

ELS DESPLAÇAMENTS A LA FEINA DELS TREBALLADORS I LES TREBALLADORES DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Valoració dels resultats de l'enquesta de mobilitat

ÍNDIX DE CONTINGUTS

PRESENTACIÓ, 2

RESULTATS DE L'ENQUESTA DE MOBILITAT , 3

1. El perfil de les persones enquestades, 3
2. Les condicions laborals, 6
3. Els desplaçaments al centre de treball, 8
4. Els hàbits de mobilitat a la feina, 14
5. Les mesures de mobilitat del consistori, 17

CONCLUSIONS PRELIMINARS, 20

PROPOSTES DE CCOO, 21

PRESENTACIÓ

Des de l'Ajuntament de Barcelona s'ha manifestat en diverses ocasions la voluntat de treballar en favor d'una mobilitat més sostenible de les persones, com un element central per millorar la qualitat de l'aire de la ciutat, de recuperar l'espai públic per a la convivència d'usos diversos i per fer més amable la vida a la ciutat.

Els desplaçaments d'anada i tornada a la feina constitueix una de les principals causes generadores de mobilitat. Per aquest motiu, els responsables de la gestió dels centres de treball han d'assumir la seva responsabilitat a l'hora de planificar la mobilitat per fomentar els modes de transport més sostenibles, segurs i saludables. Aquesta necessitat respon a evidents demandes de la societat, especialment en un entorn amb unes condicions de vida específics i complexos com els que es presenten a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Però també existeixen arguments legals que obliguen a impulsar un canvi modal de desplaçament, per tal de reduir riscos per a les persones treballadores i per millorar la gestió de l'administració pública des del punt de vista ambiental i de salut pública.

En aquest sentit, CCOO defensa el desenvolupament d'una sèrie d'instruments i estratègies per reduir els impactes associats al model imperant de mobilitat, tot optimitzant els recursos existents i promovent diferents tipus de canvis en les operacions de desplaçament. La nostra participació al Pacte per la Mobilitat o a la Taula Contra la Contaminació de l'Aire té com a objectiu avançar justament en aquesta direcció.

El nostre sindicat té un ampli compromís amb la millora de la qualitat de vida urbana i de l'entorn natural. Tanmateix, mostrem una especial sensibilitat i major capacitat d'intervenció en l'àmbit de les relacions laborals, propi d'una organització formada per persones treballadores.

El present document és el fruit de la tasca conjunta de la Secció Sindical de CCOO a l'Ajuntament i de l'estructura de suport a l'acció sindical de la primera força social de Catalunya. Tenim com a objectiu avançar en l'anàlisi de la situació actual de ls desplaçaments de les treballadores i els treballadors. D'una banda, recopilant dades sobre la seva mobilitat. D'altra banda, plantejant propostes preliminars a partir de l'experiència de CCOO de Catalunya en relació amb aquesta qüestió, que té un considerable impacte en la vida de les persones.

Finalment, volem aprofitar aquest espai per agrair a tots els treballadors i les treballadores de l'Ajuntament de Barcelona que han col·laborat en la realització d'aquest estudi.

RESULTATS DE L'ENQUESTA DE MOBILITAT

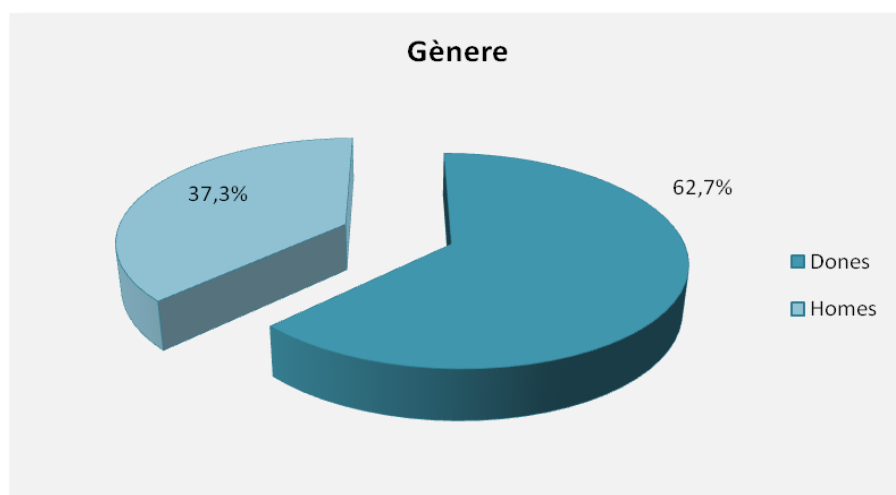
Aquest capítol analitza les respostes obtingudes mitjançant l'enquesta de mobilitat a la feina que van contestar els treballadors i les treballadores de l'Ajuntament de Barcelona. Els diferents apartats donen compte dels hàbits de mobilitat d'una mostra significativa de la plantilla que, de manera voluntària, ha volgut participar en aquest estudi responnent a un breu qüestionari que es va enviar per correu electrònic i que podien emplenar per via telemàtica. El nombre de respostes obtingudes ha estat molt elevat¹, motiu pel qual podem considerar que els resultats es poden extrapolar al conjunt de la plantilla amb un marge d'error molt baix.

1. Perfil de les persones enquestades

El nombre total de persones que han contestat al qüestionari ha estat de 1.623, el que supera el 10% de la plantilla del Consistori.

La distribució en funció del gènere mostra un clar predomini de les dones, com sol ser característic a moltes administracions públiques. Així, les dones representen el 62,5% de les persones enquestades, front un 37,1% d'homes.

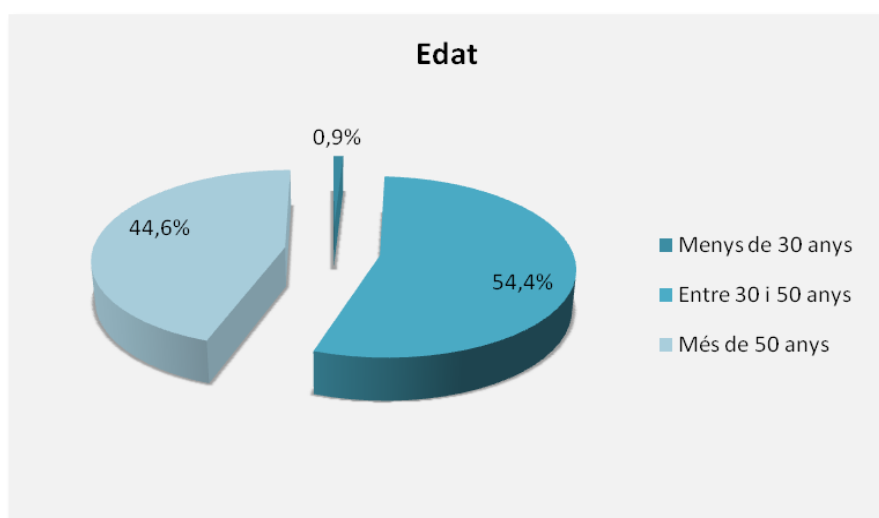
GRÀFIC 1. Distribució en funció del gènere (en %)



¹ Si no s'indica el contrari, a l'anàlisi no hem tingut en compte les respostes en blanc, ja que en general aquestes han estat molt baixes.

