



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 2007 de Colaboración con el Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza para la ejecución de un proyecto de difusión sobre Medio Ambiente.

1.-OBJETIVOS DEL ESTUDIO



El presente trabajo realizado por el Área de Medio Ambiente de UGT Aragón tiene como **objetivos**:

- hacer **reflexionar** sobre el **modelo de movilidad del que disponemos** y al mismo tiempo **diseñar pautas y estrategias** para cambiar hacia un modelo más racional y sostenible para la ciudad y sus ciudadanos, y sobre todo para los trabajadores,
- realizar un **análisis** de cómo es la **movilidad de los zaragozanos a sus centros de trabajo**,
- tener una visión global del tema y **hacer un diagnóstico**,
- perfilar en la medida de lo posible **soluciones** para intentar lograr una "movilidad al centro de trabajo" más racional y sostenible con el medio ambiente, la economía y la sociedad zaragozana.

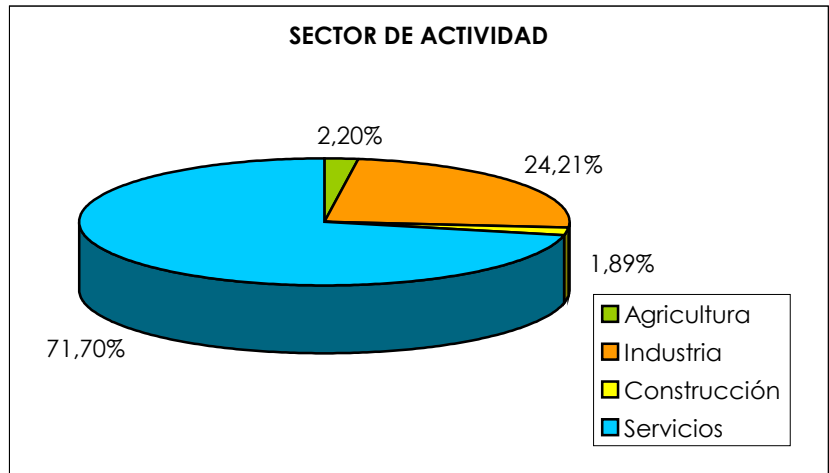
2.-RESULTADOS

A través de esta **encuesta se han podido conocer**:

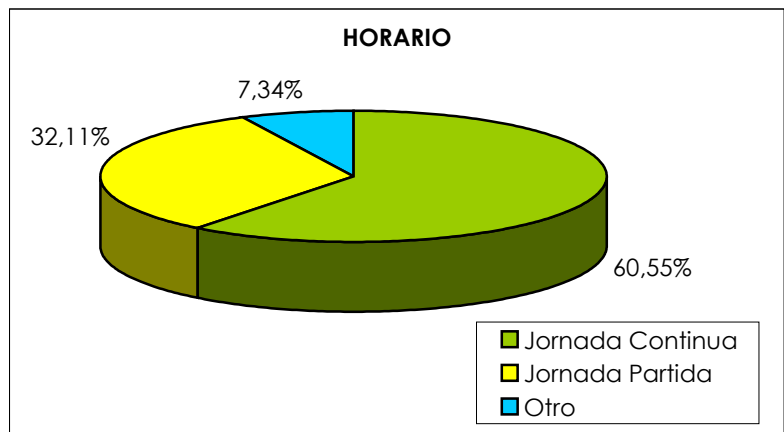
- **los hábitos en cuanto a desplazamientos laborales de los diferentes sectores**,
- **la influencia que los horarios de trabajo tienen a la hora de elegir una u otra manera de desplazarse**,
- **las razones por las que se elige un medio de transporte y no otro**,
- **así como las sugerencias y mejoras que los trabajadores creen necesarias para favorecer una movilidad más racional en la ciudad y sobre todo a sus centros de trabajo, consiguiendo que esta sea más sostenible y respetuosa con el medio ambiente.**

2.1.-SECTORES DE ACTIVIDAD

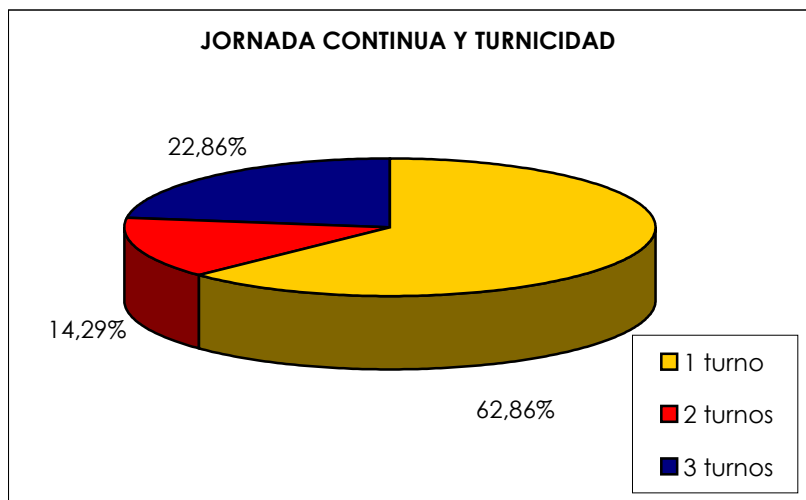
La mayor parte de la población ocupada de Zaragoza se dedica al **sector servicios**.



2.2.-HORARIO DE TRABAJO



Dentro de la **jornada continua**, se dan las siguientes situaciones:

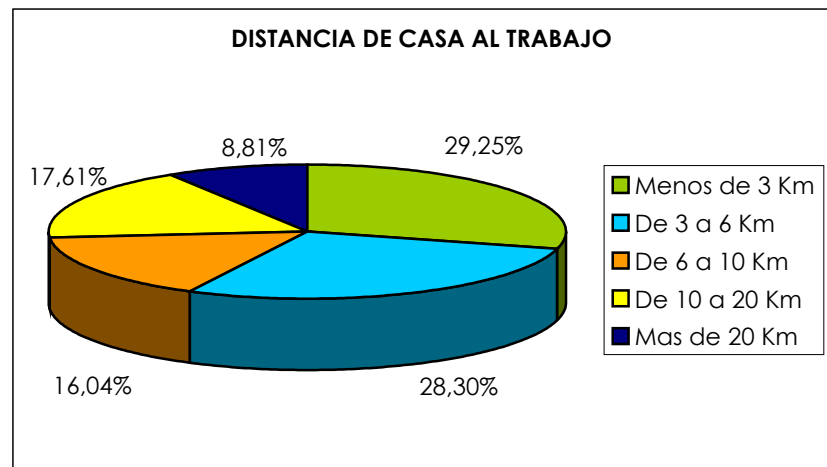


Dentro del **único turno (1 turno)**, un **98%** van de **mañana**, el resto **tarde y noche** se reparten el 2% restante, en **1%** y **1%** respectivamente.

