaria- autobús: **eficaz, rápida y cómoda**
- Tiempo de viaje **atractivo**
- Bus lanzadera **exclusivamente laboral**, sin recorrido por casco urbano
- **Oferta ajustada a la demanda**, horarios y recorrido
- La media de usuarios es de unos **1.500 al día** y tuvo **370.000 en 2012**

FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya		Horari feiners Gener 2009	
Autobús Sant Joan ↔ Polígon Can Sant Joan		Circula de dilluns a divendres feiners, excepte mes d'agost i festes locals de Barcelona	
Estació Sant Joan	6.42	7.06	7.30
TVE / Novotel	6.45	7.07	7.31
Gimbernal / THAU	6.48	7.09	7.33
Hewlett Packard	6.48	7.10	7.34
Roche Diagnostics	6.47	7.11	7.35
Deutsche Bank	6.48	7.12	7.36
Can St. Joan Business C.	6.48	7.12	7.36
Culligan	6.48	7.13	7.37
Dermofarm	6.50	7.14	7.38
Top Cable	6.51	7.15	7.39
Salween Logística	6.52	7.16	7.40
Sharp / Banc de Sabadell	6.53	7.17	7.41
Gonessa	6.53	7.17	7.41
Gesthner	6.55	7.19	7.43
Sharp / Banc de Sabadell	6.56	7.20	7.44
Can St. Joan Business C.	6.59	7.23	7.47
Deutsche Bank	6.59	7.23	7.47
Roche Diagnostics	7.00	7.24	7.48
Hewlett Packard	7.01	7.25	7.49
Gimbernal / THAU	7.04	7.28	7.52
TVE / Novotel	7.05	7.29	7.53
Estació Sant Joan	7.06	7.30	7.54



→ Un ejemplo: la Plataforma Logística de Zaragoza

- En 2005 se inaugura, en una encrucijada de la red viaria de la periferia de Zaragoza, el Polígono logístico PLAZA, actualmente cuenta con unos 12.000 trabajadores/as
- Apovechando el paso del bus del aeropuerto por el sector se reconvirtió en el bus del Polígono alcanzando alrededor de 500.000 usuarios al año



- Se ha integrado tarifariamente el bus del PLAZA, se han ampliado los horarios, se han colocado más paradas en el polígono y ahora cuentan con marquesinas.
- Se creado la Mesa de movilidad sostenible.
- Ha empezado una campaña para promocionar el coche compartida.



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- ***Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa***
 - Garantizar el acceso a todos los trabajadores y trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones.
 - Mancomunar entre empresas el servicio de bus par convertirlo en el bus del polígono, parque empresarial, etc.
 - Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público.
 - Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades.



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- *Vehículo privado motorizado*

- **Gestión sostenible del aparcamiento**

- . Priorizar el aparcamiento gratuito para personas con minusvalías, embarazadas, coches compartidos, trabajadores/as con nulas o escasas posibilidades de utilizar alternativas, etc.

- . Tarificar el aparcamiento para financiar las actuaciones de movilidad sostenible.

- . Reducir las plazas de aparcamiento en el espacio público y en el interior de las empresas y acabar con la impunidad



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- **Apoyo al coche compartido**

- . Creación de una agencia del coche compartido que fomente el servicio y garantice los desplazamientos
- . Creación de una página web para gestionar y promover el coche compartido
- . Garantizar las mejores plazas de aparcamiento dentro del recinto de las empresas
- . Ofrecer incentivos económicos, vales de gasolina, etc.
- . Asegurar el retorno a casa, por ejemplo: mediante el pago por parte de la empresa de un taxi
- . Crear un espacio en el portal web de movilidad para ponerse en contacto con los potenciales usuarios del coche compartido

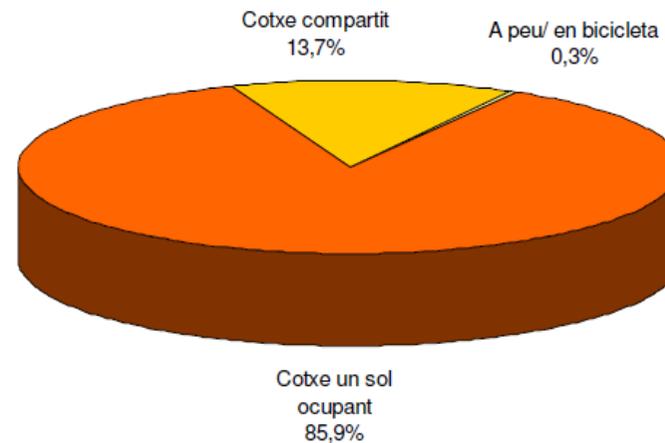


→ Un ejemplo: empresa Denso

- DENSO está localizada en la comarca industrial del Bages, fabrica componentes para el automóvil y tiene una plantilla de **800 trabajadores/as**
- La dirección de la empresa, con la implicación del comité, impulsó la **introducción del coche compartido**
- Se reservaron las plazas de aparcamiento más próximas a la puerta de la planta, **el parking verde**