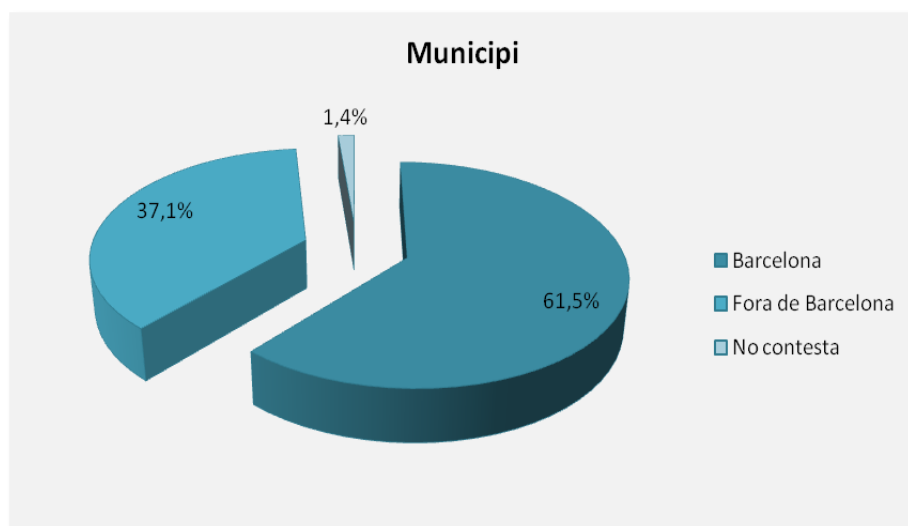
La distribució per grups d'edats indica una clara predominança de les persones de 30 i més anys. La franja d'edat entre 30 i 50 anys constitueix més de la meitat de la mostra (54,4%), seguida pels treballadors/es de més de 50 anys (44,6%). El grup d'edat amb menys representació a la mostra ha estat el dels joves menors de 30 anys, que no arriba a l'1% (una dada força significativa en relació a la presència d'aquest col·lectiu a l'entorn laboral avui en dia).

GRÀFIC 2. Distribució per grup d'edat (en %)



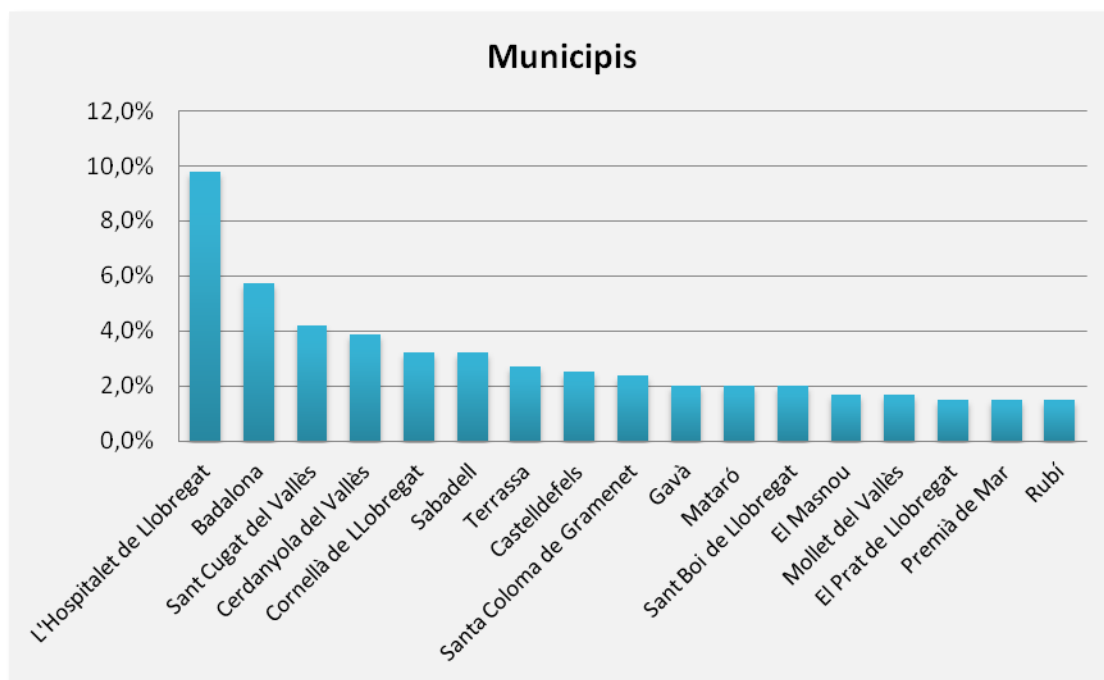
Quant al municipi de residència dels treballadors/es de l'Ajuntament, s'observa un predomini de residents a Barcelona, atès que 6 de cada 10 enquestats/des hi viuen en aquest municipi, el que respon a la situació que es podia esperar.

GRÀFIC 3. Municipi de residència (en %)



En contraposició, el 37% dels treballadors/es del Consistori viu fora² de Barcelona. Davant la tots els municipis, s'ha fet una selecció dels més citats. En el gràfic següent es mostren els principals municipis on resideix una part (el 51,5%) dels treballadors/es enquestats.

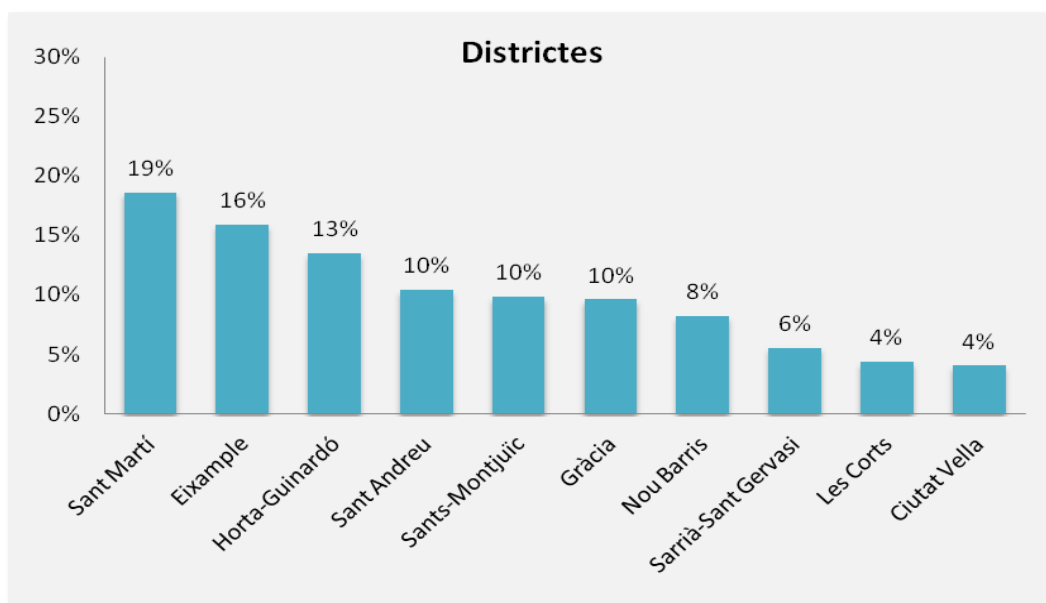
GRÀFIC 4. Distribució dels treballadors/es que viuen fora de Barcelona (en %)



Si analitzem més detingudament els treballadors/es residents a Barcelona, observem que gairebé la meitat (48%) es distribueixen entre els districtes de Sant-Martí, Eixample i Horta-Guinardó. En canvi, hi ha una menor proporció que hi viuen a Ciutat Vella i Les Corts (un 4% en cada cas).