2.3.-MOVILIDAD AL CENTRO DE TRABAJO

a.-Distancia de casa al trabajo

La mayor parte de la población encuestada reside cerca de sus lugares de trabajo (**57,55% a menos de 6 Km**), resultados esperables al pertenecer en gran parte al sector servicios ubicados en su mayoría en el centro de la ciudad.



-Sector Industria: **41,56%** entre 10-20 Km.
20,78% >20 Km.

-Sector Servicios: **37%** <3 Km.
34,8% entre 3-6 Km.
28,19% >6 Km.

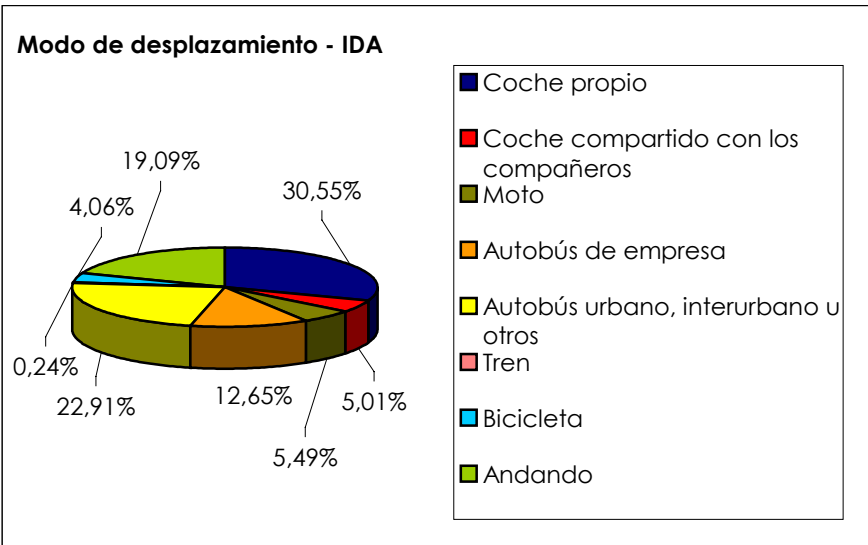
b.-Modalidades de desplazamiento

En conjunto podemos destacar que independientemente de la distancia existente entre los hogares y el trabajo, el **coche particular destaca por encima del resto de modalidades de transporte tanto a la ida como a la vuelta, con valores que rondan el 30% del total. A esto hay sumarle el coche compartido y la moto con valores cercanos al 6%, con lo que el vehículo motorizado privado supone más del 41%.**

Le sigue con valores que superan el **20% el autobús urbano o interurbano**. En tercer lugar pero con un peso aún importante dentro del conjunto, los trabajadores que **eligen desplazarse caminando se sitúan en un 19,09%**.

El resto de modalidades son más minoritarias como el

autobús de empresa que no llega a alcanzar un **13%**, la **bici** con valores similares a los anteriores (**apenas un 5%**), y por último el **tren** que no es significativo.



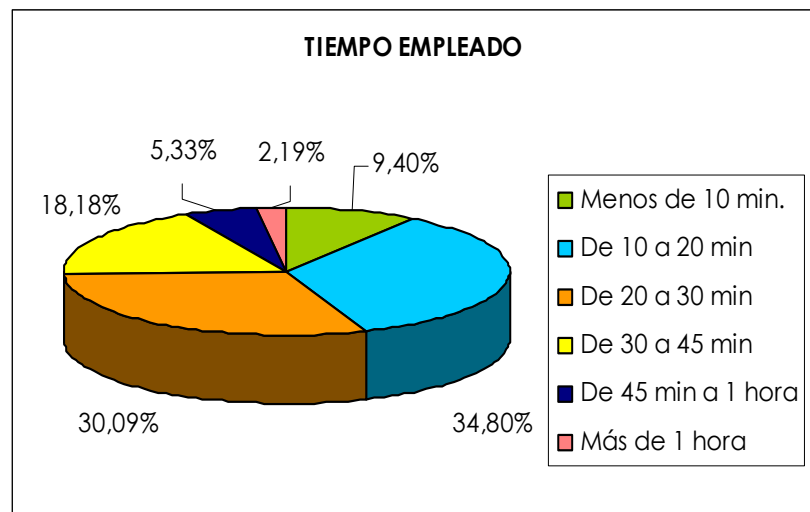
-Sector Industria: **43% en coche (51,61% vehículo motorizado).**
40,8% en bus de empresa.

..... **4,3% andando.**
2,15% en bus público o interurbano.
1,1% en bici.

-Sector Servicios: **26,47% en coche (37,91% vehículo motoriz.).**
30,39% en bus urbano (interurbano)
23,53% andando.

..... **4,58% en bici.**
3,27% en bus de empresa.

