

POR UNA MOVILIDAD LABORAL SOSTENIBLE Y SEGURA



medioambiente-cyl@cleon.ccoo.es

POR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA, EQUITATIVA Y SALUDABLE AL TRABAJO

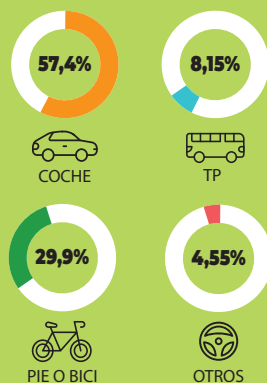
En nuestra movilidad diaria, el **principal motivo de desplazamiento** en un día laborable es el **trabajo** (de media entre el 30%-40% de los desplazamientos), de ahí su importancia en el conjunto de la movilidad. En un escenario de necesaria transición hacia una movilidad basada en los medios de transporte más seguros y sostenibles, ponemos el foco en los desplazamientos in itinere.

¿CUÁL ES EL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL?

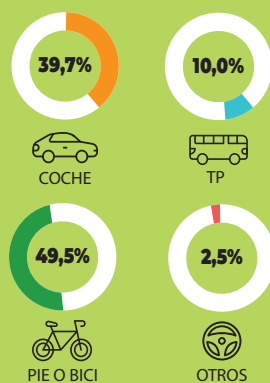
Seguimos teniendo un modelo de movilidad **basado en el vehículo privado**, y unas ciudades diseñadas para el coche; aunque se van produciendo avances, todavía no son suficientes. Esto es todavía más visible cuando nos fijamos en la **movilidad laboral**:

Por motivo trabajo, los viajes en coche y moto suponen un **57,4 % de media**¹, mientras que los viajes en transporte público un **8,2%**. Por motivos distintos de trabajo, los viajes en vehículo privado suponen un **39,7%** de media, los viajes no motorizados un **49,5%** y los viajes en TP un **10%**.

MOTIVO: TRABAJO



MOTIVO: DIFERENTE AL TRABAJO



ESTE MODELO DE MOVILIDAD ES INSOSTENIBLE

LOS IMPACTOS NEGATIVOS DE LA MOVILIDAD LABORAL

Este modelo actual de movilidad cotidiana de las personas trabajadoras genera **impactos** y problemas tanto a nivel **ambiental** como **social y económico**, que hacen necesario abordar el tema con una visión amplia y con la participación de todos los agentes implicados.

1- Datos de Valladolid y León



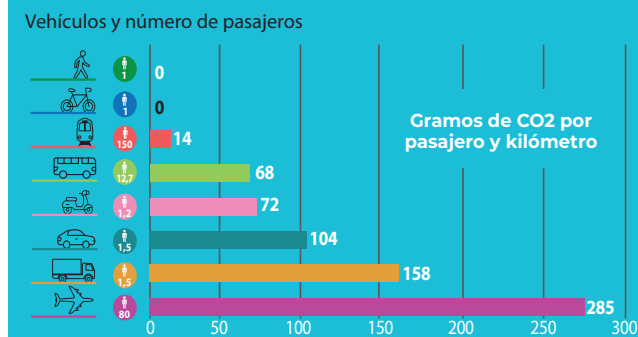
LOS IMPACTOS NEGATIVOS DE LA MOVILIDAD LABORAL

Costes ambientales y de salud pública

> **La contaminación del aire:** La exposición a los contaminantes del tráfico (dióxido de nitrógeno, partículas y ozono troposférico fundamentalmente) tiene efectos perjudiciales en la salud, pudiendo provocar **enfermedades respiratorias y cardiovasculares** agudas. Según el Instituto de Salud Carlos III de Madrid y el Instituto de Salud Global de Barcelona, la contaminación atmosférica causa en las principales ciudades de Castilla y León en torno a **1.000 muertes prematuras**, cada año.

> **El cambio climático:** El transporte es el sector que más contribuye a las **emisiones de gases de efecto invernadero** a nivel estatal, un **33%**, representando el transporte por carretera por sí solo el 30%.

