

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

O, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJA

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABA

CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJAD

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADORES

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJADOR

CAMBIO CLIMÁTICO, MOVILIDAD Y TRABAJAD

Estudio sobre “Reducción de emisiones de CO₂ en los desplazamientos a los centros de trabajo”

RESUMEN EJECUTIVO



Trabajo realizado por el Área de Medio Ambiente de la Secretaría de Política Industrial y Salud Laboral de UGT Aragón, en el marco de la Agenda 21 Local y de la subvención de medio ambiente concedida por el Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza a UGT Aragón en 2013.

1.-PRESENTACIÓN

UGT Aragón, en colaboración con el Ayuntamiento de Zaragoza, realizó en 2007 un primer estudio denominado "Cambio climático, movilidad y trabajadores" que presentaba un trabajo de reflexión sobre el modelo de movilidad disponible, recogía y analizaba datos sobre cómo los trabajadores y trabajadoras de Zaragoza y su entorno realizaban diariamente sus desplazamientos a los centros de trabajo, y proponía medidas para un cambio del modelo de movilidad actual hacia otro más racional y sostenible, que al mismo tiempo contribuyera a la mejora de la calidad del entorno de trabajo y como no incluía medidas para afrontar de una manera más decidida el desafío que supone desde hace años el cambio climático.

Posteriormente, en 2008 y 2009, se realizaron estudios específicos sobre movilidad a diferentes polígonos industriales. En concreto, en 2008 se analizó cómo era la movilidad diaria a los centros de trabajo de los polígonos Insider-La Cartuja-Tecnum, y en 2009, fue el polígono San Valero el que se sometió a un análisis exhaustivo.

Ha pasado ya un tiempo desde que se llevaron a cabo estos estudios, y diferentes modos de transporte, como la bicicleta a partir de la Expo 2008 y el tranvía, en 2012 y 2013, han comenzado a formar parte de la ciudad. Dos modos de transporte sostenibles que están presentes en la vida diaria luchando por desplazar al vehículo privado, sobre todo al coche, del tráfico urbano.

Ahora cabe preguntarse de nuevo ¿cómo se desplazan los trabajadores y trabajadoras a los centros de trabajo? ¿cómo se caracterizan en 2013 las emisiones de CO₂ ligadas a la movilidad al trabajo?

Este estudio pretende abordar estas cuestiones, entre otras, si bien cabe adelantar que el momento de crisis económica actual, que nos lastra desde 2008, no es muy favorable al abandono del vehículo de privado, como se podrá constatar en los resultados del trabajo que hemos llevado a cabo, debido a la ubicación de los centros de trabajo o a un menor acceso al transporte de empresa.

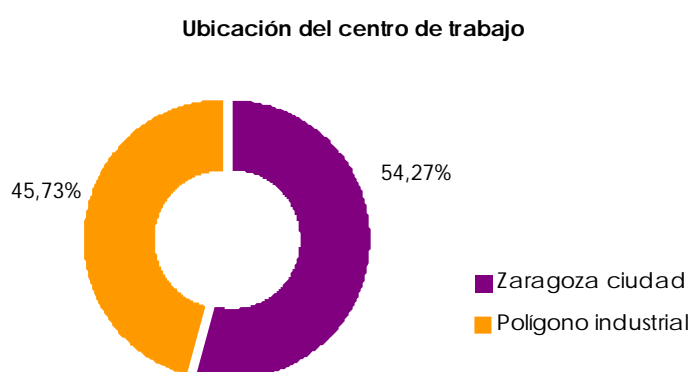
2.-RESULTADOS DEL ESTUDIO

A continuación se presenta un resumen del estudio y de las conclusiones del mismo una vez analizados todos los datos. Es estudio completo se puede solicitar al Área de Medio Ambiente de UGT Aragón (C/Costa, 1, 3ª planta. 50001. Zaragoza. E-mail: mambiente@aragon.ugt.org).

-Características la movilidad al centro de trabajo:

Centro de trabajo ubicado en:

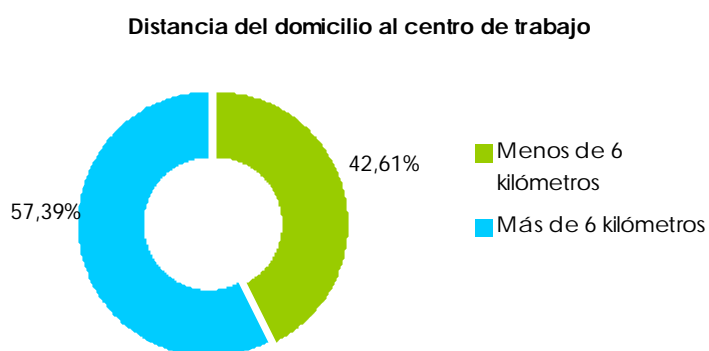
- la ciudad: 46,9%
- un polígono industrial: 39,5%



Distancia del domicilio al centro de trabajo:

- menos de 6 kilómetros: 42,5% (en 2007, el 57,5%)
- más de 6 kilómetros: 57,4% (en 2007, el 42,5%)

Aumentan las distancias a los centros de trabajo.