² En aquesta pregunta s'han obtingut un total de 594 respostes.

GRÀFIC 5. Distribució per districtes de Barcelona (en %)

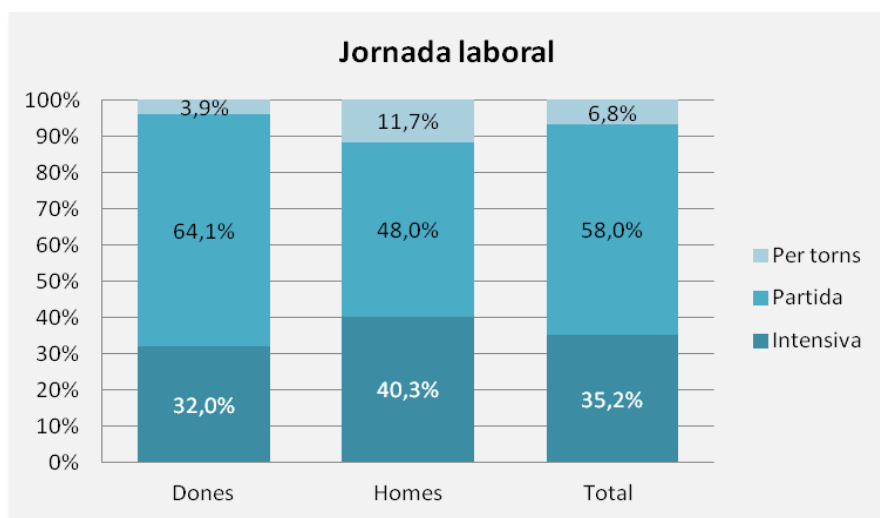


2. Les condicions laborals

Aquesta part del document explora alguns aspectes de les condicions laborals que són rellevants a l'hora d'escollir el mode de transport adient per anar a la feina. Així, ens centrarem breument en el tipus de jornada laboral i en l'horari.

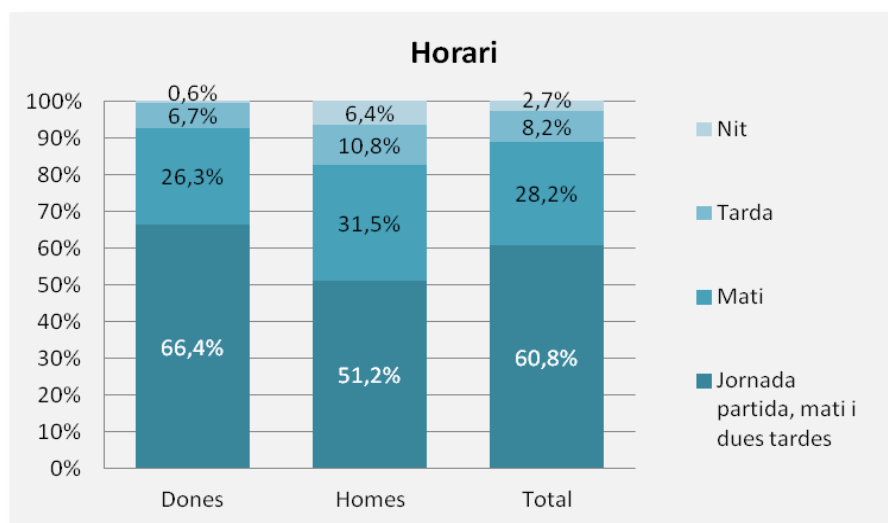
La informació obtinguda mostra que la majoria d'enquestats/des, el 58%, fa jornada partida. No obstant, cal indicar que hi ha clares diferències en funció del gènere, de manera que les dones superen en 6 punts percentuals la mitjana, mentre que els homes estan 10 punts per sota d'aquesta. La jornada intensiva és el segon tipus en importància, segons ho indica el 35,2% dels enquestats/des. En aquest cas, la diferència entre gèneres s'inclina cap al costat dels homes, que superen la mitjana mostral per 5 punts (40,3%). El treball a torns és una opció més minoritària (6,8%), en la qual els homes (11,7%) hi tenen una major presència que les dones (3,9%).

GRÀFIC 6. Distribució segons la jornada laboral (en %)



Pel que fa als horaris laborals, s'observa que la majoria dels treballadors/es (el 60,8%) realitzen jornada partida, és a dir, que treballen tots els matí i dues tardes per setmana, tot i que hi poden haver algunes variacions en aquest esquema. En aquest cas, les dones superen la mitjana (66,4%), mentre que els homes estan per sota (51,2%). El segon horari més indicat ha estat el de matí (28,2%), que es correspon amb la majoria de treballadors/es que fan jornada intensiva i una part dels que treballen a torns. Els horaris de tarda i de nit són menys nombrosos, en conjunt sumen una mica més del 10%. S'aprecia que hi ha una major presència d'homes que realitzen la seva activitat professional en aquests horaris, especialment en el cas de l'horari nocturn, en el qual la proporció de treballadors és molt més nombrosa que la de treballadores.

GRÀFIC 7. Distribució segons l'horari laboral (en %)



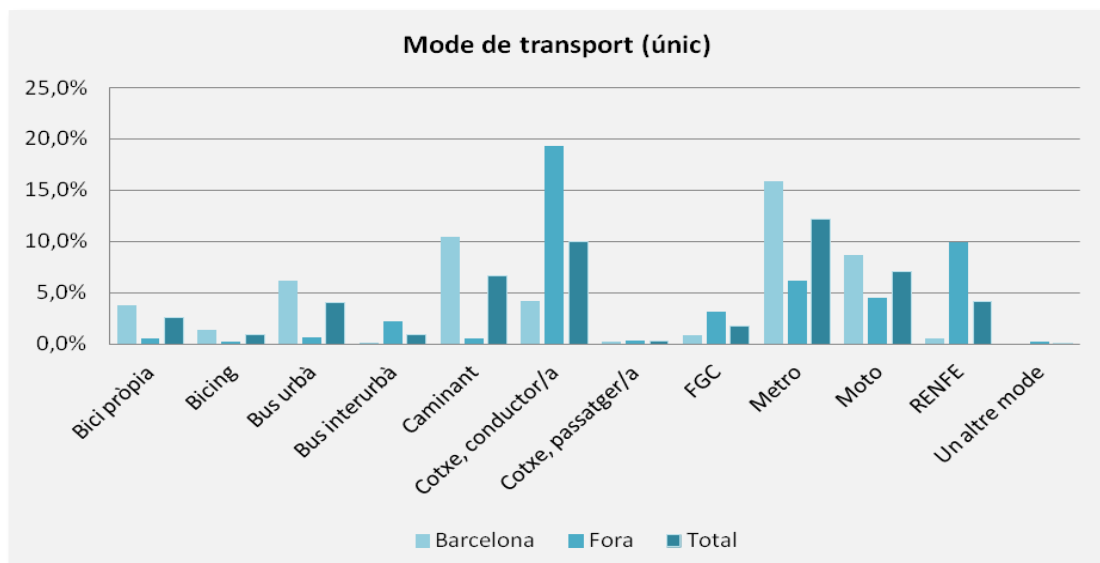
3. Els desplaçaments als centres de treball