EMISIONES DE CO2 POR MEDIO DE TRANSPORTE

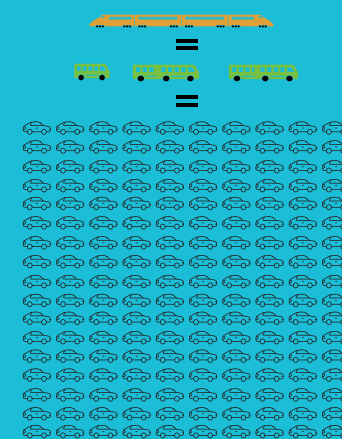


Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente

> **Consumo ineficiente de recursos energéticos:** el transporte supone el consumo de un **41,7% del consumo de energía final** de nuestra economía, y todavía depende en gran medida de los combustibles fósiles.

> **Ruido:** El tráfico se ha convertido en la principal causa de ruido en las zonas urbanas. La exposición al ruido produce alteraciones que se potencian con la contaminación del aire y otros factores ambientales.

> **Ocupación de espacio en las ciudades:** En torno al **60% del espacio público** de media en las ciudades está dedicado al tráfico motorizado. Una plaza de aparcamiento de coche equivale a 5 de ciclomotores y a 10 de bicicletas.



Un trayecto entre el lugar de residencia y el trabajo en vehículo privado consume más espacio por persona que el mismo trayecto realizado en transporte público colectivo.



> **Inactividad física:** El estilo de vida sedentario, unido a la dependencia del coche privado conlleva una reducción de la actividad física. Caminar, ir en bicicleta o utilizar el transporte público reducen el riesgo de tener hipertensión y de sufrir problemas de sobrepeso en un 44 %, así como el riesgo de diabetes en un 34 %.

Los costes económicos

La contaminación ambiental, los problemas de salud, los accidentes, la ocupación del espacio, etc. tienen un coste económico, que llamamos externalidades y que son mucho mayores en el caso del vehículo particular que en otros modos de transporte.

Además el uso de un vehículo para los desplazamientos al trabajo tiene un coste económico personal mucho más elevado del que imaginamos (vehículo, combustible, aparcamiento, seguro, impuestos, mantenimiento, reparaciones, ITV, multas y otros). Una estimación de 15 km de media por trayecto al trabajo (ida), podría representar un coste mensual de 300€. Calcula cuanto te cuesta el coche:



Los costes sociales y laborales

Exclusión laboral y social: la movilidad dependiente del vehículo privado, la falta de oferta de transporte público adecuado o transporte colectivo a muchos polígonos industriales o centros de trabajo y la falta de infraestructuras adecuadas para otras alternativas de movilidad sostenible, provoca que aquellas personas que no dispongan de un vehículo o de permiso de conducir accedan a esos puestos de trabajo.

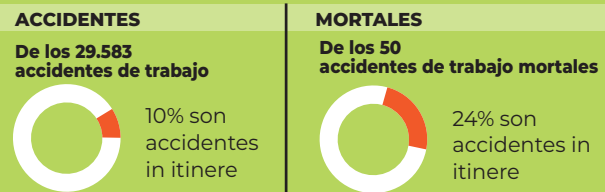
Congestion de tráfico

La accidentalidad de tráfico

ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

La movilidad en itinere supone unos niveles elevados de accidentalidad, hasta el punto que los accidentes de tráfico se han convertido en una de las principales causas de muerte por accidente laboral en España.

En Castilla y León:



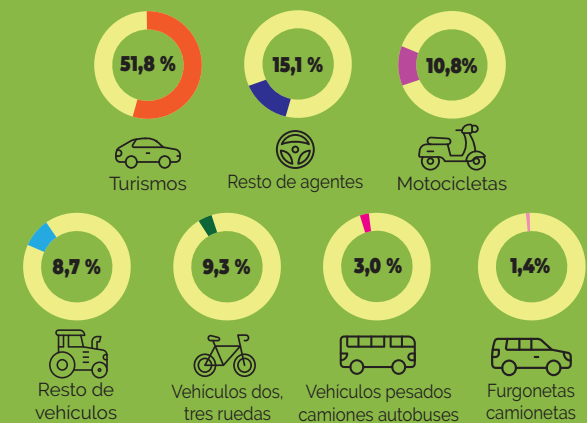
Datos Estatales

De los 647.495 accidentes laborales, el 12% son **accidentes laborales de tráfico** (tanto en jornada como in itinere).

