

MOCIÓN

Que presentan los concejales del Grupo Municipal de Adelante Málaga, Eduardo Zorrilla Díaz y Nicolás Sguiglia, a la Comisión Plenaria de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad relativa al diseño e implementación de medidas para favorecer una movilidad al trabajo sostenible y segura

Los desplazamientos por motivos laborales, fundamentalmente los que implican la entrada y salida de los centros de trabajo, constituyen una parte principal de la movilidad cotidiana, representando entre el 35 y el 40% de los viajes en día laborable. A grandes rasgos, se trata de una movilidad caracterizada por una alta tasa de participación del vehículo privado, por encima del 60%, y una elevada concentración horaria, ya que más de la mitad de los viajes se concentran en las primeras horas de la mañana. Estas circunstancias, sumadas al importante volumen de desplazamientos, derivan en un elevado impacto de la movilidad por motivo laboral en costes y externalidades, tales como accidentes in itinere, congestión viaria, consumo energético o excesivas emisiones contaminantes.

Según datos del INE referidos al ámbito andaluz en relación con el lugar de trabajo, constatamos que un 53% de los trabajadores desempeñan su labor en el municipio en el que tienen su residencia, un significativo 32,1% lo hace en otro municipio, un 10,7% trabaja desde su propio domicilio, un 3,7% en otra provincia y un testimonial 0,5% lo hace en otro país.

En relación con el modo de transporte utilizado para acudir al centro de trabajo, en el global andaluz detectamos un apabullante dominio del vehículo privado, que acapara un 63,5% de los casos, la movilidad a pie representa el 19,4%, el transporte colectivo un 13,2%, la bicicleta un 2,3% y otros modos un 1,6%.

Queda claro que el actual modelo de movilidad al trabajo se sustenta de forma importante en el desplazamiento en vehículo privado, realidad que genera graves impactos que perjudican tanto a las personas y a su calidad de vida como al medio ambiente, a la vez que provoca importantes costes económicos.

El propio INE detecta una disparidad de uso del transporte público entre los municipios españoles mayores de 500.000 habitantes, ya que mientras destaca la tasa de uso del transporte público en Barcelona, con un 47,1%, en Madrid, con 43,3%, o de otras ciudades como Zaragoza, que alcanza el 25,6%, Málaga se sitúa en el último lugar, con una tasa de solo el 17,2%.

Cabe tener presente el gran cambio experimentado en Málaga en las últimas décadas en cuanto a su expansión horizontal, con un aumento de desplazamientos desde “ciudades-dormitorio”, circunstancia que puede ser una de las causas del uso exagerado del transporte privado, junto con la necesaria mejora de la conectividad a través del transporte público. Otros factores para tener en consideración son la

irrupción de nuevos vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos, para los que es preciso estudiar un encaje óptimo. Así como la potenciación de una red de carriles bici, ya que la existente en la actualidad es escasa y está mal diseñada en muchos puntos de su recorrido.

El constatado protagonismo del vehículo particular acarrea externalidades negativas como una elevada tasa de accidentalidad, que conlleva que los accidentes in itinere se hayan convertido en una de las principales causas de accidentes laborales, una tipología cuyo aumento es muy preocupante en Málaga, hasta el punto de que en Málaga capital se producen diariamente 3,4 accidentes de tráfico en trayectos de trabajo, ya sea en desplazamientos in itinere, hacia o desde el centro de trabajo, o en desplazamiento en misión. Según datos publicados por el sindicato CC.OO. en la provincia de Málaga, hasta agosto de 2020 la siniestralidad por desplazamiento bien en misión o bien in itinere alcanza al 27,4 por ciento de los accidentes, ascendiendo a 2.629 personas afectadas, 1.522 in itinere y 1.107 en desplazamientos o en misión. El 54,6% de estos accidentes se han producido en Málaga capital, contabilizándose 834 siniestros hasta agosto.

Encontramos otros efectos negativos de la supremacía del vehículo particular como la exclusión social, ya que no toda la población laboral tiene acceso al coche, provocando disfunciones en el mercado laboral; el aumento del tiempo dedicado a los desplazamientos en detrimento de la conciliación de la vida laboral y personal; el incremento de los costes directos por el uso y tenencia del automóvil que deben soportar las economías familiares; las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y micro partículas, que perjudican la salud agravando los problemas relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios y la realidad de que el tráfico rodado es uno de los máximos responsables de las emisiones de CO² a la atmósfera provocando el cambio climático.

Por todo ello, avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y seguro para los trabajadores debe ser una prioridad para la administración local, a la vez que una responsabilidad compartida, ya que la mayoría de las actuaciones que pueden llevarse a cabo requieren de la colaboración y cooperación activa de todos los sectores implicados. A pesar de ello, la movilidad al puesto de trabajo se sigue considerando una cuestión que afecta exclusivamente al trabajador. Esta posición evasiva ha de cambiar para pasar a abordarla como un problema de ámbito colectivo.

Algunos ejemplos notables de planificación sostenible y segura de la movilidad al trabajo los encontramos en el municipio de Zaragoza, la Ciudad de la Justicia de Barcelona, los polígonos industriales de Getafe o el hospital virgen de las Nieves de Granada. Y en el ámbito internacional, en la zona de actividad productiva de Lyon (Francia), las ciudades de Friburgo (Alemania), Dublín (Irlanda), Utrecht (Holanda) o la zona aeroportuaria de Ginebra (Suiza).