c.-Tiempo empleado



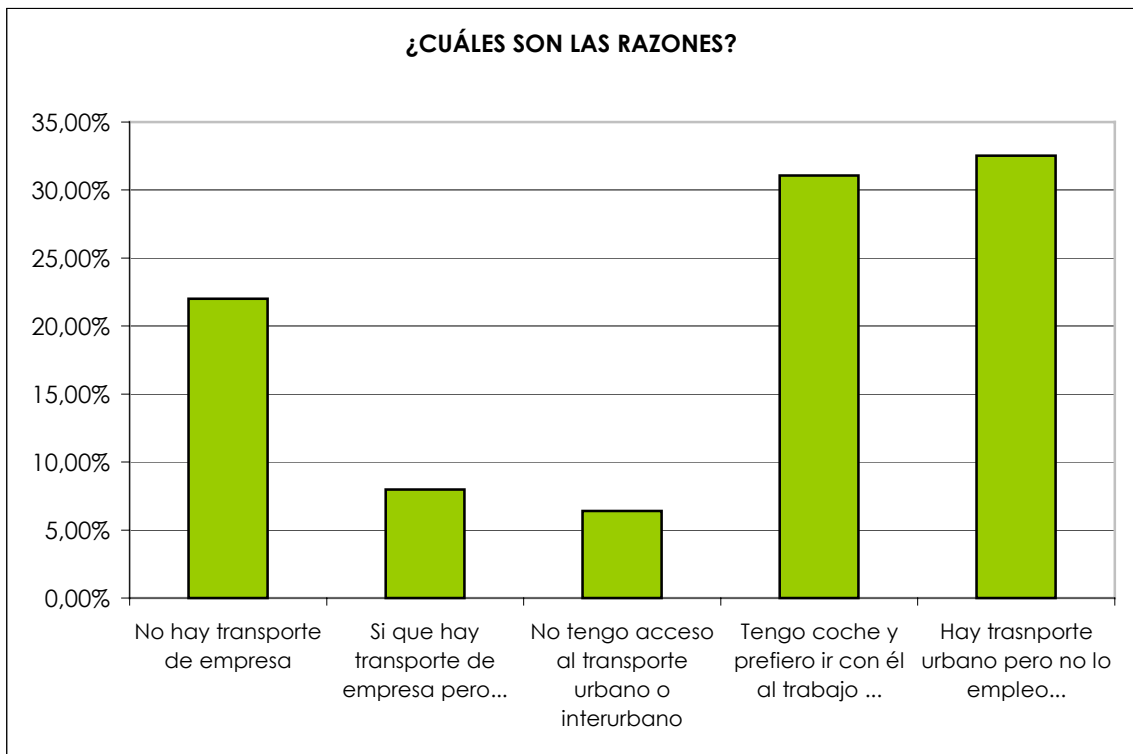
A un **44%** le cuesta menos de 20 min. llegar al trabajo.

-Sector Industria: 39% <20 min.
32,5% > 30 min.

-Sector Servicios: 47% <20 min.
23,5% > 30 min.

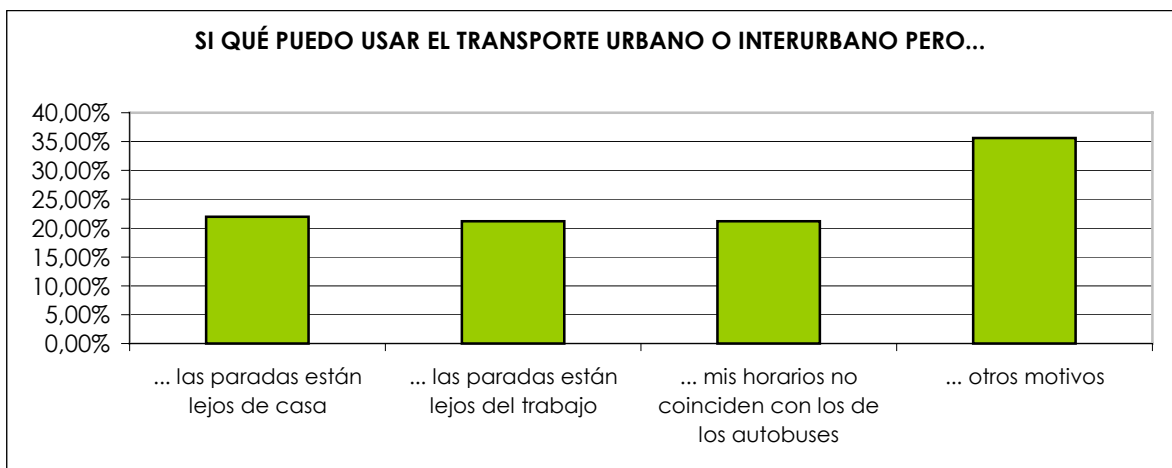
2.4.-DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN COCHE O MOTO

Entre las **diferentes razones** que dan los encuestados para desplazarse al trabajo en vehículo privado, encontramos las siguientes variables:



A continuación se va a analizar de manera más detallada las circunstancias especificadas arriba:

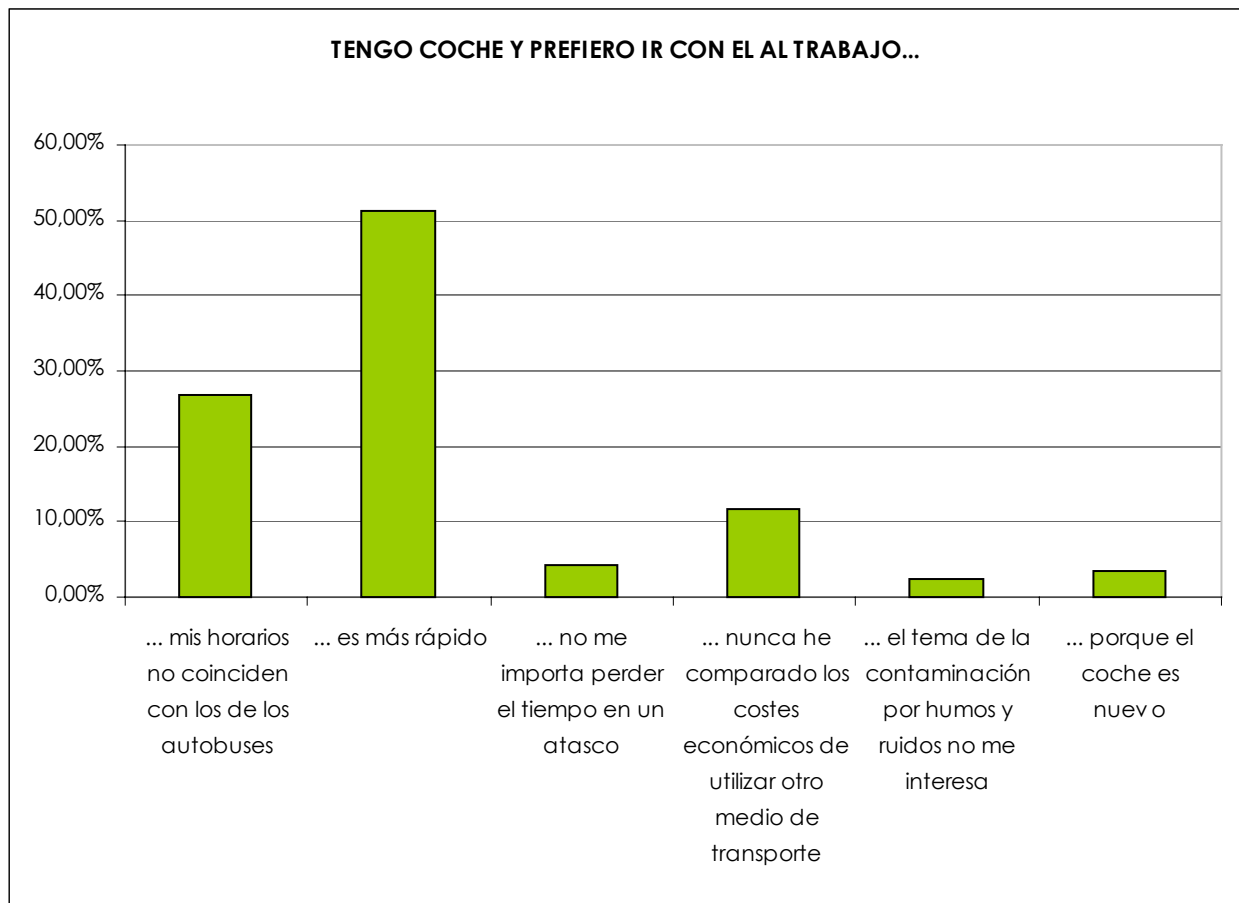
Pueden utilizar transporte urbano o interurbano pero...