- Semestralmente **la empresa da 3 premios de 50 € en vales de gasolina** a los trabajadores/as que tienen más tickets verdes acumulados.
- La iniciativa empezó con 15 plazas, que se incrementaron a 31 debido a la **aceptación que tuvo entre los trabajadores/as.**



■ Los planes de movilidad sostenible (el plan de acción)

- ***Otras medidas:***

- Construir un portal web de movilidad para informar de las alternativas al uso del vehículo privado y conectar con el gestor de movilidad para quejas, sugerencias, consultas, etc.
- Incluir la movilidad la auditoria de la movilidad al centro de trabajo para obtener un certificado de gestión ambiental (EMAS o ISO).
- Campaña de difusión del plan de movilidad y de concienciación y sensibilización para el cambio de hábitos.
- Elaborar una guía de movilidad que recoja toda la oferta de modos sostenibles para acceder a los centros de trabajo .



→ Un ejemplo: la Ciudad de la Justicia de Barcelona

- La guía tiene como objetivo **concienciar y sensibilizar** sobre los beneficios de la movilidad sostenible e **informar** sobre toda la oferta de modos sostenibles para acceder al nuevo equipamiento judicial.



Els avantatges de la mobilitat sostenible

Desplaçar-se de forma habitualment en transport públic, en bicicleta o a peu surt més a compte que fer-ho en vehicle privat. Perquè es...

- més eficient,
- més saludable,
- més segur,
- més equitatiu,
- més competitiu,
- i també més econòmic.

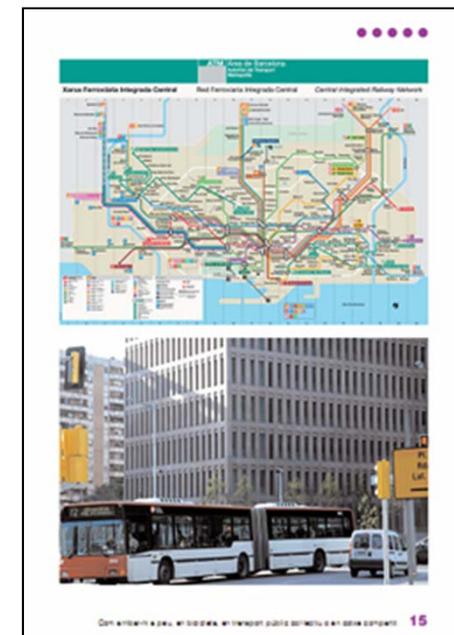
Una mobilitat més sostenible, per tant, beneficia el conjunt de la societat i especialment els treballadors i les treballadores que cada dia es desplacen per accedir al seu lloc de treball.

Comparació entre el cotxe i diferents mitjans de transport per a diversos indicadors ambientals

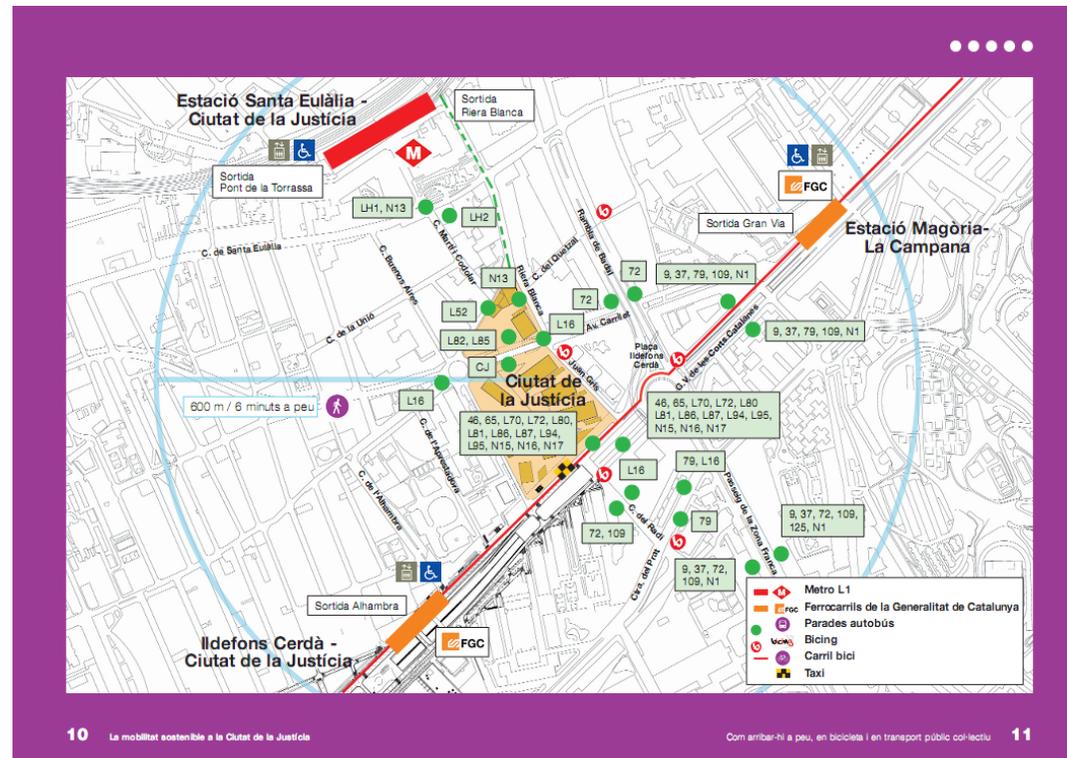
Indicador	Cotxe	Autobús	Bicicleta	Tren
Consum d'energia primària	100%	30%	0%	34%
Emissions de CO ₂	100%	29%	0%	30%
NO _x	100%	9%	0%	4%
HC	100%	8%	0%	2%
CO	100%	2%	0%	1%
Contaminació atmosfèrica total	100%	9%	0%	3%

