





## CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

Estudio realizado por el Área de Medio Ambiente de la Secretaría de Acción Sindical, Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT Aragón, en el marco del Convenio de Colaboración con el Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza para la ejecución de un proyecto de difusión sobre Medio Ambiente.

## CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

**“Movilidad:** es la posibilidad de desplazarse de los ciudadanos que les permite acceder al trabajo, los servicios y a los equipamientos que ofrece la ciudad. La satisfacción de estas necesidades está estrechamente relacionada con la evolución del medio urbano y con las políticas desarrolladas para configurar las redes de transporte más adecuadas. Vinculado a este concepto está el de accesibilidad, entendido como la proximidad de las residencias y actividades en las diversas zonas urbanas. También se aplica a las características de un determinado sistema de transporte que permite alcanzar el destino deseado con la mayor eficacia posible”. Perfil Ambiental de España 2006. Ministerio de Medio Ambiente.

A continuación **se presenta un avance de las conclusiones** del estudio de movilidad de los trabajadores de la ciudad de Zaragoza, estudio que forma parte del **proyecto “Cambio Climático, Movilidad y Trabajadores”** y que se presentará en diciembre de 2007 junto con los resultados de la encuesta de movilidad de los trabajadores.



### 1. CONCLUSIONES



En **Zaragoza** se está produciendo una **segregación del núcleo urbano en base a la capacidad económica de sus habitantes**, factor determinante que favorece la **ineficiencia de la ciudad**, pudiendo llegar a un **modelo de crecimiento insostenible**.

- **Zaragoza es la ciudad española donde más tiempo cuesta aparcar, con una media de 18,6 minutos día.**
- **El grado de ocupación de los vehículos es del orden de 1,19 personas/vehículo, bajando a 1,15 en los barrios rurales.**

**Zaragoza**, lo mismo que el resto de ciudades de España, ha crecido y evolucionado en base a un modelo de ciudad compacta, y por lo tanto eficiente y cohesionada socialmente. Si bien, **en los últimos años y**

por diversas razones el crecimiento de la ciudad está tomado otra dirección, encaminándose hacia un modelo anglosajón que dispersa y separa a los ciudadanos, los servicios, los centros de ocio y los lugares de trabajo.

La ausencia de suelo urbanizable en Zaragoza en el centro de la ciudad obliga a que las nuevas residencias se construyan en el extrarradio e incluso más allá, en poblaciones más o menos distantes. Esto conlleva que el sector terciario también se disperse, así como que se incrementen las distancias a los centros de trabajo fuera de la ciudad. Por tanto el volumen de población que necesita desplazarse cada día se incrementa, y consecuentemente aquellos que utilizan el coche.

- El 51,80% de los trabajadores que tienen que desplazarse fuera de la ciudad por motivos de trabajo tienen su centro de trabajo en el eje de Barcelona, seguido muy de lejos por el eje de Castellón y el de Logroño (16,31% y 12,10% respectivamente).



La movilidad urbana actual –aumento del número de vehículos y gran volumen de tráfico- contribuye en gran medida a la emisión de gases de efecto invernadero, así como al empeoramiento, en los últimos años, de la calidad del aire de Zaragoza.

- El 75,33% de los vehículos de Zaragoza son coches.
- De todos los kilómetros que se recorren en nuestra ciudad al año, el 76,24% es recorrido por los coches.
- Esto supone que consumen la mayor parte del combustible, un 66,95% de las toneladas/año del total.
- El 66,73% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en Zaragoza (203.824 Tn/año de un total de 305.468 Tn/año) son debidas a los automóviles
- Y en los barrios rurales el 77,75% de las emisiones de CO<sub>2</sub> se deben a los automóviles (12.865 Tn/año de un total de 16.546).

La gran concentración de automóviles que diariamente circulan por Zaragoza y su extrarradio, afecta gravemente a nuestro medio ambiente urbano contribuyendo al **cambio climático, la contaminación atmosférica y el ruido**.



Destaca por encima de todas las conclusiones de este estudio, la **utilización masiva del vehículo privado en los desplazamientos diarios a los puestos de trabajo**.

