

perspectiva

AL LER
CERCA DEL
TRABAJO

MODELO
DE
CIUDAD

CCOO
servicios a la ciudadanía

TRANSPORTE
PRIVADO

EFICACIA

\$

← AL FUTURO

Movilidad y sostenibilidad

FIN DE



Dirección:

Xavier Navarro

Consejo de redacción:

Xavier Navarro, Pepe Gálvez, Gina Argemir, Mertxe Paredes, Joan Coscubiela, Juana Olmeda, Manuel Fernández Albano, Javier Jiménez

Consejo Asesor:

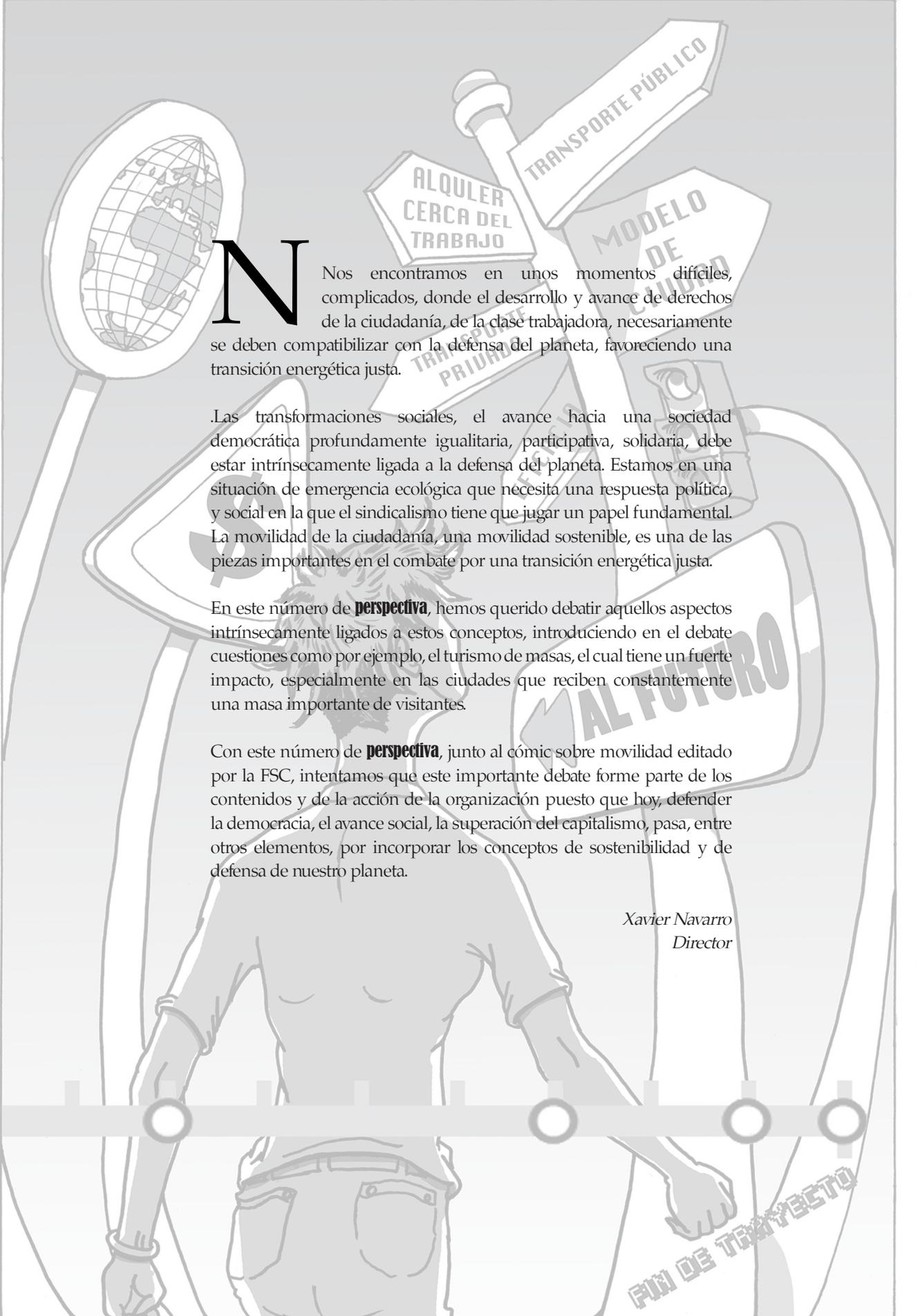
Manel García Biel, Javier Doz, Ignacio Muro, Juan Laborda, Bruno Estrada, Joan Herrera, Lluís Camprubí, Maite Ojer, Aritz Cirbián, Jaume Bosch, Isàvena Opisso, Javier Tébar, Rosa Sans, Ricard Bellera, Beatriz Ballestín, Lidia Brun, Carlos Tuya, Gemma Lienas, Juan Manuel Tapia, Francisco Rodríguez de Lecea, Alfons Labrador, Amparo Merino Segovia, Belén Cardona Rubert, Gemma Galdón Clavell

Edición y maquetación:

Comunicación FSC-CCOO

Depósito legal: M-29458-2015





Nos encontramos en unos momentos difíciles, complicados, donde el desarrollo y avance de derechos de la ciudadanía, de la clase trabajadora, necesariamente se deben compatibilizar con la defensa del planeta, favoreciendo una transición energética justa.