El valor del cotxe es pren com a referència respecte a la resta.
Font: Guia mobilitat per a la implantació de sistemes de bicicletes públiques en Espanya. IDAE

4 La mobilitat sostenible a la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat



- La guía contiene un mapa del entorno con información de **toda la oferta de movilidad sostenible** para acceder a la nueva Ciudad de la Justicia



■ Los planes de movilidad sostenible (el seguimiento)

□ Indicadores de control y seguimiento del plan

- Evaluar el grado de aplicación de las medidas propuestas en el plan e, igualmente, las consecuencias de la ejecución de las medidas establecidas en el plan de movilidad. Esto permitirá evaluar y revisar la validez de las propuestas y seguir los progresos.

□ Nombrar **Gestores de movilidad**

- Responsables de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o polígono. Igualmente, será responsable de difundir las medidas de movilidad sostenible.



- El contexto de la movilidad
- Los accidentes laborales de tráfico
- Los costes de la accidentalidad
- La planificación y gestión de la movilidad
- **El gestor de movilidad**

■ El concepto y las funciones

Són los responsables de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o polígono. Igualmente, será responsable de difundir las medidas de movilidad sostenible

Las funciones del gestor son:

- Ejecutar las decisiones de la Comisión de Movilidad
- Garantizar la aplicación de las propuestas del plan de movilidad del polígono industrial
- Hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y valorar el grado de ejecución y de cumplimiento



■ Las funciones (II)

- Realizar acciones de negociación con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el ámbito de la movilidad 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.), i hacer la distribución oportuna.
- Realizar acciones informativas, formativas y de asesoramiento en relación con el fomento de la movilidad sostenible a los empresarios y a los trabajadores/as.
- Hacer de nexo de unión entre las distintas administraciones y los operadores de transporte público.



■ Las funciones (III)

- Proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo, movilidad a pie i en bicicleta, coche compartido y otros modos de transporte que redunden en mejorar la movilidad sostenible global del sistema.
- Impulsar y mantener activos los canales de comunicación con los agentes de la comisión y los servicios de información con los trabajadores.
- Promover la edición de materiales informativos y divulgativos sobre los servicios de transporte del polígono, y la movilidad sostenible en general.
- Habilitar una **OFICINA DE MOVILIDAD** en el centro de trabajo o polígono con una prolongación virtual mediante Internet.



■ CONCLUSIONES (I)

Contar con un **Plan de movilidad**, una **Mesa de movilidad** y un **Gestor de movilidad** en los centros de trabajo es clave para la prevención de los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

La cooperación de los diversos agentes con distintos intereses, pero con una responsabilidad compartida en el fomento de la movilidad sostenible y segura, es imprescindible para reducir la siniestralidad.

La implicación de las empresas es clave para ello deben ver las ventajas sociales, económicas y ambientales que implica apostar por un nuevo modelo de movilidad.

Las administraciones públicas deben actuar de intermediarios en el dialogo social y apoyar decididamente con sus políticas de gestión e infraestructuras la promoción de la movilidad sostenible.

La acción sindical reivindicativa y propositiva es un factor relevante para impulsar actuaciones para garantizar el derecho a la movilidad sostenible y segura.



■ CONCLUSIONES (II)

Un marco legal favorable es un requerimiento necesario para promover la movilidad sostenible

Una **política fiscal favorable a los desplazamientos en modos sostenible** es una herramienta que refuerza esta opción para ir al trabajo

Es necesario un **Observatorio de la movilidad al trabajo** para evaluar y hacer el seguimiento de la ejecución de los planes de movilidad y su incidencia en la reducción del siniestralidad



TENEMOS QUE ACTUAR YA PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD, MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE, ATENUAR EL CAMBIO CLIMÁTICO, EVITAR LA EXCLUSIÓN SOCIAL Y REBAJAR LA FACTURA DEL TRANSPORTE.



Manifestación reivindicando transporte público para ir al trabajo en el Aeropuerto del Prat de Barcelona año 2003



Muchas gracias por vuestra atención

Manel Ferri Tomàs

Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente de la CS CCOO

Area de movilidad

Fernández de la hoz, 12

28010 - Madrid

Teléfono: 917028000

Teléfono: 659495446

mferri@ccoo.es

www.ccoo.es

<http://movilidad.istas.net>