

Setmana Europea de Mobilitat: per una mobilitat lliure d'emissions

La pandèmia ha tingut un impacte especial en la mobilitat de les persones. L'eixida de la crisi ha de partir d'un punt d'inflexió, que aprofundisca en les polítiques de mobilitat i disseny de les ciutats perquè la mobilitat de treballadores i treballadors **sigui segura i sostenible**.

Des de CCOO, exigim a l'Administració la posada en marxa de les **mesures** següents que consoliden el transport públic com un element essencial en una economia descarbonitzada:

1. Cal millorar, físicament i sensorialment, totes les **infraestructures** per a facilitar que el conjunt de la ciutadania pugui fer ús de qualsevol mitjà de transport públic.

2. S'han d'establir **punts d'informació** que permeten a usuàries i a usuaris triar la manera de transport públic més adequada a les seues necessitats.

3. En els intercanviadors, cal afavorir la coordinació entre els diferents mitjans de transport per a **facilitar el canvi modal**, disminuir els temps d'espera i millorar l'ocupació del transport. És necessari implementar en aquests mesures d'estalvi i eficiència energètica. I alhora, millora de la mateixa infraestructura quant a dotació de serveis, principalment sanitaris i d'higiene.

4. Cal 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 en qualsevol localitat.

5. S'han de realitzar nous estudis per a redissenyar i dimensionar les **estructures ferroviàries de rodalia i regionals** que asseguruen una mobilitat sostenible i segura, donen resposta a les necessitats locals i siguin un element de cohesió social i vertebració del territori.

6. És necessari facilitar la mobilitat per a satisfer les necessitats de la ciutadania en les seues activitats diàries, i establir **criteris d'horaris i de temps** per a desplaçament al treball, cen-



tres educatius, centres sanitaris, instal·lacions esportives o d'oci, etc. La coordinació d'horaris en diferents maneres es regularà legalment.

7. Cal elaborar **plans d'àrees de circulació** pròpia del transport públic per carretera a les ciutats, i garantir els temps del recorregut.

8. S'ha d'elaborar un **pla d'electrificació** de la xarxa convencional, i prioritzar les línies ferro-

viàries que faciliten l'accés al ferrocarril en condicions de seguretat i d'igualtat entre territoris. Aquests plans s'han de desenvolupar "cantonalitzats", de manera que permeten les entrades en servei parcials, sense esperar a 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. És necessari augmentar la participació del ferrocarril en el **transport de mercaderies**, almenys fins a aconseguir la mitjana europea.

11. Cal enfortir les maneres de transport públic amb una major **dotació de personal i equipament** per a satisfer les demandes de la ciutadania.

12. S'han de dissenyar plans de **formació i capacitat** per al desenvolupament i l'aplicació de noves tecnologies.

13. És necessari elaborar i aprovar un model de **finançament** del transport públic.

14. Cal elaborar una **Llei de mobilitat** sostenible i segura.

Finalment, CCOO assenyalava que el transport públic (el ferrocarril, l'autobús, el metro, el tramvia, el taxi, les VTC, etc.) com a servei essencial, per a la ciutadania, no ha de perdre la seua característica de **gestió pública**. La consolidació de la gestió pública del transport i la implementació de les mesures ací assenyalades contribuiran de manera inequívoca a aconseguir els objectius de neutralitat climàtica l'any 2050.

Un eix estratègic per a l'eixida de la crisi

L'acord de reconstrucció 'Alcem-nos', fruit del diàleg social entre els sindicats CCOO PV i UGT PV, patronal autonòmica CEV i el Govern valencià, considera la mobilitat de les persones com un **eix estratègic** per a l'eixida de la crisi provocada per la pandèmia de la COVID-19.