Degut a la diversitat d'opcions de transport que existeixen per desplaçar-se fins a Barcelona i dins de la pròpia ciutat, no ens ha de sorprendre que la majoria dels enquestats/des hagin indicat diversos mitjans de transport que fan servir habitualment en els seus desplaçaments per motius laborals.

Entre les persones que utilitzen un únic mitjà de transport el més utilitzat és el metro, que fa servir un 12% dels enquestats/des. Els segueixen els desplaçaments amb vehicle privat motoritzat, ja sigui en cotxe com a conductor/a (10%) o en moto (7%).

Tanmateix, si analitzem de manera separada als residents a Barcelona dels qui viuen en un altre municipi, observem com canvien aquestes dades. Així, en el cas dels treballadors/es que viuen a Barcelona, els transports més usats són el metro (16%), caminar (10,5%) i la moto (8,6%). En canvi, les persones amb domicili fora de Barcelona es desplacen principalment en cotxe (19,3%) i amb el servei de Rodalies de RENFE (10%).

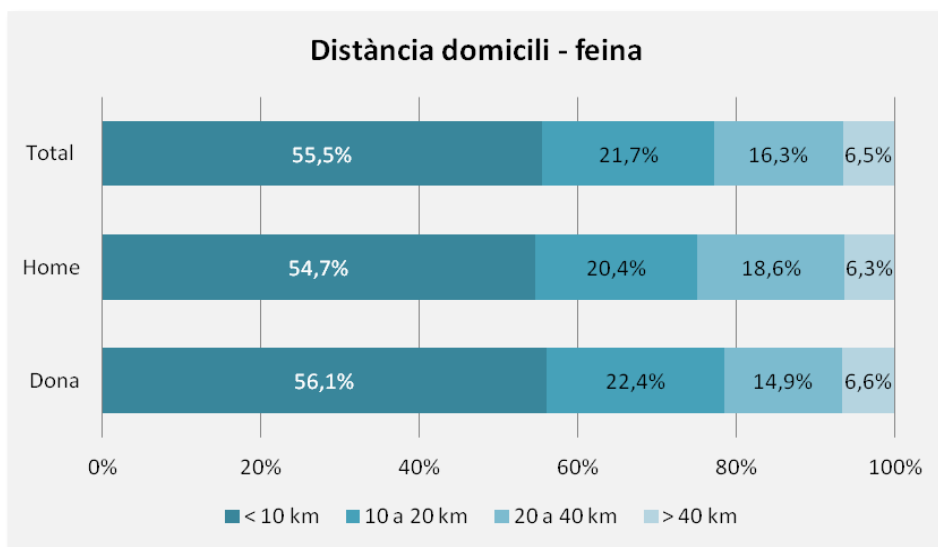
GRÀFIC 8. Mode de transport utilitzat en els desplaçaments d'anada/tornada a la feina (en %)



L'intercanvi modal és un altre aspecte a considerar quan s'analitzen els patrons de mobilitat dels treballadors/es. Una part dels enquestats/des indiquen que han de combinar dos o més mitjans de transport per tal d'anar o tornar de la feina. Entre els treballadors/es que viuen a Barcelona, la combinació més habitual és el bus urbà i en metro, seguida de caminar i metro/ bus urbà. Les persones amb domicili fora de la ciutat opten per la combinació de metro i un altre transport, sobre tot FGC i Rodalies. Prop d'un 5% acostumen a desplaçar-se amb bicicleta pròpia o pública.

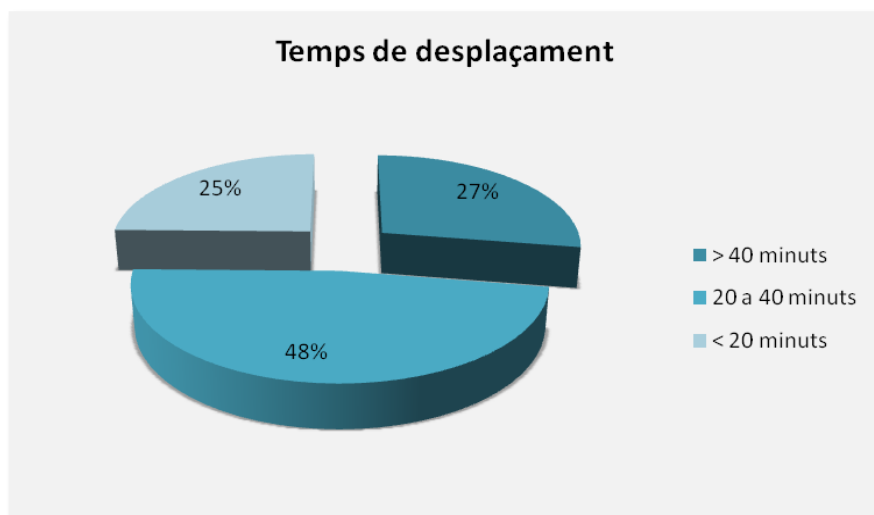
Pel que fa a la distància existent entre el lloc de residència i el centre de treball, el 55,5% dels trajectes no superen els 10 kilòmetres; si a aquests hi sumem els trajectes de 10 a 20 km, observem que el 77,2% de les persones de la mostra recórren fins a 20 kilòmetres des del seu domicili fins al centre de treball i vice-versa. Tanmateix, cal destacar el 6,5% de treballadors/es que, segons afirmen, cada dia han de desplaçar-se més de 40 kilòmetres per anar a treballar.

GRÀFIC 9. Distància entre el lloc de residència i el centre de treball (en Km).