- El 51,4% de los trabajadores utilizan el coche.

- El 27% utilizan el autobús, bien como servicio público o bien como transporte colectivo de empresa.
- El 16,7% van andando a sus centros de trabajo
- La movilidad por trabajo en Zaragoza y todo el área objeto de estudio, supone una media de 2,9 viajes al día.
- En general, ir a trabajar no cuesta ni media hora a 3 de cada 4 zaragozanos, independientemente del medio que empleen.
- El 58,6% de los trabajadores emplean menos de 20 minutos en ir a trabajar. Y el 24,9% tardan entre 20 y 30 minutos.
- Casi el 50% de los viajes son menores de 3 km.



Entre las causas detectadas para optar por una movilidad en vehículo privado al centro de trabajo se señalan:

- **Reducción progresiva del transporte de empresa.**
- **La ausencia de transporte público a los polígonos.**
- **La creencia equivocada de optar por una mayor comodidad (sobre todo en desplazamientos urbanos).**
- **Además se suma una falta de concienciación medioambiental.**
- **Incluso se han detectado diversos factores sociológicos más allá de este estudio.**

En Zaragoza y su área metropolitana predominan los trabajadores ocupados del **sector servicios (67,68%)** y dentro de éste el reparto por ramas de actividad es muy parecido, si bien destacan el comercio, las reparaciones (talleres) y las finanzas y servicios a empresas con un 27,32%. Esto perfila el modelo de movilidad, sobre todo en la ciudad.

- **Zaragoza es una de las ciudades españolas que menos anda, si bien destaca el uso del transporte público como opción para los trabajadores del sector terciario.**

En lo relativo al **sector industrial, un 23,41%** de la población trabaja en dicho sector, destacando la rama del metal con un 13,87% de la población ocupada (General Motors principalmente), que de la misma forma determinan cómo se mueven los trabajadores a su centro de trabajo.

- **Sólo el 1,83% de las empresas disponen de transporte colectivo, dando cobertura a unos 20.000 trabajadores (31,7% de los trabajadores de la industria). Esto se enmarca**

en un tejido empresarial donde en 77,71% de las empresas tienen menos de 50 trabajadores.

Son muy pocas las empresas que disponen de transporte colectivo, 30 se han detectado en el área objeto del estudio. La razón de porque no existen más empresas con transporte colectivo de empresa, la podemos encontrar en que **en empresas pequeñas o medianas al empresario no le sale rentable contratar un sistema de transporte colectivo para sus trabajadores, y prefiere pagar los pluses de transporte.**

- **Un autobús convencional de 12 metros tiene una capacidad de transporte equivalente a 45 turismos, por lo que la tasa efectiva de emisión de contaminantes por viajero del transporte público es muy inferior a la del privado.**

Otra causa es la **descoordinación y falta de concienciación de los trabajadores y empresarios**, pues tampoco tenemos constancia de que exista en polígonos de empresas pequeñas un sistema de transporte colectivo que aglutine a los trabajadores de varias empresas.

Así pues, las razones para que tantos trabajadores utilicen el coche diariamente en muchas ocasiones se deben a una **auténtica necesidad**, pues son muchos los que además de que no disponen de transporte colectivo de empresa tampoco pueden optar por el uso transporte público para desplazarse de su residencia a su centro de trabajo.

Por otro lado, también ocurre que existen trabajadores que a pesar de disponer de transporte público, como ocurre con los trabajadores de Zaragoza ciudad o de aquellos que disponen de transporte de empresa, no lo utilizan. Se detectan otro tipo de razones: **se elige el vehículo privado por comodidad** (dormir 15 minutos más todos los días, llegar antes a casa a la salida, ir a hacer la compra a la salida del trabajo, etc.), **o porque no existe suficiente cultura medioambiental** (no se relaciona la conducción de vehículo privado y el consumo de combustible con las emisiones de gases de efecto invernadero, el uso irracional de recursos naturales, la producción de ruidos, la generación de partículas y contaminantes que afectan a la salud humana, etc.), **o porque se desconoce realmente cuál es el coste que supone ir y volver al trabajo en coche.** (Ver Anexo 5).