Directamente se trasladan en vehículo particular...

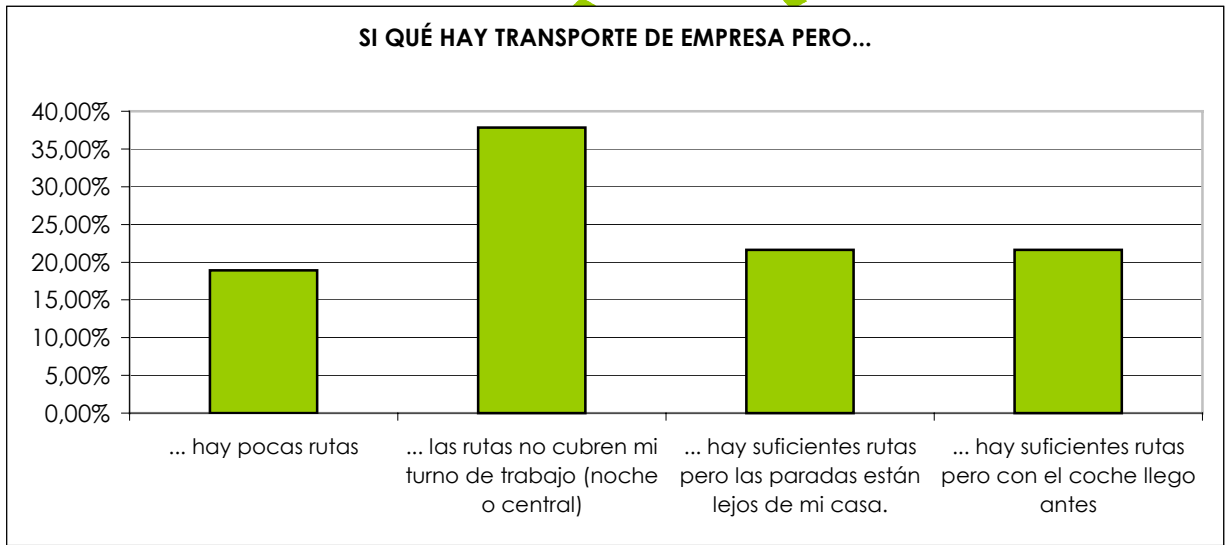
En este caso las razones son múltiples:

- destaca sobre todo porque es **más rápido** (asociado a "falsa" comodidad), un **51,26%**.
- los **horarios laborales no coinciden con los de los autobuses (26,89%)**.



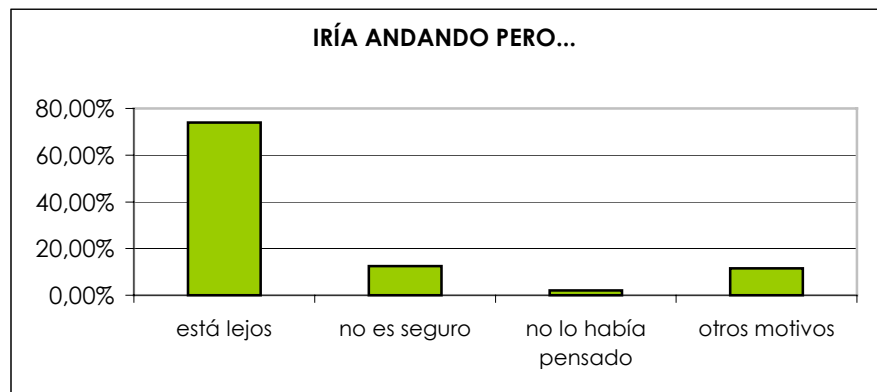
Sí que hay transporte de empresa...

- destaca con un **37,84%** como razón para utilizar el vehículo particular que **el transporte de empresa no cubre el turno de trabajo (noche o central)**.
- seguido, de **motivos como que hay suficientes paradas pero lejos de mi casa o que con el coche se llega antes**, con un **21,62% respectivamente**,
- y por último con **18,92%** que directamente **hay pocas rutas**.

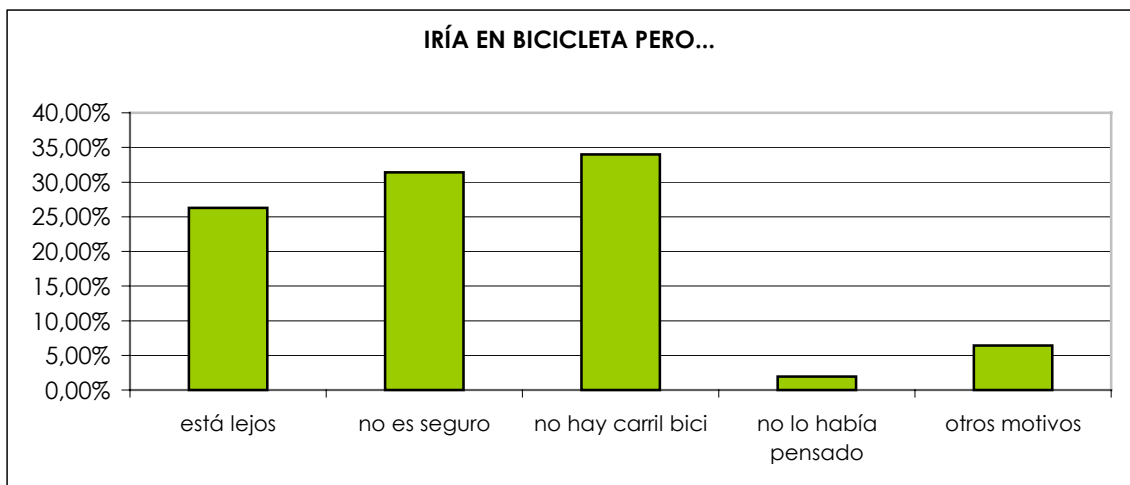


Podemos destacar como opciones al coche, ir a trabajar andando o en bici, pero no son las opciones preferidas por los trabajadores por las siguientes razones:

Andando...