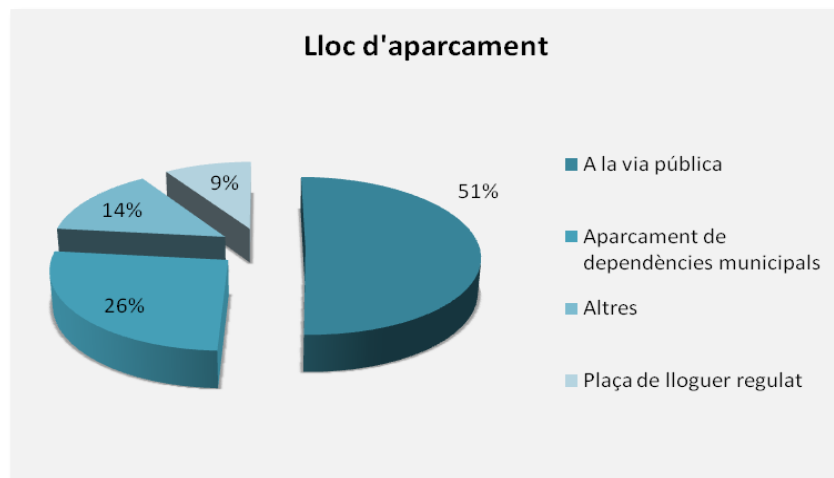
Molt associat amb la distància, tenim el temps de desplaçament que els treballadors/es municipals inverteixen cada dia en els seus recorreguts. Les dades ens mostren, per una banda, que l'interval comprès entre els 20 i els 40 minuts és el temps que utilitza gairebé la meitat de les persones enquestades, seguit per aquelles que triguen més de 40 minuts en desplaçar-se a la feina, un 27%. Per altra banda, un 25% dels enquestats/des triguen menys de 20 minuts en arribar al seu centre de treball.

GRÀFIC 10. Temps de desplaçament entre el domicili i la feina (en minuts).



Es va preguntar a les persones que usaven el seu cotxe per anar a la feina on l'aparcaven. El gràfic següent mostra les respostes, entre les quals hi predomina clarament l'opció d'estacionar el vehicle a la via pública (51%), seguida pels qui aparquen a dependències municipals (26%). Un 9% dels treballadors/es municipals utilitzen una plaça de lloguer regulat.

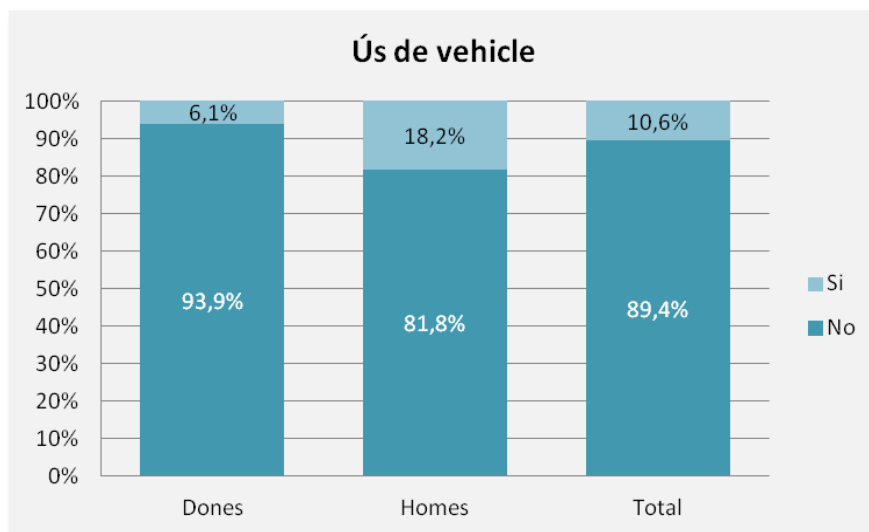
GRÀFIC 11. Lloc on aparquen el seu vehicle (en minuts).



En el cas de les persones que realitzen jornada partida, que ja hem vist anteriorment que són més de la meitat, ens interessava saber com eren els seus desplaçaments en la pausa del migdia. Concretament, volíem esbrinar si aquests treballadors/es utilitzaven el seu vehicle privat per anar a dinar.

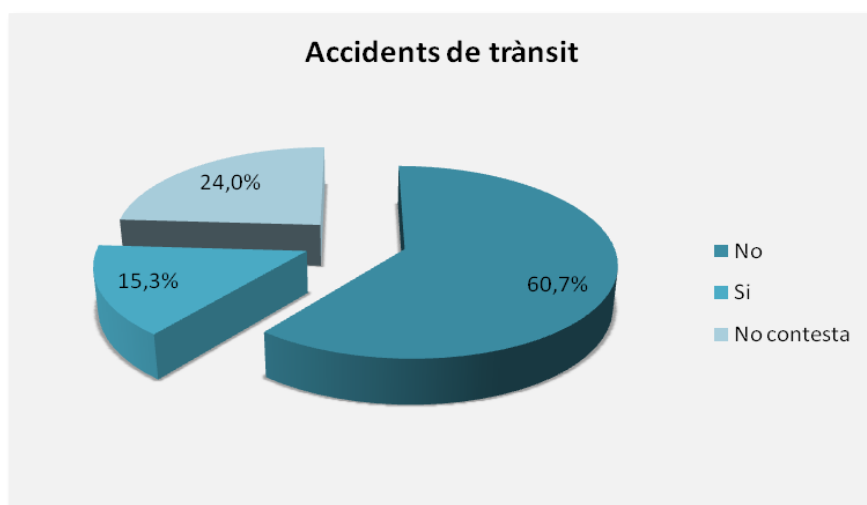
Les dades globals constaten que poc més del 10% es desplaça en cotxe o moto durant la pausa per dinar. Tanmateix hi ha una gran diferència en l'anàlisi per gèneres: els homes superen la mitjana en gairebé 8 punts percentuals, arribant fins al 18,2%, mentre que les dones estan molt per sota d'aquesta mitjana (6,1%).

GRÀFIC 12. Ús del cotxe o la moto per anar a dinar (en %)



Un aspecte que volem destacar com a sindicat té a veure amb l'accidentalitat produïda durant els desplaçaments d'anada i tornada a la feina. Així, 248 persones (el 15,3% de la mostra), han indicat que havien patit un accident de trànsit, amb baixa per motiu laboral. Aquesta és una dada que crida poderosament l'atenció, i que confirma que els accidents *in itinere* són la primera causa d'accidentalitat laboral en les administracions públiques. A més, aquestes resultats, força elevats, també corroboren la tendència a l'increment de la sinistralitat laboral que estem denunciant des del món sindical.

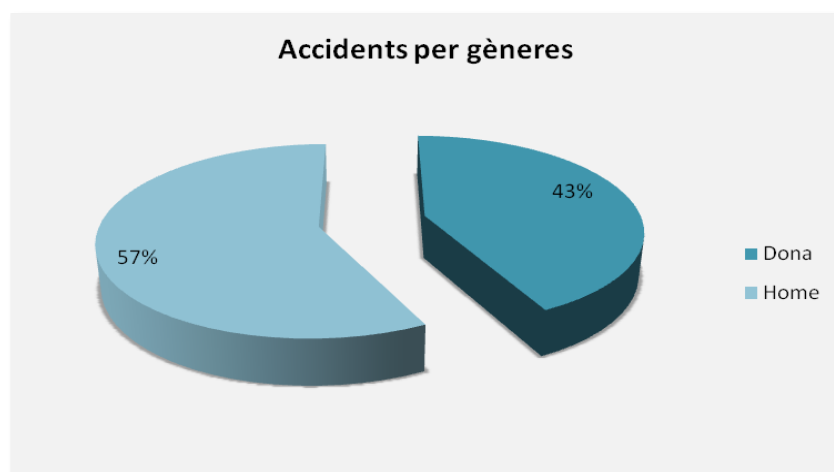
GRÀFIC 13. Treballadors/es que han patit un accident de trànsit amb baixa laboral (en %).