De estos el **70,6% son accidentes in itinere**.

De los 762 **accidentes mortales**, el 30% son accidentes de tráfico, de los cuales el 59% son in itinere (133 personas muertas)

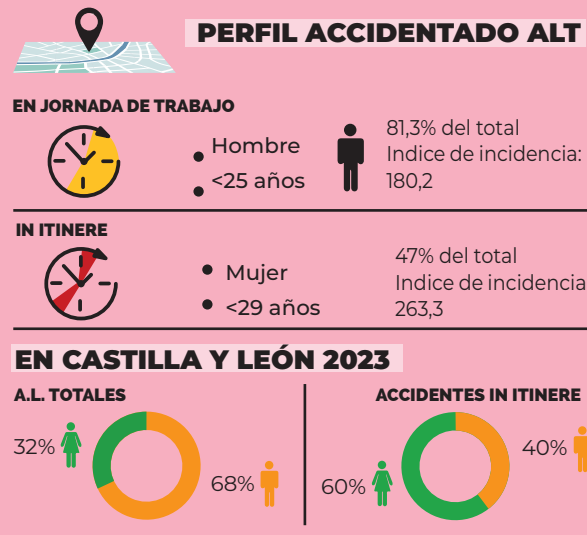
AGENTES IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO IN ITINERE



Fuente: INSST, 2022

¿Cuál es el perfil de la persona trabajadora accidentada?

Mientras los hombres tienen más accidentes laborales que las mujeres en todos los sectores, y muchos más accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo; **los accidentes in itinere los sufren mayoritariamente las mujeres**.



LAS MUJERES COMO PERFIL PRINCIPAL DE ACCIDENTALIDAD IN ITINERE

Dos cuestiones de género como causantes de esta situación: la **mayor parcialidad** y precariedad de las mujeres en el trabajo, y por otro lado la **doble presencia** y el trabajo de cuidados que sigue recayendo mayoritariamente en ellas.

La mayor parcialidad de las mujeres las obliga a realizar más desplazamientos de casa al trabajo; además en los patrones de movilidad se observa una diferencia de género, los desplazamientos de ellos son mayoritariamente lineales y los de ellas forman una red más compleja e incluyen más paradas intermedias, relacionadas con las compras o los cuidados.

El trabajo doméstico también recae fundamentalmente en ellas, por eso hablamos de doble jornada, que hace que tengan más necesidad de llegar a tiempo a según qué cosas, como las relacionadas con los niños o las tareas de la casa, con la carga mental que eso supone.



Los accidentes laborales de tráfico in itinere, al ser reconocidos como accidentes de trabajo, deben ser objeto de prevención en las empresas.

PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO

Para **prevenir la siniestralidad in itinere**, a la vez que **mitigar los problemas ambientales, sociales y económicos** comentados, apostamos por implantar Planes de Transporte al Trabajo, que promuevan una movilidad sostenible, segura, equitativa y saludable. Tras un diagnóstico de la situación en el centro de trabajo, polígono industrial o aglomeración, se propondrán medidas cuyos **objetivos** sean disminuir el número de desplazamientos, y **garantizar el derecho a una movilidad sostenible y segura de las personas trabajadoras**, reduciendo los desplazamientos en vehículo privado a favor de otros modos como **transporte colectivo**, bicicleta, caminar, coche compartido, etc