Tiempo utilizado en el desplazamiento al centro de trabajo:

- menos de 30 minutos: 91,7% (en 2007, 74,3%)

Emplean menos tiempo en los desplazamientos a pesar de ser mayores las distancias, debido a que el uso de vehículo privado es mayor.

Disponen de coche en propiedad el 66,5%.
Y de bici el 20,7%.

Modos de desplazamiento:

-el vehículo privado para ir al trabajo: 60,8% y el motivo es no haber otro modo: 30,8%. Emiten a la atmósfera el 97,3% del CO₂ derivado del transporte

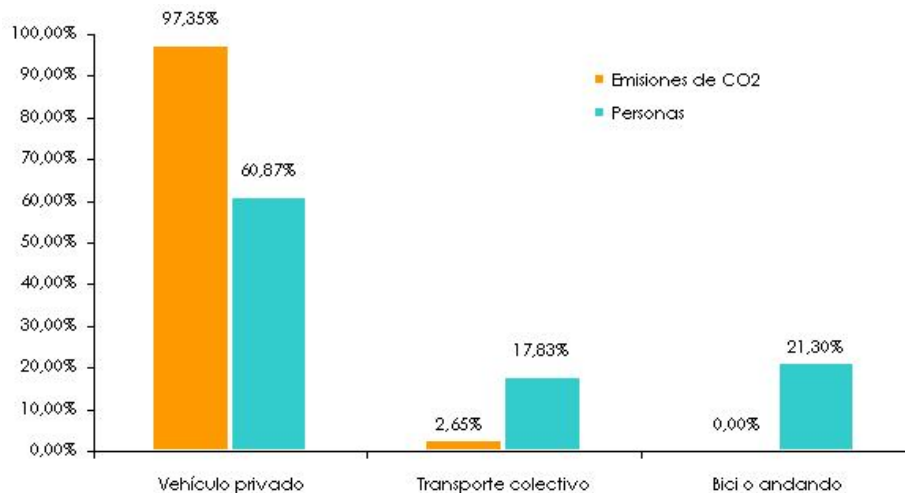
- coche: 48,7%
- coche compartido: 8,7%
- moto: 3,48%

-el transporte colectivo: 17,8% y emite el 2,6% del total de CO₂.

- autobús de empresa: 7,8% y el motivo es la comodidad: 35,3%
- transporte público: 10% y el motivo es la comodidad: 22,58%
 - autobús público: 6,9%
 - tranvía: 3,1%

-en bici: 7,4% (en 2007, casi un 4%) y los motivos son el medio ambiente y porque simplemente les gusta.

-andando: 13,9% (en 2007, un 19%) y los motivos son porque les gusta y para mantenerse en forma



En definitiva se puede decir que:

-Se realiza un **uso masivo del vehículo privado en los desplazamientos diarios al centro de trabajo**, un medio de transporte contaminante y caro.

-Si bien, **en muchas ocasiones, el coche, es la única opción como medio de transporte**, pues el transporte de empresa está desapareciendo, afectado también por la crisis, o el transporte público no cubre las zonas periurbanas e interurbanas donde están ubicadas las empresas, como los polígonos industriales de Zaragoza.

-Las distancias a los centros de trabajo han aumentado, lo que también es un **factor determinante a la hora de optar por el coche**. En el estudio realizado en 2007 ya adelantábamos como se estaba produciendo una segregación del núcleo urbano en base a la capacidad económica de los habitantes de la ciudad (por ejemplo VPO en las afueras de la ciudad). Esto reduce la eficiencia de las ciudades y aumenta las emisiones de GEI.

-En los recorridos urbanos al centro de trabajo la bici ha cobrado un mayor protagonismo, debido sobre todo a las infraestructuras de carril-bici y al servicio de bicicletas de alquiler, el bizi.

-Cabría señalar, como en el estudio que se realizó en 2007, el aspecto de la **percepción de la distancia** que se tiene por parte de los trabajadores y trabajadoras y su relación con el modo de transporte elegido para ir a centro de trabajo, pues **distancias inferiores a 6 kilómetros se consideran idóneas para usar la bici, si bien en muchas ocasiones no se valora esta opción como válida** y se opte por el coche.

-El modelo actual de movilidad, aunque mejorado con relación a 2007, sobre todo con la puesta en marcha del tranvía y más kilómetros de carril bici, con las zonas 30 y algunas zonas de tráfico pacificadas, entre otros aspectos, **todavía supone un modelo altamente emisor de CO₂** a la atmósfera debido al tráfico rodado. Por lo que se hace preciso:

- Potenciar e intensificar el uso del transporte público en la ciudad y su área metropolitana.

- Hacer de la intermodalidad una herramienta viable para la movilidad sostenible.

- Trabajar de forma conjunta con el resto de administraciones y agentes sociales implicados, en la implantación de transporte colectivo y/o público en polígonos industriales.

- Fomentar el uso de la bici y de los recorridos peatonales a los centros de trabajo.

- Mejorar la información sobre las ventajas del coche compartido.

- Promocionar el diseño y puesta en marcha de planes de movilidad en las empresas.

- Favorecer la economía local y de proximidad, para reducir las distancias en la movilidad obligada y en los desplazamientos en general.

- Reforzar el núcleo urbano consolidado para los ciudadanos y los servicios, con políticas de rehabilitación urbana que atraigan población al centro de la ciudad.