

Que se puede hacer para cambiar el actual modo de los desplazamientos al trabajo y volver a casa, para que se realicen de manera diferente a como se hacen ahora.

El científico Arquímedes dijo “dadme una palanca y moveré el mundo”. Con todo el respeto a la propuesta realizada por el físico, ingeniero, inventor, astrónomo y matemático griego, hoy, salvando las distancias en el tiempo, podríamos apostar por conseguir que el transporte público y colectivo tuviese como palanca el autobús de empresa para una nueva modalidad de transporte al trabajo respetuoso con el medio ambiente.

El autobús de empresa ha jugado un papel muy importante en los desplazamientos de las y los trabajadores. No podemos olvidar las rutas de empresas que consisten en ir a través de un trayecto, con horarios acordes a los de entrada y salida al trabajo y paradas establecidas con un tiempo de desplazamiento lo más corto posible, recogiendo a las y los trabajadores hasta llegar al centro de trabajo y vuelta a casa

Desde finales del siglo pasado, los emplazamientos de las empresas han ido cambiando, situándose muchas ellas, cada vez, más lejos de las zonas urbanas (polígonos industriales, parques empresariales etc.). Este cambio, en algún caso, ha tenido que ver con la modificación en el uso del suelo debido a la especulación urbanística, sustentado en algunos casos, en la expansión de la red viaria.

Con las nuevas ubicaciones empresariales y el paso del tiempo, las famosas rutas de empresas han ido desapareciendo, por varios motivos: lo interminable que era el recorrido de la ruta, no siempre las paradas estaban cerca de los domicilios y la poca fiabilidad en el cumplimiento del horario previsto para que el autobús llegasen a ellas. También en muchos casos porque éstas se implantaron cuando se realizó el traslado del centro de trabajo y con el pasar del tiempo no se han adecuado a las nuevas necesidades de las personas trabajadoras, por ejemplo con los cambios en la localización de sus domicilios.

Más allá de estas consideraciones, los nuevos emplazamientos han tenido en común la falta de planificación y de dotación de transporte público colectivo para el acceso de quienes allí trabajan, ofreciendo, en algún caso, espacio de aparcamiento abundante para favorecer el desplazamiento en automóvil.

El nuevo escenario de la movilidad, donde el automóvil es la estrella en los desplazamientos al trabajo, está suponiendo un aumento en los accidentes en itinere, más dificultades para encontrar trabajo para quienes que no disponen de este vehículo, mayor gasto en los desplazamientos al centro trabajo, menor tiempo para el descanso, la actividad personal y la conciliación laboral y familiar, contribuyendo además al aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) ,y por tanto, empeorando la calidad del aire de las ciudades.

Ante esta situación CCOO y nuestro Instituto Sindical de Trabajo Ambiente y Salud (ISTAS) vienen trabajando en la publicación de documentos, guías, así como asesoramiento a nuestros delegados y delegadas para mejorar estos servicios y cursos de formación para dar contenido a la figura del Gestor de Movilidad, para contemplada en la ley de Economía Sostenible y en el borrador de la ley de Movilidad, con un doble propósito: primero, poder promocionar profesionalmente, y segundo, como una posibilidad en la creación de empleo, una vez que los planes de movilidad, en las empresas y administraciones públicas, se contemplen como una obligación en la próxima Ley de Movilidad que CCOO viene reclamando.

La contribución de CCOO al cambio de modelo de movilidad al trabajo, no sólo es en el campo de la formación sino también lo son las propuestas, que las delegadas y delegados del Sindicato, vienen planteando en los ámbitos de negociación colectiva.

La propuestas de movilidad sostenible, segura, saludable, inclusiva, económica y conectada, que a continuación se proponen, apuestan por el mantenimiento del autobús (eficiente energéticamente) de empresa, por ser este modo, actualmente, el más flexible que permite, junto a otros modos, dar respuesta a los retos que nos enfrentamos.

La primera de las acciones, que se debe contemplar en el nuevo escenario, es la creación de la mesa de diálogo para la movilidad en el ámbito concreto: empresa, administración pública, polígono industrial, parque empresarial, etc., en la que participarán empresarias, empresarios, sindicatos y administraciones.

En la mesa de diálogo se establecerán las medidas más apropiadas basándose en el conocimiento de las necesidades de las y los trabajadores y el seguimiento de su aplicación para mejorar la prestación del servicio, como ejemplo, las siguientes:

1. Favorecer, al menos, en hora punta la movilidad de los autobuses de empresa, junto al transporte público colectivo, facilitando el mayor recorrido posible en carril reservado.
2. Garantizar en los nuevos emplazamientos, polígonos industriales, etc., el acceso de los autobuses, impidiendo que el uso del automóvil particular entorpezca su paso por incumplimiento del código de circulación.
3. Las paradas deben estar bien señalizadas y accesibles, con estructuras que protejan de las inclemencias del tiempo.
4. Hacer un seguimiento periódico de su uso y mejorarlas si se considera necesario
5. Promocionarlas de forma permanente explicando sus ventajas e informando de los servicios, con especial incidencia a la nuevas incorporaciones en la plantilla