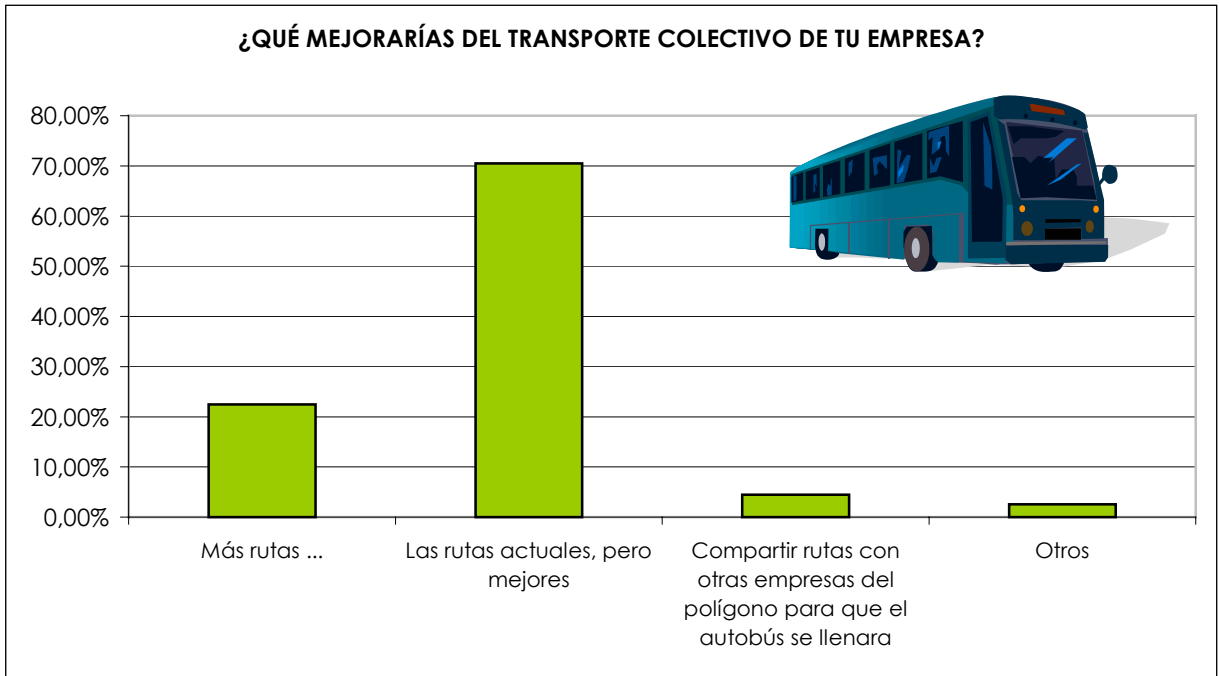
En bicicleta...



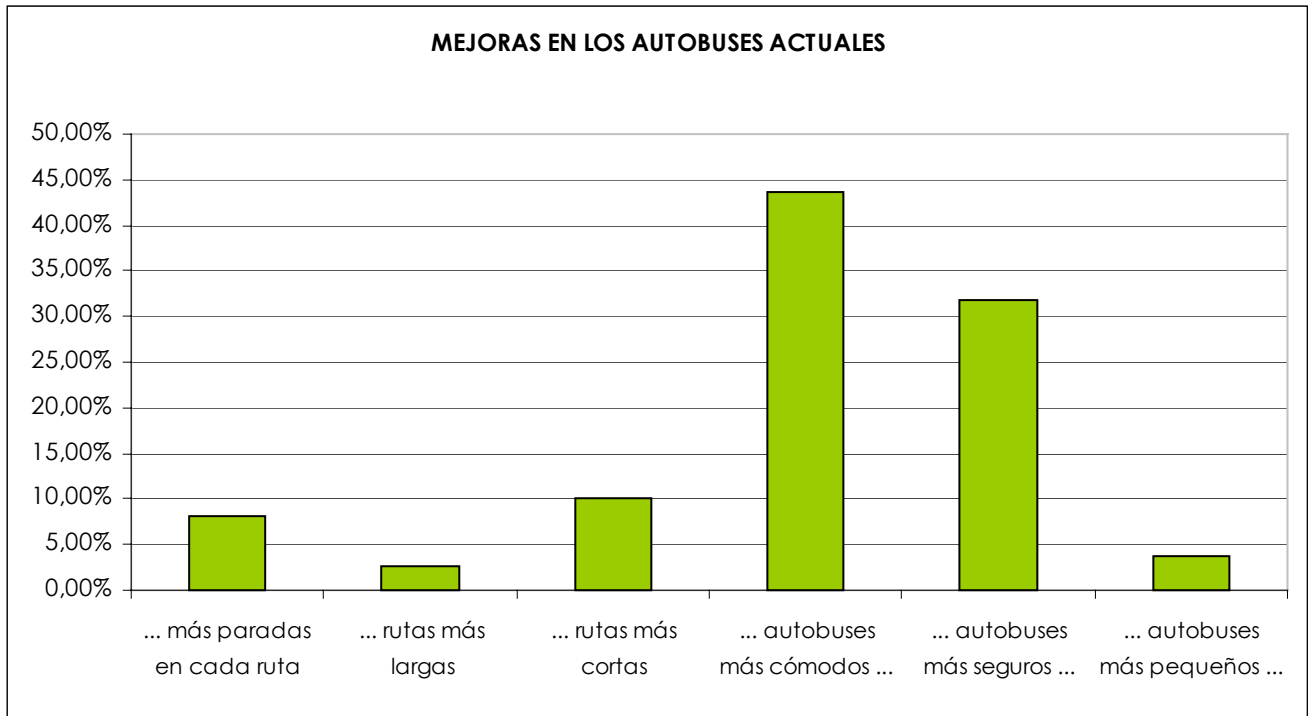
2.5.-DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN EL TRANSPORTE DE EMPRESA