Si ens fixem en les dades d'accidentalitat i les desagreguem per gèneres, observem com el 57% de treballadors/es que han patit un accident de trànsit són homes, tot i que aquest

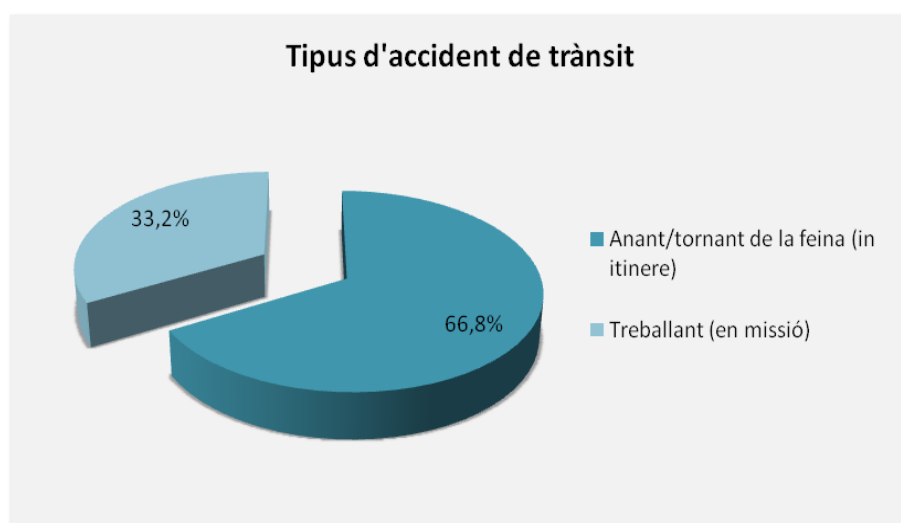
col·lectiu només representa el 37,3% del conjunt de la mostra. Contràriament, el 43% dels accidents de trànsit amb baixa han afectat a les treballadores, que representen el 62,7% del total. Per tant, hi ha un clar component de gènere que caldrà analitzar amb deteniment amb una major afectació als homes que a les dones. Si considerem l'índex d'incidència, les dades són encara més negatives pel sector masculí.

GRÀFIC 14. Treballadors/es que han patit un accident de trànsit amb baixa per gèneres (en %).



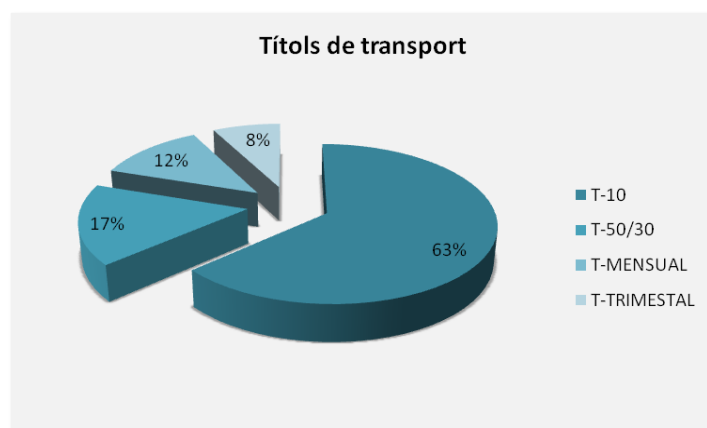
Observem que gairebé 7 de cada 10 accidents laborals de trànsit que van causar baixa es van produir en els desplaçaments d'anada o tornada de la feina (*accidents in itinere*). La resta, doncs, van tenir lloc en missió, és a dir, quan el treballador/a es desplaçava amb motiu de la seva feina.

GRÀFIC 15. Accidents de trànsit amb baixa per tipus (en %)



Pel que fa als títols de transport que fan servir els treballadors/es que es desplacen amb transport públic, s'observa l'ús majoritari de la T-10, que fan servir 6 de cada 10 treballadors/es enquestats. El segon títol en importància, tot i que lluny del primer, és la T-50/30, que fa servir el 17% de la mostra. A molta distància dels anteriors queden els títols mensual i trimestral. Es pot dir que es tracta de dades que estan en consonància amb els hàbits generals entre els usuaris i les usuàries de les xarxes metropolitanas de transport públic, on encara s'han d'impulsar els títols més recurrents a partir de polítiques de fidelització per part de les polítiques tarifàries.

Gràfic. Títols de transport utilitzats en els desplaçaments laborals (en %)



4. Els hàbits de mobilitat

En aquest apartat s'exposa l'opinió dels treballadors/es municipals quals se'ls va plantejar la possibilitat de fer servir modes de transport més sostenibles; en concret, el transport públic, la bicicleta i el cotxe compartit. Així, es volia conèixer quins serien els condicionants que afavoririen un canvi en els seus hàbits de mobilitat per anar a la feina.

A continuació presentem les diferents valoracions per a cadascun dels tres mitjans de transport que hem indicat.

CONDICIONS PER UTILITZAR EL TRANSPORT PÚBLIC

La primera qüestió plantejada va ser la possibilitat d'usar el transport públic per desplaçar-se a la feina. Els principals condicionats que indiquen les persones enquestades per usar el transport públic tenen a veure principalment amb qui assumeix el cost del transport públic i amb el temps que s'inverteix en el desplaçament. La taula 1 mostra les condicions assenyalades pels treballadors/es de l'Ajuntament que els motivarien a usar el transport públic.

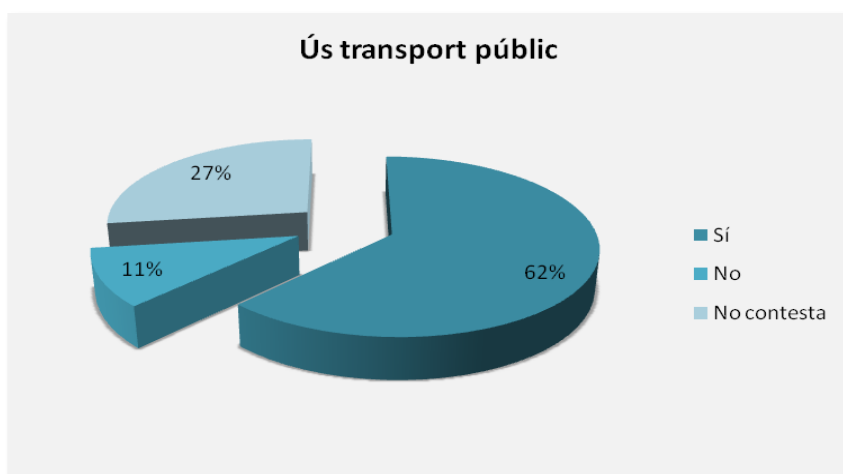
TAULA 1. Condicions per utilitzar el transport públic per anar a la feina (en %)