El pacte per a la recuperació del País Valencià, inclou les mesures següents a desenvolupar en el curt i mitjà termini. Totes aquestes estan alineades amb els plans *Next Generation* de la Unió Europea:

- Plans de **renovació de vehicles** elèctrics i punts de recàrrega tant en l'àmbit particular com en l'industrial.
- Nou **mapa concessional** de transport públic regular interurbà de viatgers per carretera. Un mapa en el qual preval



El pacte per a la recuperació social 'Alcem-nos' considera la mobilitat de les persones com un **eix estratègic** per a l'eixida de la crisi provocada per la pandèmia.

l'accessibilitat i la complementarietat entre maneres de transport per a estendre la cobertura territorial.

- **Integració tarifària** única.
- Potenciació de la **intermodalitat** amb estacionaments dissuasius per als vehicles motoritzats.
- Avanç en la **conversió en zona de vianants** de les ciutats, a més de la gestió de les zones de baixes emissions (ZBE) i carrils prioritaris.

- Reforç per als **plans de mobilitat sostenible** en compliment de la Llei 6/2011 de mobilitat de la Comunitat Valenciana i de la Llei 14/18 de gestió, modernització i promoció de les àrees industrials.



Sinistralitat de camí al treball

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 o tornar del treball, en 3.135 accidents.

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



Segons l'informe de l'Observatori de l'INVASSAT sobre la caracterització de la sinistralitat en itinere sobre dades de 2018 (disponible [ací](#)) s'extrauen les conclusions següents:

- ➡ Les hores més crítiques són les 15.00 i les 07.00 hores. La grandària de les empreses amb major sinistralitat té entre 11 i 50 persones treballadores. Els accidents es produeixen en vehicles motoritzats lleugers i majoritàriament homes.

** Des d'ací volem recordar la víctima d'accident laboral mortal, el passat 25 d'agost a Benidorm, quan un autobús interurbà va atropellar una jove de 29 anys que es desplaçava amb vehicle personal al seu lloc de treball en un centre sanitari.*

Avantprojecte de Llei de canvi climàtic i transició ecològica

El capítol VI regula les polítiques de mobilitat i transport. Un apartat en el qual es promou la mobilitat sostenible, basada en un model de transport públic, col·lectiu i intermodal. Es pretén **reduir les emissions i racionalitzar el vehicle privat** a partir d'incentius econòmics i administratius per a la seua conversió o substitució per alternatives no contaminants, així com aparcaments dissuasius i delimitació de zones de baixes emissions (ZBE) a les ciutats.

Avança en la Llei de mobilitat i en la Llei d'àrees industrials en la implantació efectiva de plans de mobilitat sostenible en les àrees generadores d'alta mobilitat.

Per a la **renovació de flotes**, Administració i empreses estaran obligades a substituir progressivament els seus vehicles de combustió interna per vehicles lliures d'emissions. Les empreses de lloguer de vehicles, com també les grans i mitjanes empreses que substituïsquen anualment més del 30 % dels seus vehicles, en renovar les seues flotes compliran amb els percentatges mínims d'adquisició de vehicles lliures d'emissions, encara que aquests podran ser modificats pel Consell mitjançant decret. Aquestes dades han de ser comunicades a l'Administració que s'obliga a verificar-les.

L'Administració adoptarà les mesures necessàries perquè l'any 2040 els vehicles a motor que es matriculen a la nostra autonomia siguen lliures d'emissions. L'any 2050, el parc de vehicles ha de ser lliure d'emissions. Els municipis hauran d'establir restriccions de circulació si se superen els valors límit de qualitat de l'aire.

Tots els **aparcaments d'edificis** no residencials han de tindre un punt de recàrrega de vehicle elèctric per cada 40 places. A més, els aparcaments en edificis no residencials de nova cons-



truïció, o on es realitze una reforma integral, un per cada 10 i preveure la instal·lació futura d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics per cada 5 places

Any de renovació	Percentatge mínim d'adquisició d'unitats	Percentatge mínim sobre el nombre total d'unitats de la flota
2020	2 %	0,6 %
2021	4 %	1,2 %
2022	6 %	1,8 %
2023	9 %	2,7 %
2024	12 %	3,6 %
2025	17 %	5,1 %
2026	22 %	6,6 %
2027	28 %	8,4 %
2028	35 %	10,5 %
2029	42 %	12,6 %
2030	50 %	15 %
2031	58 %	17,4 %
2032	68 %	20,4 %
2033	78 %	23,4 %
2034	88 %	26,4 %
2035	100 %	30 %

Consell Municipal de Medi Ambient de la ciutat de València

CCOO PV va proposar en el Consell de Medi Ambient, un òrgan de caràcter consultiu i obert a la participació ciutadana, les mesures següents:

- Increment de les freqüències de pas de les **línies urbanes de l'EMT**.
- Garantia de les **mesures de prevenció** (com ara la distància de seguretat i la higienització).