En el apartado que hace referencia a aquellos **trabajadores que disponen de autobús de empresa y además lo utilizan** encontramos los siguientes subapartados:

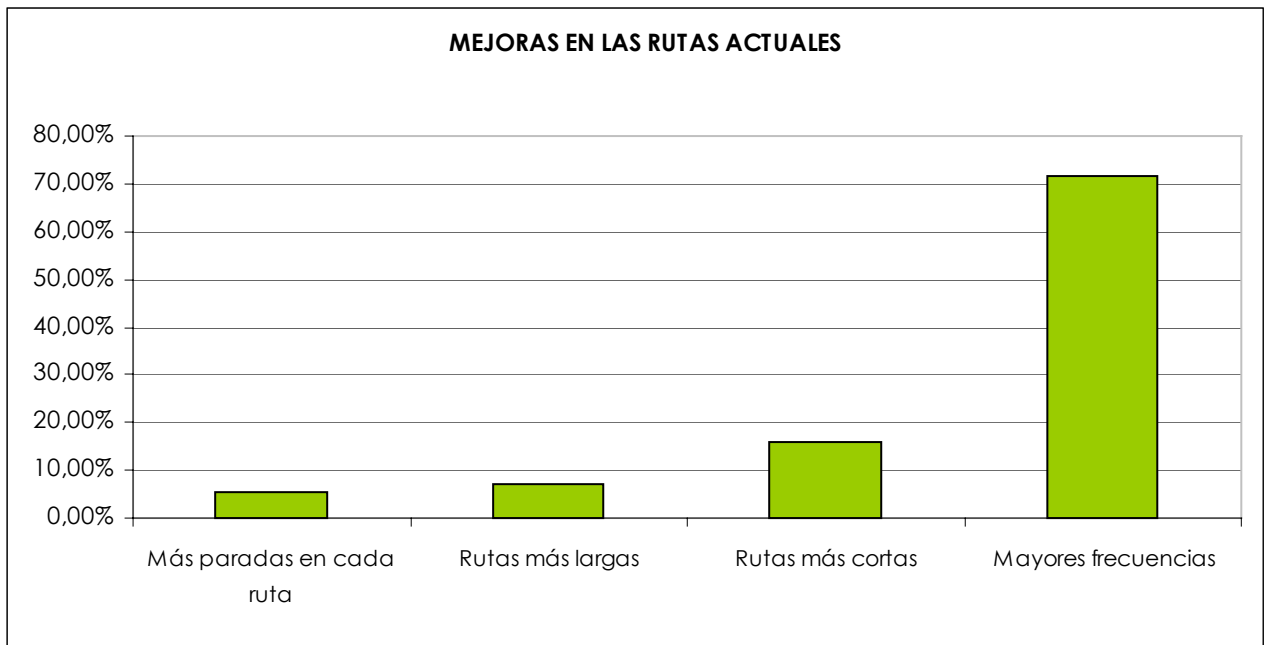
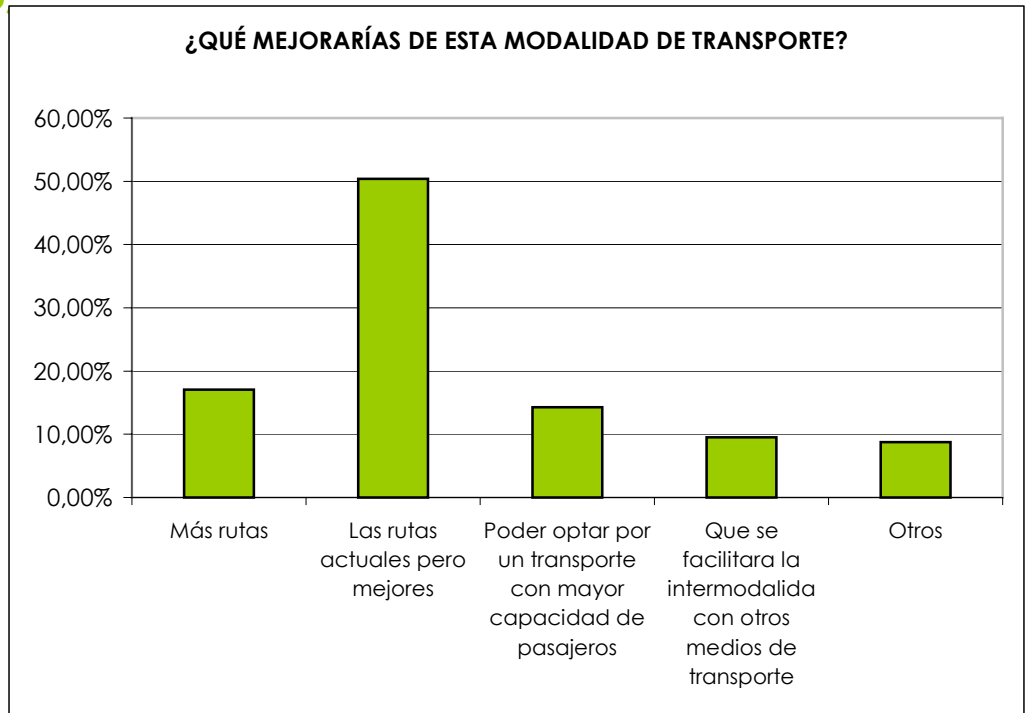
Mejoras en este medio de transporte...