Condicions per utilitzar transport públic	Percentatge
Si les despeses les cobreix l'ajuntament	41,9%
Si el temps de desplaçament és, com a màxim, 1,5 vegades el que trigo amb cotxe/moto	27,5%
Si el transport públic fos més fiable (no arribés amb retard)	23,4%
Si els horaris d'arribada i sortida coincidissin (millor) amb el meu horari laboral	21,2%
Cap, no m'ho plantejo	15,0%
Si les parades del transport públic fossin més properes a casa meva	12,3%
Si les parades del transport públic fossin més properes a la feina	12,0%
Si trobés solucions alternatives per les activitats que realitzo en el desplaçament de casa a la feina: portar els nenes/es a l'escola, comprar, etc.	7,8%
Si tingués més garantia de trobar un seient	7,4%
Si hagués de pagar per aparcar el cotxe o la moto	7,2%
Altres condicions	6,6%
Si les parades/estacions i l'accés a peu estiguessin en millors condicions (il·luminació, seguretat, etc.)	2,9%
Si em donen informació sobre les diferents possibilitats	2,5%
Si es disposés de facilitats per a persones amb mobilitat reduïda	1,5%

Nota: el nº de persones que han contestat ha estat de 824.

Hem volgut incidir més en els factors econòmics de la mobilitat, per tal de veure quin pes tindrien a l'hora d'incentivar l'ús del transport públic. Així, a la pregunta de si estarien disposats a utilitzar el transport públic per anar a la feina en el cas que l'administració subvencionés l'abonament, el 62% de les respostes han estat afirmatives.

GRÀFIC 16. Ús del transport públic si estigués subvencionat (en %)



CONDICIONS PER USAR LA BICICLETA EN ELS DESPLAÇAMENTS

Davant la pregunta de si considerarien utilitzar la bicicleta com a sistema de transport en lloc del cotxe o la moto, la resposta majoritària ha estat negativa (45%). En el cas dels treballadors/es municipals que s'ho plantejarien com a opció, els elements a valorar tenen a veure amb la millora tant dels carrils bici com dels aparcaments per estacionar els vehicles. La taula 2 ofereix un resum dels principals aspectes que caldria contemplar per impulsar als treballadors/es a utilitzar la bicicleta en els desplaçaments laborals.

TAULA 2. Condicions per usar la bicicleta per anar a la feina (en %)

Condicions usar la bicicleta	Percentatge
Cap, no m'ho plantejo	44,9%
Si hi haguessin carrils bici millors i més segurs	31,5%
Si hi hagués un aparcament de bicicletes segur	22,9%
Si s'oferís un incentiu econòmic per anar amb bicicleta a la feina	19,1%
Si hi haguessin vestidors i dutxes a la feina	17,0%
Si hi hagués una ruta més directa	15,4%
Si l'ajuntament em proporcionés la bicicleta	13,9%
Si l'ajuntament em proporcionés el mode de transport per les necessitats de desplaçament durant la jornada laboral	5,3%
Altres condicions	5,2%
El temps de desplaçament hauria de ser més breu	0,2%
Les despeses haurien de ser càrrec de l'ajuntament	0,1%

Nota: el nº de persones que han contestat ha estat de 979.

CONDICIONS PER COMPARTIR COTXE PER ANAR A LA FEINA

La darrera qüestió que es va plantejar tenia a veure amb la possibilitat de compartir cotxe amb altres treballadors/es municipals per anar a la feina. En aquest cas, la resposta majoritària va ser un “no” rotund, en el 45% dels casos. No obstant això, entre les persones que sí que es plantejaven aquesta opció, les condicions indicades per considerar la possibilitat de compartir cotxe era la proximitat del lloc de residència dels companys/es de feina amb els què es compartiria el vehicle i disposar d’una plaça d’aparcament reservada pels usuaris/àries de cotxe compartit. La taula 3 mostra totes les respostes proporcionades, per ordre d’importància.

TAULA 3. Condicions per compartir cotxe per anar a la feina (en %)

Condicions per compartir cotxe	Percentatge
Cap, no m’ho plantejo	45,1%
Si els companys/es de feina visquessin a prop de casa meva	37,5%
Si obtingués una plaça de pàrking reservada quan compartís cotxe	21,9%
Si l’ajuntament em troba els companys/es per compartir el cotxe	14,2%
Si s’oferís un incentiu econòmic o el pàrking tingués descompte	13,8%

Nota: el nº de persones que han contestat ha estat de 791.

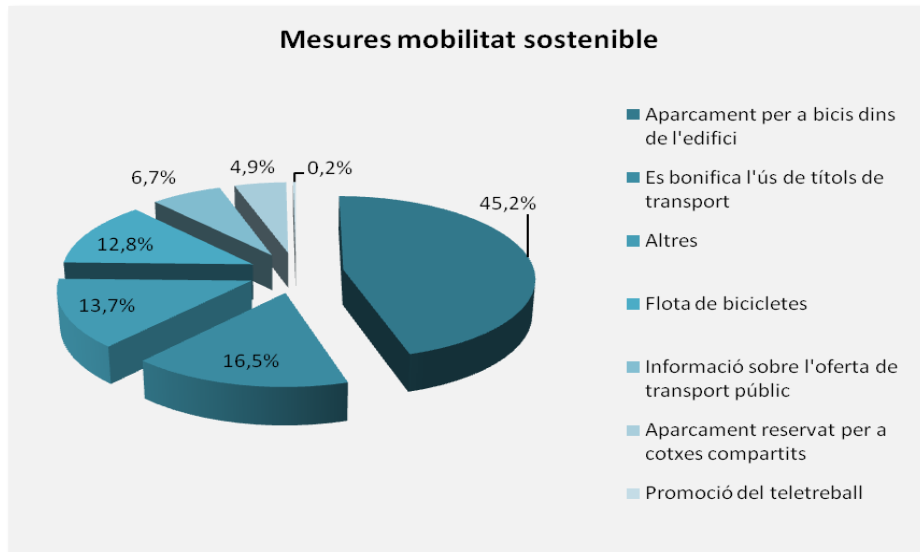
5. Les mesures de mobilitat sostenible del consistori

Una de les preguntes que vam introduir en el qüestionari volia indagar en el coneixement dels treballadors/es municipals pel que fa a l’existència de mesures per afavorir la mobilitat sostenible per anar i tornar als centres de treball.

Abans de presentar els resultats cal fer dues consideracions prèvies. La primera té a veure amb el fet que el volum de respostes en blanc va ser molt elevat, un 32,5% del total. La segona consideració es refereix a l’elevat nombre de persones que van manifestar desconèixer l’existència d’aquestes mesures, concretament un 39% de les que van respondre a la pregunta. Per aquests motius cal ser molt prudents a l’hora d’extrapolar les dades al conjunt del personal de l’Ajuntament.