6. Deben disponer de los autobuses más modernos posible, cómodos y seguros que existan, así como, servicios que se deben ofrecer tales como wifi. Igualmente, se debe descarbonizar las flotas de vehículos incorporando los más eficientes posibles híbridos y eléctricos y poco ruidosos
7. Reforzar el uso de las rutas ya existentes y crear otras nuevas, con la incorporación de trabajadoras y trabajadores de otras empresas y administraciones públicas.
8. Entre empresas y administraciones públicas que no dispongan de autobús de empresa, organizar un proyecto mancomunado para prestar el servicio.
9. Establecer rutas en distintas localidades en las que trabajadoras y trabajadores de distintas empresas o administraciones publicas coincidan en el destino al centro de trabajo.
10. Utilizar los intercambiadores de transportes como plataforma para ir y volver del trabajo en autobús compartido entre trabajadores y trabajadoras de distintas empresas y administraciones públicas.
11. Por su parte las autoridades públicas con competencias en movilidad como, por ejemplo, los consorcios metropolitanos de transporte deben facilitar la implantación y consolidación de estos servicios viéndolos como lo que son actuaciones favorables a la movilidad sostenible que pregonan
12. Establecer rutas compartidas desde los lugares más cercanos del transporte público al centro de trabajo.
13. Las rutas, además de ser seguras, sostenibles y conectadas, deben dar un servicio que reduzca los tiempos en los desplazamientos.
14. Cualquier modificación en la prestación del servicio de transporte debe ser puesto en conocimiento de la representación legal de las y los trabajadores y acordado en la mesa del dialogo de la movilidad.
15. Para concluir, las medidas expuestas, forman parte de otras, que deben ser debatidas en la mesa del diálogo para la movilidad como son: la jornada, horarios de entrada y salida del centro de trabajo, los turnos, los días de trabajo, descanso y vacaciones, quién y cómo debe asumir la inversión en el nuevo modelo de movilidad.

Hay dos cosas que no se pueden poner en cuestión:

- La primera de ellas, es que el actual modelo de transporte al trabajo es insostenible social, ambiental y económicamente por lo motivos ya expuestos.
- La segunda, por muy complejo que sea el poner en práctica alguna de las propuestas realizadas, lo peor sería no intentarlo y dejar que la situación fuese empeorando hasta llegar a la necesidad de adoptar medidas desesperadas para cambiar el actual modelo.

Por último, es imprescindible, que la puesta en marcha de las propuestas realizadas, cuenten con el mayor respaldo posible de las trabajadoras y trabajadores para su aplicación, sabiendo que cualquier cambio de costumbre, necesita un periodo de transición al nuevo modelo de movilidad.

CCOO se compromete a participar activamente en poner en marcha los planes de movilidad al trabajo, a través de sus delegadas y delegados en las empresas y administraciones públicas para seguir avanzando en el uso del transporte al trabajo seguro, sostenible y conectado.

Pablo E. Frutos Rodríguez
Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO.

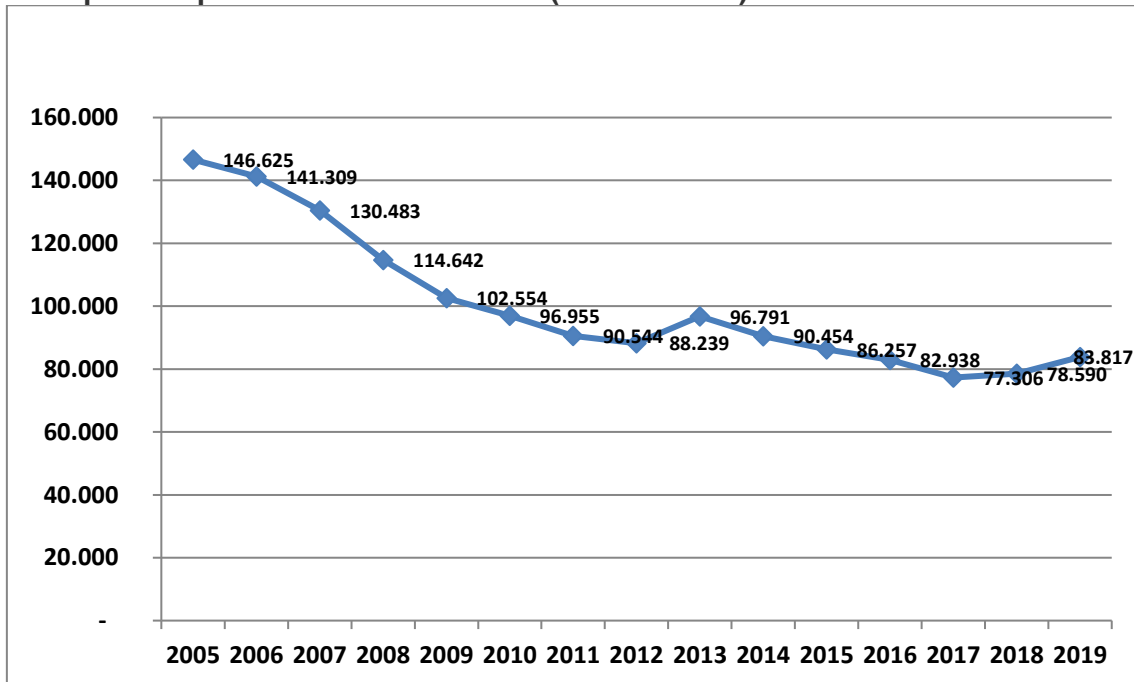
- 2005 – 2019 -43%
- 2017 – 2019 +8%

Transporte especial laboral (unidad miles)

Años	Viajeros
2005	146.625
2006	141.309
2007	130.483
2008	114.642
2009	102.554
2010	96.955
2011	90.544
2012	88.239
2013	96.791
2014	90.454
2015	86.257
2016	82.938
2017	77.306
2018	78.590
2019	83.817

Fuente: Instituto Nacional de Estadística INE

Transporte especial laboral 2005 -2019 (unidad miles)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística INE