En Málaga tiene que ser un objetivo estratégico fijarnos la meta de romper con la hegemonía del coche para acceder al puesto de trabajo y provocar la irrupción de un nuevo modelo de movilidad donde los modos social, ambiental y económicamente sostenibles se impongan en beneficio de toda la ciudadanía. Comenzando por la plantilla municipal, tanto del ayuntamiento como de sus empresas y organismos dependientes. En el camino hacia este propósito, el plan de movilidad al trabajo es la herramienta idónea para promover alternativas útiles de movilidad sostenible y segura. Entendiendo por movilidad sostenible *“el derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible, sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras”*.

Todo ello en aras de lograr el objetivo de implantar progresivamente un modelo de movilidad basado en los principios de eficiencia, seguridad, equidad, economía, calidad de vida y bienestar que beneficiaría a todos los agentes mediante la reducción de la accidentalidad y la exclusión laboral, el aumento de la productividad y la reducción del número de bajas por accidentes de tráfico y de gastos laborales asociados, la disminución de los retrasos y el absentismo laboral, la emisión de menos contaminación, menos ruido y la consecución de una mayor eficacia energética. También produciría beneficios claros para los trabajadores como el ahorro de dinero, la ganancia de tiempo personal y de descanso, la reducción del riesgo de accidente, la mejora de la salud y se evita la discriminación laboral de quienes no tienen acceso al automóvil. Estas medidas también redundan en una mejora de la imagen pública de la institución.

Los expertos apuntan a que para que un Plan de Movilidad al Trabajo tenga éxito cada medio de desplazamiento debe estar integrado en una estrategia de red que tenga en cuenta la intermodalidad y la continuidad de los itinerarios, sin que haya un medio solo hegemónico, el automóvil. La eficiencia y la eficacia se maximizarán cuando se diseñe para solucionarlas las demandas de viaje más habituales. Por ello es esencial comenzar por diagnosticar la movilidad de los centros de trabajo para obtener un conocimiento adecuado para actuar de forma solvente y de acuerdo con los principios y valores estratégicos fijados.

El primer paso que ha de dar el ayuntamiento es llevar a cabo un estudio profundo de la movilidad al trabajo, detectando con esmero los flujos de movilidad, el reparto modal de los trabajadores, la oferta de servicios e infraestructuras de transporte, los horarios de trabajo, etc. Analizar para conocer y conocer para actuar. A partir de este diagnóstico podremos definir las mejoras que han de aplicarse en favor de un modelo de movilidad más sostenible y seguro para los trabajadores y trabajadoras. Se trata de planificar el cambio, partiendo del conocimiento del punto de partida, es decir del estado de la cuestión en cuanto a la movilidad, para que consecuentemente se elaboren ordenadamente propuestas destinadas a alcanzar el objetivo que nos hayamos propuesto. Para ello tendremos como instrumento concreto

un plan de movilidad al trabajo que habrá de implementarse, otorgándole carácter prioritario.

Para diseñar e implementar un Plan de Movilidad al Trabajo de forma eficiente, el esquema básico más extendido parte de una primera fase de impulso, que incluye la creación de una mesa participativa y un diagnóstico. Para, a partir del mismo, seguir con la fase de redacción y aprobación, su posterior aplicación y el necesario seguimiento, evaluación y revisión de este.

Tampoco podemos desdeñar las oportunidades que brindan los programas institucionales y las líneas de financiación públicas en favor de la movilidad sostenible existentes, como el denominado Plan MOVES II, aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 25 de junio, impulsado por el Ministerio para la Transición Ecológica, que apoya a las empresas para implantar planes de Transporte al trabajo, que casi ha duplicado su dotación de 45 a 100 millones de euros, y que ha incorporado ayudas para los ayuntamientos para facilitar la movilidad de sus trabajadores o ciudadanos.

A la vez que es esencial valorar la implementación en Málaga de algunas buenas prácticas que han dado resultados positivos en otras ciudades españolas e internacionales como la creación de comunidades de coche compartido, el fomento del teletrabajo y las reuniones no presenciales, el apoyo a la utilización del transporte público, la creación de bonos de autobús a precios especiales para trabajadores, el fomento del uso de la bicicleta, la creación de rutas de empresa, el impulso a la intermodalidad, la creación de lanzaderas, la implementación de campañas de comunicación, el horario flexible para evitarse las horas punta y reducir el estrés por llegar puntual al trabajo, acciones de formación y sensibilización en seguridad vial, seguimiento y publicación de las estadísticas de accidentalidad vial, crear la figura de gestor de la movilidad al trabajo, proveer aparcamientos cerrados y con video vigilancia y control de acceso para bicicletas, ofertar y distribuir a la plantilla materiales de seguridad, cursos de formación, guías informativas y formativas y mecanismos de financiación en la adquisición de las bicicletas.

Por todo ello, presentamos para su aprobación por el Pleno, los siguientes

ACUERDOS

1º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga insta al equipo de gobierno a realizar un estudio técnico de diagnóstico y formulación de propuestas en relación con la movilidad al trabajo en Málaga.

2º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga encomienda al equipo de gobierno a elaborar, con la participación de los sindicatos, un Plan de Movilidad al Trabajo, con



Grupo Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Málaga

medidas e incentivos para favorecer una movilidad laboral segura y sostenible del personal del Ayuntamiento de Málaga y sus empresas y organismos dependientes.

3º.- El Pleno del Ayuntamiento de Málaga insta al equipo de gobierno a diseñar e implementar una campaña de concienciación ciudadana y a la edición de una guía de recursos para el fomento de una movilidad al trabajo sostenible y segura en Málaga.

Eduardo Zorrilla Díaz
Concejal Portavoz Grupo Municipal Adelante Málaga

03/12/2020