

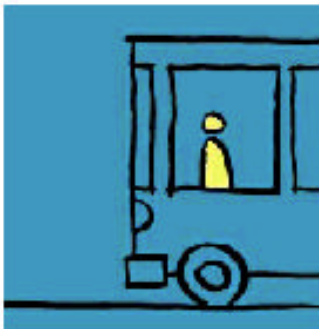
**MÁS ALLÁ DE LA SEMANA DE LA MOVILIDAD Y DEL DÍA SIN COCHES.**



**PROPUESTAS:**

**-POR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

**-POR LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES IN ITINERE**



Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente  
Dpto. Medio Ambiente  
Zaragoza, 22 de septiembre de 2004

## MÁS ALLÁ DE LA SEMANA DE LA MOVILIDAD Y DEL DÍA SIN COCHE

UGT Aragón, con motivo de la celebración de la Semana de la Movilidad y del Día sin Coche, traslada a las autoridades locales y regionales una serie de medidas sobre movilidad urbana que repercuten directamente en el ámbito laboral, dado el incremento que se da cada año de los accidentes laborales en los desplazamientos al puesto de trabajo.

El día “¡La ciudad, sin mi coche!” se enfoca hacia la **recuperación de la ciudad** a través de actuaciones encaminadas al incremento de una **conciencia pública** que lleve a fomentar el desarrollo de pautas de conducta que sean compatibles con **una mejor movilidad urbana**.

Su objetivo es doble. Por un lado la concienciación pública, así se plantea la problemática de la movilidad urbana (congestión, contaminación, seguridad...), permitiendo a los ciudadanos europeos volver a descubrir su ciudad y su patrimonio, en un entorno más agradable, y por otro lado, se da una oportunidad a las **Autoridades locales** para probar *in situ* nuevas formas de desplazarse (planes de tráfico urbano, vehículos ecológicos, zonas peatonales, carriles de bicicletas, etc.).

El objetivo, sin embargo, no es dejar de usar el coche, ni culpar a los ciudadanos por su deseo de movilidad, sino más bien **reflexionar en torno a la movilidad urbana y a un nuevo sistema de transporte que permita compartir mejor el espacio urbano**.

Para UGT Aragón el **22 de septiembre** -el **Día sin Coche**- se convierte en un **día reivindicativo** más aún cuando se suma a los actos de la Semana Europea de la Movilidad la celebración del día “**Al trabajo sin mi coche**”. Así pues, especialmente reclamamos desde nuestra organización sindical una serie de medidas encaminadas a reducir los accidentes *in itinere*, accidentes laborales que cada año repercuten más seriamente sobre los trabajadores, bien porque afectan a su calidad de vida, a través de lesiones irreversibles o bien porque estos accidentes se cobran la vida del trabajador.

Los datos recogidos desde 1992 hasta agosto de 2004 incluido, nos muestran una realidad muy dura, **16.634 accidentes in itinere en nuestra Comunidad Autónoma, de los que 158 han sido mortales**, lo que supone que casi 4 trabajadores por cuenta ajena sufren un accidente al día al ir o al volver del trabajo y lo que es más grave, que 1 trabajador fallece cada mes en estos recorridos, todo esto sin tener en cuenta, por una parte, los accidentes “en misión”, es decir, aquellos que se producen en jornada laboral y que tienen relación con los accidentes de tráfico, y por otra parte, los accidentes de los trabajadores autónomos que no se contabilizan en las estadísticas oficiales y que dispararían estas cifras a valores escandalosos, dado que son muchos los transportistas y conductores que trabajan por cuenta propia.

Acc. in itinere con baja en Aragón	LEVES	GRAVES	MORTALES	TOTALES
1992	963	37	5	1.005
1993	807	55	9	871
1994	762	45	9	816
1995	698	21	5	724
1996	841	39	11	891
1997	967	53	13	1.033
1998	1.159	57	18	1.234
1999	1.438	70	24	1.532
2000	1.703	75	13	1.791
2001	1.724	62	14	1.800
2002	1.868	47	18	1.933
2003	1.770	72	15	1.857
2004 (*)	1.116	27	4	1.147
<b>TOTALES</b>	<b>15.816</b>	<b>660</b>	<b>158</b>	<b>16.634</b>
	<b>3,4 acc/día</b>	<b>4,3 acc/mes</b>	<b>1 acc/mes</b>	<b>3,6 acc/día</b>

Fuente: IASSL-DGA. Elaboración propia.