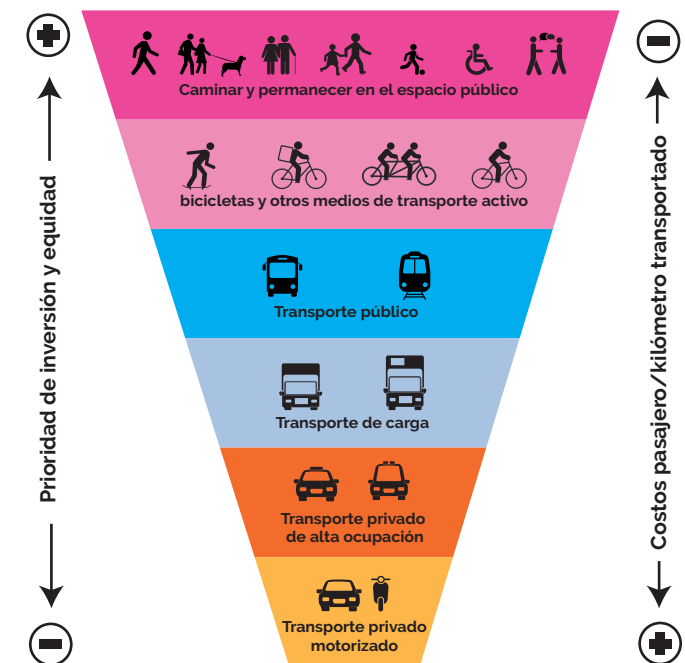
Estos planes tienen que ser negociados y acordados con las personas trabajadoras y sus representantes sindicales, y deberán incluir la perspectiva de género y la diversidad de situaciones individuales que puedan existir.

LA CULTURA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Necesitamos darle la vuelta a la pirámide de movilidad en los espacios urbanos, apostando por los modos sostenibles. Hacen falta políticas de movilidad sostenible y segura que incluyan la perspectiva de género y su intersección con otros vectores (edad, origen, capacidades, etc), para diseñar entornos y ciudades que permitan desplazarse a todas las personas de una forma sostenible y segura. En el caso concreto de los desplazamientos al trabajo, el poder hacerlos de un modo sostenible y seguro debe ser considerado como un derecho de las personas trabajadoras.

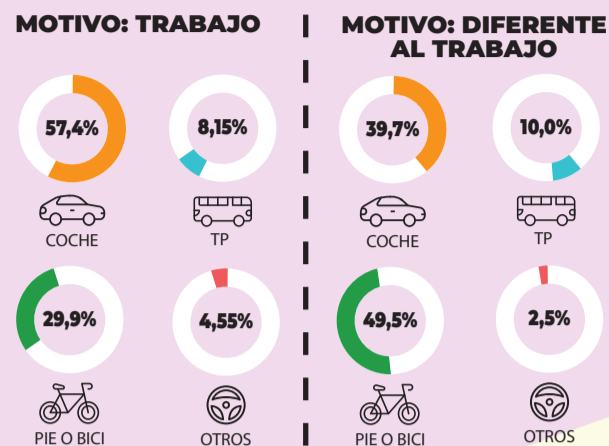
- Hace falta una planificación territorial y urbanística que tenga estas cuestiones en cuenta
- Hace falta un cambio de hábitos colectivos
- Hace falta que las empresas y centros de trabajo apuesten por una movilidad laboral sostenible
- Hace falta un marco normativo que regule y obligue a la implementación de los planes de transporte al trabajo
- Hace falta incluir estas cuestiones en la negociación colectiva

JERARQUÍA DE PRIORIDADES DE MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO



¿CUÁL ES EL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL?

Por motivo trabajo, los viajes en coche y moto suponen un 57,4 % de media¹, mientras que los viajes en transporte público un 8,2%. Por motivos distintos de trabajo, los viajes en vehículo privado suponen un 39,7% de media, los viajes no motorizados un 49,5% y los viajes en TP un 10%.



ESTE MODELO DE MOVILIDAD ES INSOSTENIBLE

1- Datos de Valladolid y León

IMPACTOS NEGATIVOS DE LA MOVILIDAD LABORAL

Este modelo actual de movilidad cotidiana de las personas trabajadoras genera impactos y problemas tanto a nivel ambiental como social y económico, que hacen necesario abordar el tema con una visión amplia y con la participación de todos los agentes implicados.