- Desenvolupament de les mesures per a la **seguretat de les dones** (cal modificar rutes o parades intermèdies, ús de tecnologia).

- Establiment de preus provisionals segons les **rendes de les persones** que han perdut el seu lloc de treball o s'han vist afectades per expedients de regulació temporal d'ocupació (ERTO).



“El nostre model de mobilitat laboral té conseqüències directes en la sinistralitat i en el canvi climàtic”

Per al secretari d'Acció Sindical, Salut Laboral i Medi Ambient de CCOO PV, Daniel Patiño, l'eixida de la crisi no pot ser a costa de l'augment del trànsit rodat i majors emissions. En la Setmana Europea de la Mobilitat, que va culminar el 22 de setembre, CCOO

PV insta a l'Administració valenciana a desenvolupar les mesures acordades en el pacte de reconstrucció 'Alcem-nos', com ara la implantació de plans de mobilitat sostenible i la defensa dels serveis públics de transport.

La pandèmia ha tingut un enorme impacte en la mobilitat per les restriccions i la caiguda de l'activitat, una situació que exigeix mesures de reforçament en el transport públic per garantir condicions de seguretat, higiene i confiança.

“L'eixida de la crisi no pot ser a costa de l'augment del trànsit rodat, majors emissions que van en una línia oposada a la situació d'emergència climàtica i a la qualitat de l'aire”, assenyalava Daniel Patiño, responsable d'Acció Sindical, Salut Laboral i Medi Ambient de CCOO PV.

El sindicat considera prioritari impulsar, mitjançant la concertació social i dels acords interconfederaus i territorials, els plans de mobilitat sostenible als centres de treball amb gran concentració de mà d'obra (polígons industrials, centres comercials, administratius i/o sanitaris etc.) perquè una gran quantitat dels desplaçaments s'hi realitzen a causa del nostre treball. *“Això no és una moda passatgera, influeix directament en l'economia, en les persones i en el nostre entorn”* afirma Patiño, i recorda que la Llei de mobilitat de l'any 2011 i la Llei d'àrees industrials de 2018, ja preveuen aquestes eines que només des del diàleg social tripartit hi poden tindre l'impacte desitjat, però que fins ara, *“hi troben moltes resistències”*.

La mobilitat cal considerar-la com a una condició laboral que redunda en els resultats econòmics de les empreses, en la salut laboral de les persones i en la lluita contra el canvi climàtic. *“El seu impacte no té a veure només amb l'emergència climàtica: no podem oblidar que 15 persones han perdut la vida en accidents de treball in itinere fins al juliol d'enguany”,* ha assenyalat el responsable de Medi Ambient.

CCOO PV valora les intervencions urbanístiques en matèria de conversió en **zona de vianants** de les ciutats, així com l'augment de carrils específics per a la mobilitat electrificada individual, però recorda que s'hi estan incrementant substancialment les activitats de logística i repartiment per mitjans motoritzats. *“No podem permetre un pas enrere en una mobilitat segura, sostenible i integradora des de la perspectiva de gènere”,* conclou el dirigent sindical.

El sindicat ha elaborat l'informe **‘Mobilitat laboral postco-vid-19 i negociació col·lectiva’**, que resumeix el posicionament de CCOO PV i inclou les propostes d'intervenció sindical. L'estudi aporta dades sobre sinistralitat, emissions i transport, entre altres aspectes relacionats amb la mobilitat. Pots accedir a l'informe de mobilitat complet en aquest enllaç (fes clic ací).