(\*) Datos hasta el mes de agosto incluido.

Esta situación es consecuencia de diversos factores, si bien **la reducción progresiva del transporte de empresa que se está produciendo desde ya hace unos años, la ausencia de transporte público a los polígonos industriales, la deficiencia en los accesos y en las señalizaciones, así como en las infraestructuras de transporte aragonesas, son factores de riesgo que inciden directamente en la siniestralidad laboral**, incrementando el número de accidentes de forma alarmante.

Por otra parte, dentro de estas circunstancias en la que ya nos encontramos es imprescindible empezar **a tener en cuenta en el planeamiento urbanístico, en la políticas territoriales y en los planes de transporte público, el incremento que se va a experimentar en la movilidad urbana** en los próximos años con las previsiones que se dan desde los planes de crecimiento de los polígonos industriales de nuestra ciudad y su área de influencia.

Esta situación se va a dar en **PLA-ZA**, en el polígono **EMPRESARIUM**, en **Centrovía** o en municipios del entorno a los que **se van a desplazar de aquí a 45 años más de 10.000 trabajadores** que se sumarán a los que ya lo hacen cada día para trabajar en las empresas que ya se han instalado en dichos polígonos industriales o que están realizando trabajos de urbanización y/o acondicionamiento de estas áreas.

El hecho de que 10.000 trabajadores se desplacen cada día, en su mayor parte de forma dispersa e individual, a estos polígonos industriales va a suponer un grave problema de movilidad, de incremento de los accidentes in itinere, de afecciones para la salud pública el medio ambiente, afecciones principalmente debidas a las emisiones de los tubos de escape, emisiones que principalmente son partículas y gases de efecto invernadero.

Es preciso apuntar que el **Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión** publicado en el BOE del 7 de septiembre, a través del Real Decreto 1866/2004, aunque no planifica actuaciones específicas para la reducción de emisiones del sector del transporte, se refiere al mismo no sólo como **actividad económica** sino como **actividad de los ciudadanos** en cuanto a satisfacer sus necesidades de movilidad en relación con los desplazamientos al trabajo, a los lugares de compra y de ocio, **por lo que la intervención de los ayuntamientos es esencial a través de planes de movilidad urbana** (estacionamientos disuasorios, regulación de aparcamientos, mejora del transporte público, fomento de la movilidad no motorizada, regulación de la carga y descarga y regulación del acceso a los centros urbanos), **planes de transporte para empresas** (coche compartido, lanzaderas y ayudas en los abonos de transporte), **mejoras en los medios colectivos de transporte así como en las infraestructuras de transporte existentes** (intercambiadores modales, carriles bus), **promoción de la conducción eficiente de los vehículos, así como el fomento de buenas prácticas en el tráfico.**

En esta línea, nuestra organización sindical **considera que en relación con el ámbito laboral** que es el que más vehículos privados mueve, **se deben tomar una serie de medidas tales como:**

**-Favorecer la movilidad del trabajador a las empresas**, sin necesidad del vehículo privado, a través de medidas concretas y permanentes como **planes de empresa de transporte colectivo** a través de la Negociación Colectiva, así como **aplicar las medidas complementarias recogidas en el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión respecto a los planes de transporte en empresas de más de 200 trabajadores.**

**-Mejorar la calidad del sistema de transporte público** para los trabajadores y trabajadoras y los ciudadanos en general, de forma que sea una alternativa más ventajosa que el transporte privado, **favoreciendo horarios, frecuencias y tarifas**, demanda no sólo dirigida a las autoridades locales, sino también a las compañías de transporte público.

**-Ampliar la red de transporte público**, haciendo que llegue a todo el territorio, tanto el estrictamente urbano como **a 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.