POR UNA MOVILIDAD LABORAL SOSTENIBLE Y SEGURA



✉ medioambiente-cyl@cleon.ccoo.es 📷 medioambiente_ccoo_cyl

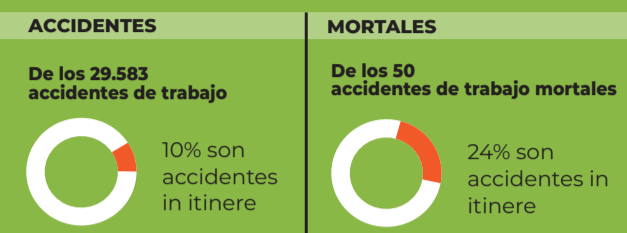
¿CUÁL ES EL PERFIL DE LA PERSONA TRABAJADORA ACCIDENTADA?

Mientras los hombres tienen más accidentes laborales que las mujeres en todos los sectores, y muchos más accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo, **los accidentes in itinere los sufren mayoritariamente las mujeres.**

ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

Los accidentes de tráfico se han convertido en una de las principales causas de muerte por accidente laboral en España.

> En Castilla y León:



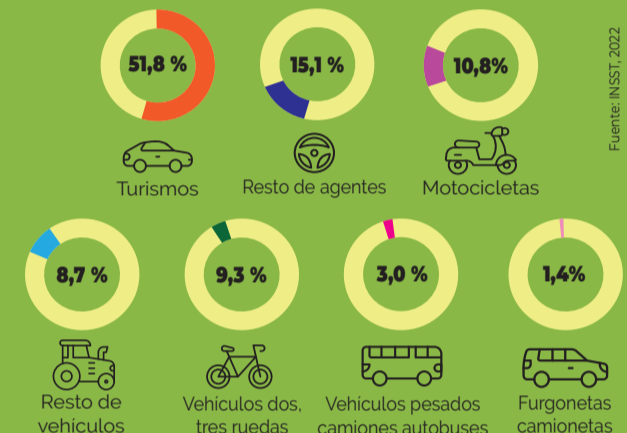
> Datos Estatales:

De los 647.495 accidentes laborales, el **12% son accidentes laborales de tráfico** (tanto en jornada como in itinere).

De estos el **70,6% son accidentes in itinere.**

De los 762 **accidentes mortales**, el 30% son accidentes de tráfico, de los cuales el 59% son in itinere (133 personas muertas)

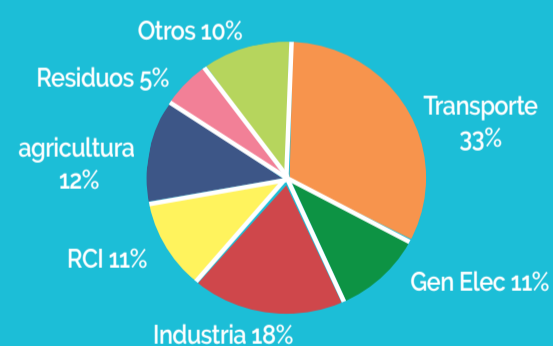
AGENTES IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO IN ITINERE