- **0,45 euros/km cuesta ir y volver al trabajo cada día.**

El aumento del número de coches particulares contribuye a la dispersión urbana y viceversa, formándose un **círculo vicioso** del que es difícil salir, se necesita el coche porque "todo" está muy lejos, y como se dispone de coche ya no hay impedimento para seguir alejando "todo" del centro.

Y respecto a aquellos **factores sociológicos**, que exceden el ámbito de este estudio, se ha **detectado la influencia de la publicidad y de la sociedad de consumo** en la elección de la movilidad al centro de trabajo en coche como elemento de identificación social.

Apuntar como **disponer o no de vehículo privado se convierte en ocasiones en un elemento determinante para poder optar a un puesto de trabajo**. Nos referimos a como debido a la ausencia de transporte colectivo y/o público, el poder trabajar en muchas empresas es complicado si no se dispone de coche para ir a trabajar. Esto, sumado al coste económico que supone comprar un coche y luego mantenerlo se convierte en una lacra para muchos trabajadores.

Con todo esto, lo que nos encontramos es un **desequilibrio entre los modos de transporte a favor del vehículo privado**.



**Los accidentes in itinere**, aquellos que se producen al ir o al volver del puesto de trabajo, **suponen en Zaragoza, el fallecimiento de más de un trabajador cada mes**.

Aparte de los **impactos negativos en el medio ambiente y sobre la calidad de vida** en las ciudades, el otro factor que no se debe olvidar como determinante en la movilidad al centro de trabajo son los **accidentes in itinere**.

Al contrario que en el uso del coche en la ciudad para desplazarse al trabajo, que apenas si tiene reflejo en las estadísticas de accidentes mortales, al salir fuera de la ciudad y recorrer **más distancias y a mayor velocidad, el número de accidentes en ocasiones con consecuencias mortales, se multiplica**. A la velocidad y a la distancia, **hay que sumar el cansancio y el estrés (prisas, atascos,...) como factores de riesgo**.

## 2. PROPUESTAS



Para conseguir una movilidad sostenible **es necesario abordar el problema desde tres dimensiones: social, económica y ambiental**. La dimensión social debe tender a preservar la calidad de vida de los ciudadanos, la igualdad de oportunidades y el acceso a bienes y servicios en condiciones de equidad; el aspecto económico debe conjugar los intereses del sector transporte y los costes crecientes que supone. Y por último, una adecuada gestión desde el punto de vista ambiental, tiene que abordar los problemas de contaminación atmosférica, el ruido y los impactos que se generan.

La ciudad debe enfrentarse a la crisis del transporte con medidas sencillas y sobre todo abordables económicamente.

## CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

Es **imposible detener el crecimiento y expansión de la ciudad**, la opción es crecer, pero crecer sosteniblemente, por tanto, desde UGT Aragón consideramos que se debe:

- Apostar por la **intermodalidad**, entre todos los medios de transporte público de la ciudad y su área metropolitana.
- Potenciar el **transporte público** frente al coche, dándole más importancia: carriles bus, prioridad en la circulación (horas punta, cruces problemáticos)
- Incrementar la **red de calles peatonales**, así como los **carriles bici**, siempre que sean operativos.
- Aumentar el **número de autobuses lanzadera** para poder cubrir largas distancias en la ciudad con un simple trasbordo, e incluso que lleguen a los **polígonos industriales**.
- Construir **aparcamientos disuasorios** en las afueras de la ciudad con el fin de poder acceder al centro a través de transporte público, andando o en bicicleta. (P+R: Park and Ride).
- **Informar** sobre todas las alternativas al vehículo privado de que dispone el ciudadano a través de **campañas**.
- **Formar** a los conductores noveles y expertos **sobre conducción eficiente de los vehículos privados, camiones y autobuses**, dando a conocer las técnicas de conducción eficiente.