El gràfic següent mostra les respostes de les persones enquestades en relació amb el seu coneixement³ de l'aplicació de mesures per a fomentar la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina.

GRÀFIC 17. Coneixement de les mesures de mobilitat sostenible que aplica l'Ajuntament (en %)



Hi destaca amb molta diferència el coneixement de l'existència d'aparcament per a bicicletes a l'interior dels edificis, que ha estat citat pel 45% dels enquestats/des. Un 16,5% hi té constància de la bonificació de l'ús de títols de transport públic. Entre les mesures menys conegudes es troben la promoció del treball (02%) i les places d'aparcament que es reserven pels cotxes compartits (4,9%).

³ La pregunta volia esbrinar el grau de coneixement sobre les mesures de mobilitat sostenible per part dels treballadors/es. Per tant, no analitzem les mesures que efectivament s'estan implementant actualment.

CONCLUSIONS PRELIMINARS

Aquest estudi parteix d'una mostra de persones enquestades força elevada, el que ens proporciona uns resultats amb un grau de fiabilitat elevada. A partir del que acabem de veure i a mode de resum, podem establir les següents conclusions preliminars:

- ▶ Hi ha un **elevat percentatge de treballadors/es municipals que viuen fora de la ciutat (37%)**. La majoria d'aquestes persones resideixen en municipis que tenen una bona comunicació amb transport públic per arribar a Barcelona, especialment els que resideixen a la mateixa comarca. Tanmateix, **el 19% es desplacen a la feina amb el seu vehicle particular**.
- ▶ **El 23% dels enquestats/des viu a més de 20 km** del seu centre de treball; el 27% triga més de 40 minuts en els desplaçaments laborals.
- ▶ **El 18,2% dels homes utilitzen el seu vehicle per anar a dinar durant les jornades partides, el que incrementa el nombre de desplaçaments i el risc laboral**.
- ▶ **El 15,3% de les persones de la mostra han patit accidents laborals** de trànsit en alguna ocasió. D'aquests, el 57% són homes.
- ▶ Es manifesta un **elevat grau de desconeixement de les mesures de mobilitat sostenible** implementades per l'Ajuntament.

PROPOSTES DE CCOO

L'any 2015 es va constituït la Taula Contra la Contaminació de l'Aire de Barcelona, que havia de servir per a la creació de mesures efectives per a la reducció de l'elevada contaminació atmosfèrica a la ciutat, que es considera un problema de salut pública. Des de CCOO de Catalunya vàrem presentat un ventall de propostes per contribuir de manera concreta a aquest lloable objectiu. Una d'aquestes consistia en l'elaboració d'un pla de desplaçaments als centres de treball de l'Ajuntament, el que podia incidir directament en la reducció d'emissions contaminants i, sobre tot, tenir una funció de referència per a la resta d'administracions, les empreses i la mateixa ciutadania.

L'Ajuntament de Barcelona es va comprometre a elaborar el seu propi pla de desplaçaments, tot incorporant criteris de mobilitat sostenible. El seu desplegament tindria un important paper exemplificatiu de l'administració pública, sobre tot quan es tracta de desenvolupar una planificació que emana del propi Consorci i que, a més, ha d'atendre altres planificacions ambientals (com el vigent Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire, aprovat per la Generalitat de Catalunya).

Per tot l'assenyalat anteriorment, **considerem imprescindible elaborar un pla de desplaçaments de l'Ajuntament de Barcelona.** Per això cal partir de l'anàlisi dels patrons de mobilitat de tota la plantilla del Consistori, tot seguint el model de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona. Això implica fer una bona diagnosi tècnica de la demanda i l'oferta de mobilitat. Però una qüestió importat és la participació de la representació legal dels treballadors/ores, el que ha culminar amb l'aprovació concertada d'un pla d'actuacions. La definició d'indicadors permet fer el seguiment i la correcció, si s'escau, de les mesures aprovades inicialment.

La negociació col·lectiva a l'Ajuntament de Barcelona ja va situar, ja fa alguns anys, la necessitat de crear espais d'interlocució en matèria de mobilitat. Aquest espais no s'han desenvolupat de manera efectiva, pel que els responsables de la gestió municipal han desaprofitat, en exercicis anteriors, una bona oportunitat per donar compliment a les normatives sobre qualitat de l'aire, per millorar l'habitabilitat de la ciutat i per reduir els riscos laborals dels treballadors/ores. **El govern de la ciutat hauria de reactivar aquests àmbits en benefici de totes les parts.**

Per CCOO és fonamental **la definició de la figura del gestor o de la gestora de mobilitat**, qui ha de coordinar la participació de tots els departaments de l'Ajuntament i de la representació social, així com donar servei directe a la pròpia plantilla en aquesta temàtica.

L'establiment de mesures del pla de desplaçaments ha de partir d'una bona diagnosi i d'un debat tècnic i social. Tanmateix, i com aportació inicial, la valoració de les dades recollides i la nostra pròpia experiència en temes de sostenibilitat ambiental ens permeten plantejar un seguit de propostes que podrien contribuir a **potenciar la mobilitat sostenible dels treballadors/es de l'Ajuntament de Barcelona**:

- Incloure en l'avaluació de riscos laborals els accidents de trànsit de manera específica, establint mesures de prevenció basades en modes alternatius al vehicle privat (atès que presenta majors factors de risc).
- Incentivar els modes de transport més sostenible per anar i tornar de la feina. Es fa necessari potenciar veritablement l'ús de la bicicleta i del cotxe compartit, superant certes reticències i percepcions subjectives.
- Existeixen oportunitats per incrementar el nombre d'usuaris/àries del transport públic. En aquest sentit, es proposa analitzar l'oportunitat d'ampliar la distribució de títols de transport entre tots els col·lectius (ara tan sols en gaudeix aquesta bonificació una part de la plantilla, sense raó aparent).
- Editar un fulletó informatiu amb l'oferta de transport públic per accedir al centre de treball, incloent-hi els intercanviadors, els aparcaments de dissuasió, les tarifes vigents, els horaris actualitzats, els aparcaments de bicicletes, etc. La intranet de l'Ajuntament podria incorporar un apartat específic sobre mobilitat laboral.
- En cas de disposar de places d'aparcament de gestió municipal, establir criteris de prioritització del seu ús per a persones amb disminució, embarassades amb mobilitat reduïda o cotxes compartits (tres ocupants o més).
- Impulsar el compliment de les normes i criteris per facilitar l'accessibilitat a les persones amb mobilitat reduïda, tant a dins de l'edifici com al seu voltant.
- Impulsar el cotxe compartit, aprofitant tant la intranet com les noves tecnologies per a dispositius mòbils.

- Instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs i resguardats, prioritàriament a l'interior dels edificis que ho permetin. Igualment, instal·lar vestuaris, dutxes i eines de manteniment bàsic.
- Distribuir bicicletes per als desplaçaments dels treballadors/es, tant de tipus *in itinere* com en missió, valorant la intermodalitat amb les xarxes de transport públic.

Barcelona, març de 2017.