COSTES AMBIENTALES Y DE SALUD PÚBLICA

- > La contaminación del aire
- > El cambio climático

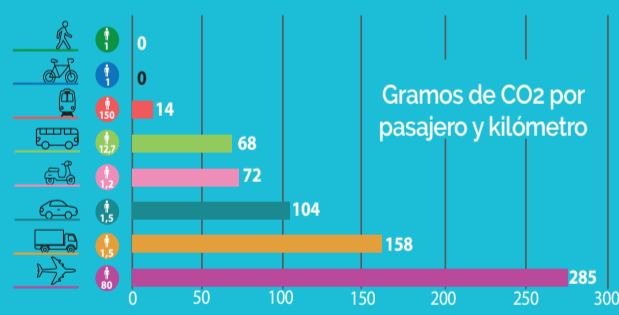
EMISIONES 2023 POR SECTORES



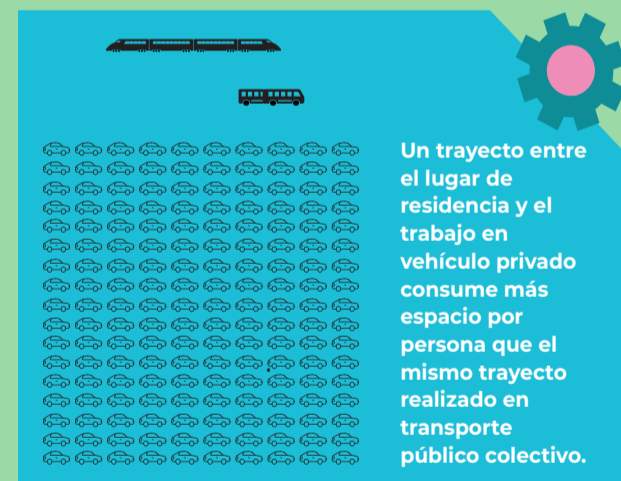
- > Consumo ineficiente de recursos energéticos
- > Ruido
- > Inactividad física

EMISIONES DE CO2 POR MEDIO DE TRANSPORTE

Vehículos y número de pasajeros

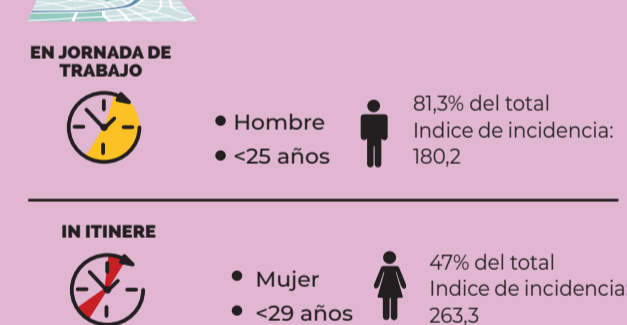


- > Ocupación de espacio en las ciudades: En torno al 60% del espacio público de media en las ciudades está dedicado al tráfico motorizado. Una plaza de aparcamiento de coche equivale a 5 de ciclomotores y a 10 de bicicletas.



PERFIL PERSONA ACCIDENTADA

PERFIL ACCIDENTADO ALT



EN CASTILLA Y LEÓN 2023



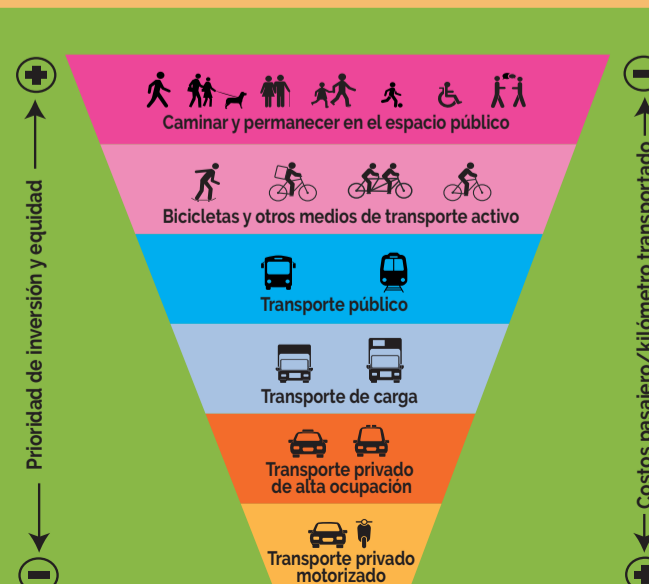
NUESTRAS PROPUESTAS



PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO



JERARQUÍA DE PRIORIDADES DE MOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO



LAS MUJERES COMO PERFIL PRINCIPAL DE ACCIDENTALIDAD IN ITINERE