Las propuestas que pueden servir de referencia para alcanzar este **modelo de movilidad sostenible a los polígonos** se enumeran a continuación:

- **Favorecer la movilidad del trabajador al centro de trabajo**, sin necesidad del vehículo privado, a través de medidas concretas y permanentes recogidas en **planes de empresa de transporte colectivo**, con numerosas rutas que den cobertura a todos los trabajadores.
- Tener como referente la **Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia 2007-2020 y las medidas urgentes que le acompañan, sobre transporte**:
  - **Porcentaje mínimo de biocarburantes** (1,9% en 2008, 3,4% en 2009 y 5,83% en 2010, llegando a un 8% en 2012).
  - Planes de movilidad sostenible que fomente el uso del transporte público y los medios no motorizados, integrando **planes de transporte de empresa** que se acuerden mediante negociación colectiva.
- **Incorporar en la negociación colectiva los títulos de transporte en detrimento de los pluses de transporte**, dado que estos últimos incentivan el uso del coche privado a la hora de ir a trabajar.

- **Mejorar la calidad del sistema de transporte público colectivo** para los trabajadores y la ciudadanía en general, de forma que sea una alternativa más ventajosa que el transporte privado, **favoreciendo horarios, frecuencias y tarifas.**
- **Ampliar la red de transporte público,** haciendo que llegue a todo el territorio, incluyendo los polígonos o zonas industriales.
- **Mejorar los accesos a los polígonos industriales, así como la señalización externa e interna,** implantando sistemas de información a la entrada de cada área industrial.
- Realizar un **adecuado mantenimiento y conservación de las carreteras,** principalmente de las vías con mayor tráfico de vehículos.
- **Introducir nuevas directrices en la normativa de ordenación del territorio que planifique la movilidad en el diseño urbanístico,** que prevea los modos de transporte más sostenible, económicos y seguros y que obligue a los promotores a incluir planes de transporte colectivo en el diseño de nuevos polígonos industriales en nuestra Comunidad Autónoma.
- **Racionalizar el uso del automóvil,** fomentando por una parte el **uso del coche compartido** y, por otra, realizando una **gestión de las plazas de aparcamiento en los centros de trabajo,** de forma que no se incentive el uso individual del coche.
- **Fomentar** el uso de otros medios de transporte, como **la bicicleta o los desplazamientos a pie,** siempre que las distancias no sean muy largas.
- **No poner como condición el tener automóvil propio para contratar al trabajador,** lo que incentivará la idea de que es imprescindible tener coche para poder acceder a un empleo.

### **En definitiva, UGT Aragón considera imprescindible:**

- **Una política decidida, clara y bien estructurada al objeto reducir la necesidad de desplazarse en vehículo privado, fomentando la demanda de medios más eficientes de transporte.** Al mismo tiempo que se reduciría sensiblemente el consumo de energía, de contaminación atmosférica y del ruido, el tiempo de los desplazamientos, se reducirían los accidentes de tráfico y por extensión los accidentes laborales in itinere.

Asimismo, esta nueva forma de entender la movilidad **favorece a los colectivos más desfavorecidos,** aquellos que por no tener acceso a un medio de transporte tienen que renunciar a determinados trabajos, especialmente mujeres e inmigrantes, mejorando así su calidad de vida.

**Este modelo de movilidad sostenible** no supone sólo un beneficio para los trabajadores, sino que **afecta positivamente a toda la sociedad,** consiguiendo menores niveles de contaminación atmosférica, de ruidos, de congestión en las ciudades, de mejora de la calidad de vida, **y además a las empresas** que también obtienen beneficios porque mejora la puntualidad de los trabajadores, se reduce el absentismo, se pierden menos horas por accidentes ya que



## CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

disminuyen los accidentes laborales in itinere, se mejora el rendimiento del trabajador debido a que el trabajador padece menos estrés y cansancio.

**Todas las acciones que permitan reconducir la situación actual, deben llevarse a cabo de manera que no se vea comprometido en ningún caso el desarrollo de las actividades cotidianas de las ciudades.**

Ya se ha mencionado el hecho de que el **desplazamiento a los centros de trabajo es un porcentaje muy importante dentro de todo el volumen de tráfico que se desplaza diariamente**, y así ha quedado patente de que es tarea de todos (administración, ayuntamiento, trabajadores, empresarios..., es decir la sociedad en general), el **buscar soluciones y alternativas al vehículo particular.**