-Desarrollar por parte del IASSL (junto con la DGT) un **programa de formación específico sobre conducción preventiva**, no sólo dirigido a **prevenir accidentes y reducir riesgos como el estrés** en los trayectos al centro de trabajo, sino también encaminado a **reducir las emisiones contaminantes** (humos y ruidos) y por tanto el despilfarro de combustible realizando una conducción racional y más económica.

Por otra parte, UGT Aragón considera que para alcanzar un adecuado nivel de vida, **es imprescindible un acceso por igual para todos a una movilidad racional**, en base a un **modelo de ciudad con criterios sostenibles**, criterios que aúnen los objetivos de todos los elementos que integran las ciudades: los trabajadores, los estudiantes, los jóvenes, los inmigrantes, los mayores, aquellos con movilidad reducida, los ciudadanos en general, sin distinción de genero, junto con las calles, las zonas verdes, las obras, los vehículos, los comercios, el ocio, el trabajo, y un largo etcétera de elementos que tienen un objetivo común, la mejora de la calidad de vida. Así **el transporte se convierte en indicador** de dicha calidad de vida y por extensión **indicador del modelo de ciudad** que tenemos en la actualidad.

Zaragoza, dispone de una amplia **red de transporte urbano**, si bien **no cubre todas las expectativas de los ciudadanos** (no llega a toda la ciudad, faltan vehículos en horas punta, no utilizan combustibles limpios, existe un único modelo de transporte -el bus-), además de que esta red no se complementa con otros tipos de transporte como el tranvía ligero, la bicicleta o los sistemas de parking disuasorio conectados con el centro urbano.

**Favorecer la movilidad racional, depende de muchos factores, estando la mayoría de ellos en manos de las autoridades locales y regionales**, porque es imprescindible abordar seriamente este tema dado que **el transporte realiza el mayor consumo de energía** – principalmente a través de los combustibles fósiles- y por tanto el mayor número de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero. Apuntar que **el uso del transporte privado produce el 40% de la emisiones de CO<sub>2</sub>**.

Es imprescindible abordar seriamente el tema de la movilidad urbana pues los vehículos son los que realizan la mayor aportación de gases de efecto invernadero, así UGT Aragón, considera que **es imprescindible abordar definitivamente el tema de la Movilidad Urbana de una manera integral, entendiendo el trabajador como un ciudadano que tiene unas necesidades de movilidad que cubrir dentro de unos parámetros de calidad de vida, y entendiendo al ciudadano como parte del ecosistema urbano con unas necesidades de movilidad que en ocasiones se cubren de una forma irracional**.

**La Semana Europea de la Movilidad y el día sin coches es algo más que una semana o un día, es una forma de entender la ciudad sostenible y los sindicatos como agentes del desarrollo sostenible tenemos mucho que hacer y que decir sobre este tema.**

Las autoridades locales deben favorecer el uso del transporte público, el uso racional del vehículo privado, el uso de medios de transporte alternativos, la participación ciudadana, el

acceso a la información, la posibilidad de formación, desarrollando políticas locales con medidas específicas para ello: abonos de transporte por zonas/horas/días, prolongación horaria del transporte público en fines de semana, facilidad de acceso a personas con reducida movilidad (eliminación de barreras urbanísticas y en los transportes, uso del lenguaje Braille en paradas bus, calles singulares), áreas de circulación con límites de velocidad (30, 40 y 50), carriles-bici funcionales (en calzadas, aceras y zonas peatonales), campañas informativas sobre los beneficios, para la salud, la economía doméstica y el medio ambiente, de dejar el vehículo privado en casa, actividades escolares de sensibilización, formación para conductores, incentivación del uso de la bicicleta (acuerdos con comercios, bonificaciones específicas, zonas para aparcar, oferta de alquiler a bajo coste en la Estación Intermodal y otros puntos de llegada de viajeros-día), promoción de los viajes a pie (rutas para ir al centro, a los museos, a las zonas de ocio).

**Consideramos que el Ayuntamiento de Zaragoza debería haber desarrollado una campaña más ambiciosa, que fomentara la movilidad racional no sólo para un día, pues este tema debe trabajarse día a día y con la participación de las organizaciones sindicales, como representantes de los trabajadores –siendo los trabajadores los que realizan la mayoría de los traslados en las ciudades-, y de otros colectivos que desarrollan actividades al respecto.**