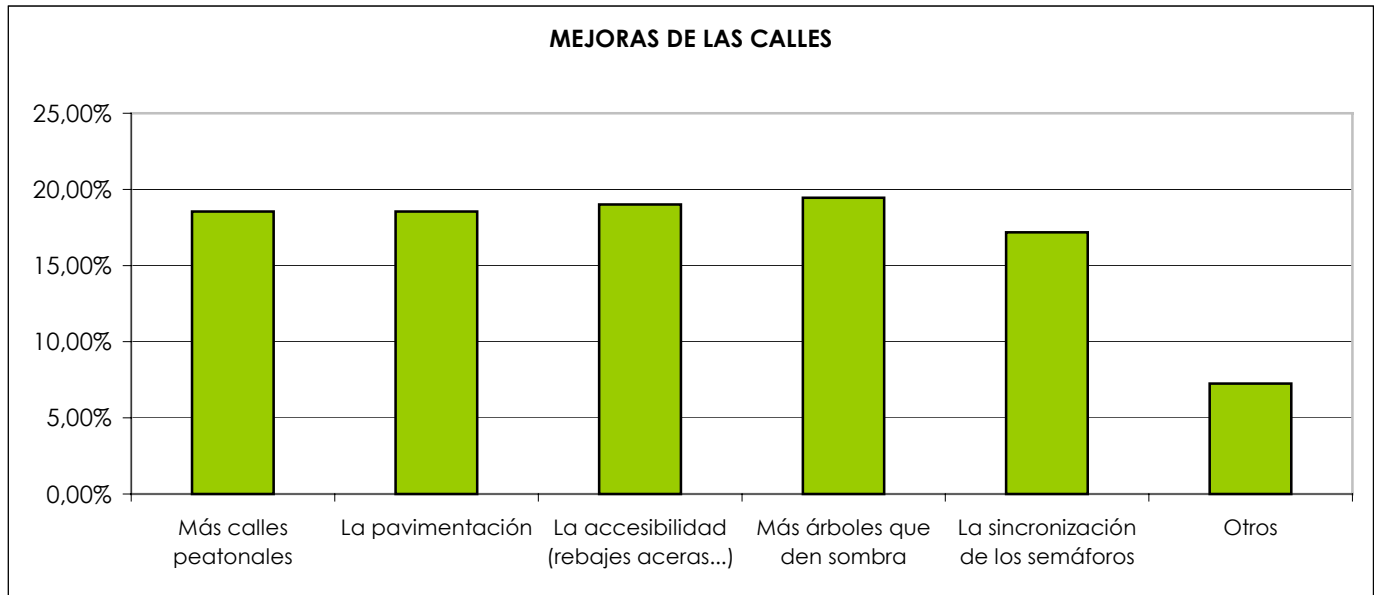
Mejoras en las rutas actuales...



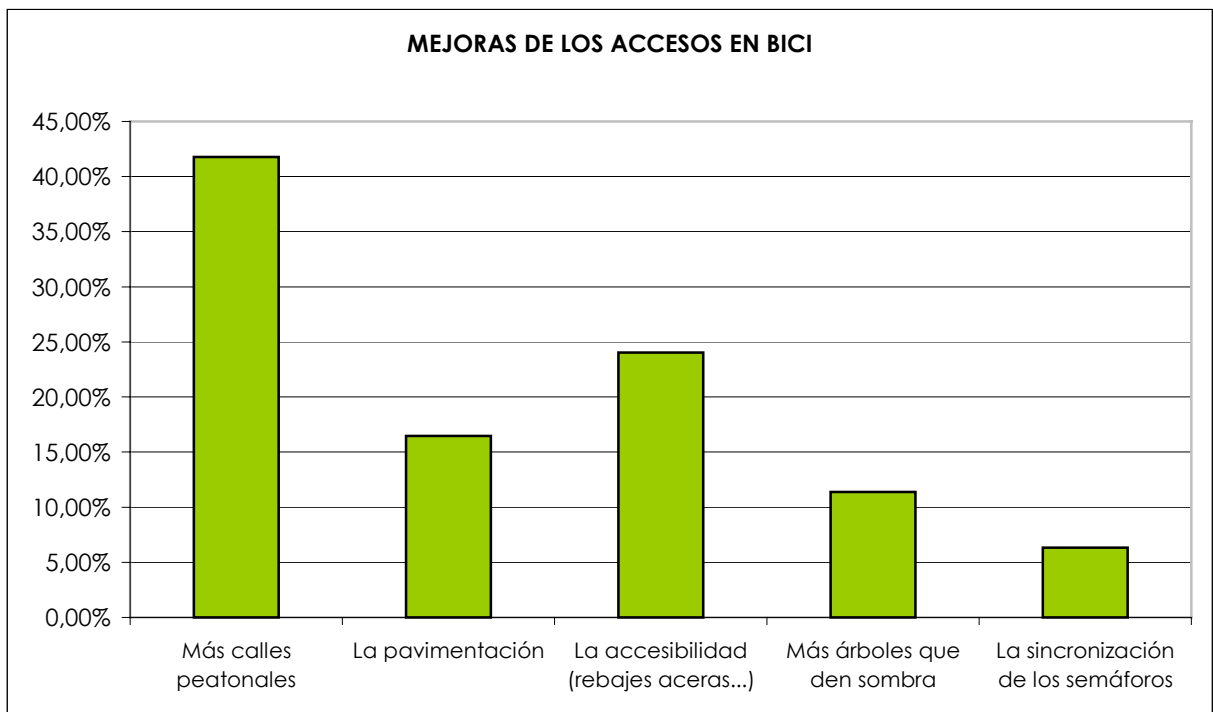
**2.6.-DESPLAZAMIENTO
AL TRABAJO EN
AUTOBÚS URBANO
INTERURBANO,
PÚBLICO O
PRIVADO U OTRO
MEDIO DE
TRANSPORTE
PÚBLICO**



2.7.-DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO ANDANDO



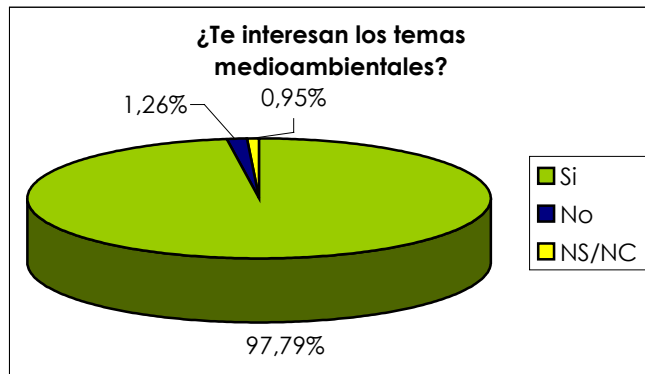
2.8.-DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN BICI



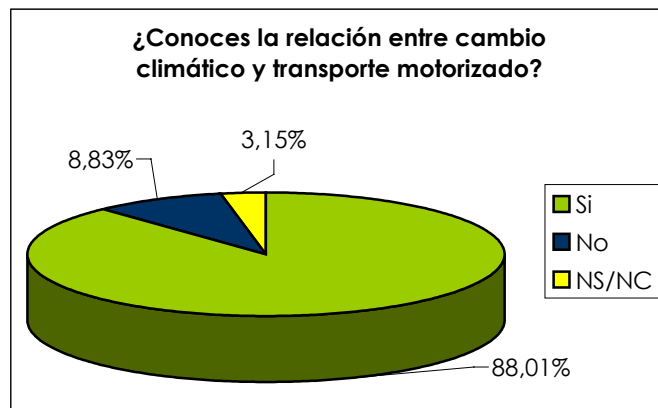
2.9.-GENERAL

Dentro de la encuesta hemos dedicado un último apartado para evaluar el **grado de conocimiento y de implicación de los encuestados en temas medioambientales:**

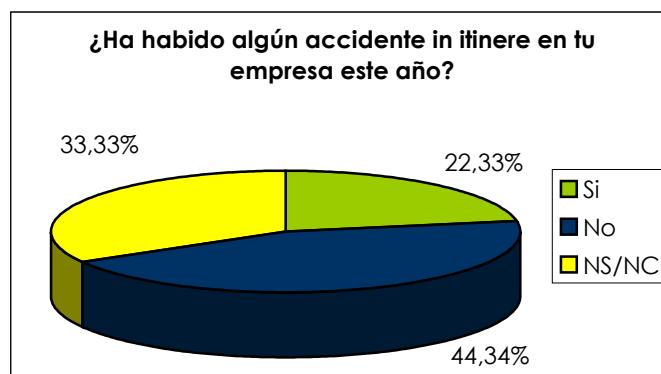
Temas medioambientales...



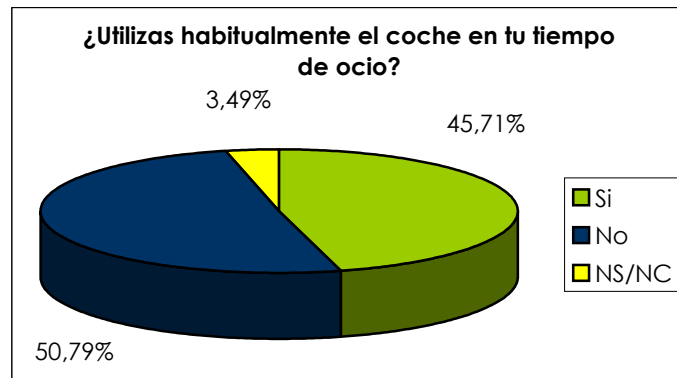
Relación cambio climático y transporte motorizado...



Accidentes en itinere...



Tiempo libre y automóvil particular...



3.-CONCLUSIONES

Las conclusiones que se desprenden de **los resultados obtenidos en la encuesta vienen a ratificar y a confirmar las que ya se perfilaron en el estudio previo "Cambio Climático, Movilidad y Trabajadores"**.

Como quedó patente en dicho estudio, **en Zaragoza y su área metropolitana predominan los trabajadores ocupados en el sector servicios seguido del industrial, mientras que los sectores más minoritarios siguen siendo construcción y agricultura.**



Lo que determina el **modelo de movilidad de nuestra ciudad basada en un uso excesivo del vehículo privado en los desplazamientos diarios a los puestos de trabajo**, punto que coincide con lo que ya reflejó el estudio.

Un dato a destacar es que **la distancia de casa al trabajo no influye a la hora de utilizar el coche**, pues incluso los que viven relativamente cerca del trabajo siguen empleando el vehículo particular para desplazarse.

En resumen los **resultados de esta encuesta se pueden resumir en los siguientes puntos:**

- Destaca por encima de todas las conclusiones **la utilización masiva del vehículo privado en los desplazamientos diarios al puesto de trabajo.**
- **En muchas ocasiones el coche particular es la única opción como medio de transporte al trabajo**, ya que o no se dispone de transporte de empresa; o tanto este como el transporte público no da una correcta cobertura. Y otras opciones como bici o ir andando son inviables por distancias y horarios.

- **La encuesta refleja que la utilización del coche, depende más de cuestiones sociológicas y personales** (rapidez, "falsa" comodidad, en general gusta conducir,...), **que de razones de necesidad**. Ya que la mayoría de los encuestados son trabajadores del sector servicios, los cuales entre su casa y su lugar de trabajo (normalmente en el centro), apenas tienen 30 minutos.
- Un punto importante es la **percepción de las distancias por parte de los trabajadores encuestados**, estos perciben las distancias cómo **mayores de lo que realmente son** por falta de costumbre a la hora de desplazarse al trabajo andando o en bici; lo que hace que el coche se profile cómo la primera opción.
- **El resto de modalidades precisan de numerosas reformas** (transporte de empresa, autobús público, bici, andando,...), las cuales si se llevasen a cabo potenciarían la utilización de estos medios en detrimento del coche.
- 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**.
- **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.
- 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.**
- **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.**

En resumen múltiples factores cómo **el aumento del número de coches particulares, la dispersión urbana, factores sociológicos, la influencia de la publicidad y de la sociedad de consumo, disponer o no de vehículo privado para poder optar a un puesto de trabajo**, etc...; hacen que cada vez se emplee más el coche privado cómo medio de transporte para ir a trabajar.

De esta manera estamos propiciando un **desequilibrio entre los modos de transporte a favor del vehículo privado**, lo que influye negativamente en **calidad de vida** en las ciudades, contribuyendo al cambio climático y aumentando el número de accidentes in itinere.

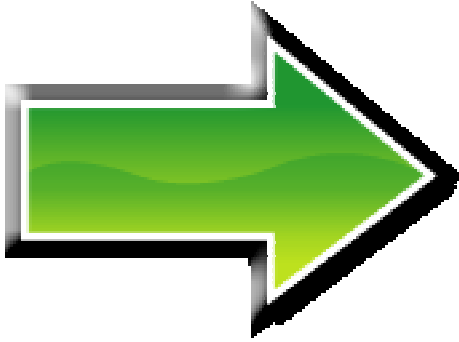
Es preciso un cambio en los hábitos, así cómo una mayor concienciación medioambiental de la sociedad en general (ciudadanos, administración, ayuntamiento, trabajadores, empresarios...), para **buscar alternativas y soluciones al vehículo particular.**

5.-PROPUESTAS

Para conseguir una movilidad sostenible **es necesario abordar el problema desde tres dimensiones: social, económica y ambientalmente.** 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.

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**.

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 de 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 de 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 disminuyen los accidentes laborales in itinere, se mejora el rendimiento del trabajador, debido a que 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.**