.Las transformaciones sociales, el avance hacia una sociedad democrática profundamente igualitaria, participativa, solidaria, debe estar intrínsecamente ligada a la defensa del planeta. Estamos en una situación de emergencia ecológica que necesita una respuesta política, y social en la que el sindicalismo tiene que jugar un papel fundamental. La movilidad de la ciudadanía, una movilidad sostenible, es una de las piezas importantes en el combate por una transición energética justa.

En este número de **perspectiva**, hemos querido debatir aquellos aspectos intrínsecamente ligados a estos conceptos, introduciendo en el debate cuestiones como por ejemplo, el turismo de masas, el cual tiene un fuerte impacto, especialmente en las ciudades que reciben constantemente una masa importante de visitantes.

Con este número de **perspectiva**, junto al cómic sobre movilidad editado por la FSC, intentamos que este importante debate forme parte de los contenidos y de la acción de la organización puesto que hoy, defender la democracia, el avance social, la superación del capitalismo, pasa, entre otros elementos, por incorporar los conceptos de sostenibilidad y de defensa de nuestro planeta.

Xavier Navarro
Director



Ciudades «smart» o Gobiernos inteligentes

Aurelio Martín González. Concejal de Medio Ambiente y Movilidad
del Ayuntamiento de Gijón/Xixón



Casi coincidiendo en el tiempo con la redacción de este artículo, se celebra en Barcelona el denominado “Smart City Expo World Congress” con la asistencia prevista de representantes de más de setecientos gobiernos locales y de ochocientas sesenta empresas expositoras de todo el mundo, bajo el atractivo lema para este año 2019, de “Ciudades hechas de sueños”.

La celebración de este tipo de eventos muestra de manera nítida la irrupción de la iniciativa privada, y especialmente de las compañías multinacionales, en el ámbito de la gestión y la administración pública, una tendencia con una relevante incidencia en el ámbito local.

Tras décadas de movilizaciones y de acciones reivindicativas de los movimientos ecologistas, con resultados más bien limitados, los medios de comunicación, las redes sociales y, especialmente las empresas, han conseguido introducir en la agenda política la necesidad imperiosa de la sostenibilidad ambiental con la transformación de nuestras poblaciones en ciudades inteligentes y autosuficientes como receta.

Sin embargo, a poco que se profundice, descubriremos que los términos “smart city” (ciudad inteligente) e “Internet of

the things” (Internet de las cosas)” fueron inventados por una empresa multinacional (IBM) cuyo negocio se basa en la venta de software y hardware; y no solo eso, sino que la evolución de la estructura comercial de esta multinacional y de otras similares (CISCO, Siemens, etc.) se asemeja cada vez más a las áreas de gobierno de las ciudades. Dos datos que, al menos, ponen en cuestión el verdadero calado de la tan manida revolución urbana que transformará, teóricamente, nuestras ciudades en urbes más limpias, eficientes, seguras y conectadas.

Ya en el año 2008, los propios directivos de IBM (campana Smarter Planet) declaraban que el sector público constituye un enorme mercado sin explotar con un enorme potencial de crecimiento. En el año 2011, la multinacional lanzó al mercado una solución denominada “Centro de operaciones inteligentes para unas ciudades inteligentes”: un centro de control para los ayuntamientos que pretende reunir toda la información disponible de la ciudad para analizarla y poder anticipar las reacciones del sistema urbano ante una situación de cambio. Simplificando: los ayuntamientos les proporcionan toda la información disponible de la ciudad: energía, contaminación, movilidad, etc., y la empresa ofrece soluciones previo pago.

En términos similares, pero a otra escala, podemos analizar las nuevas “startup”, otro término anglosajón que se utiliza para referirse a empresas de nueva creación o muy jóvenes con grandes posibilidades de crecimiento en un corto periodo de tiempo: en resumen, empresas susceptibles de dar un pelotazo que habitualmente basan su estructura en empleos precarios. La gran mayoría de las empresas que hoy en día irrumpen y copan ámbitos como la movilidad sostenible (bicicletas, ciclos y patinetes eléctricos, coches eléctricos compartidos, transporte de última milla, etc.) o el mantenimiento y la gestión del tráfico, son startups.

En otro orden de cosas, las nuevas tecnologías no siempre se pueden considerar herramientas sostenibles: un ejemplo singular es el comercio electrónico, con un crecimiento estimado en España de un 20% anual y que según los datos proporcionados por el Área Metropolitana de Barcelona ha contribuido a que, en su área geográfica, el reparto de mercancías genere ya el 40% de la contaminación atmosférica.

A la vista de todo lo expuesto, cabe hacerse algunas preguntas: ¿realmente las nuevas tecnologías son, por sí mismas, una verdadera alternativa al actual modelo urbano o solo un nuevo modelo de negocio? ¿Quién gana y quién pierde con la transformación tecnológica de la gestión urbana, incluso si se trata de transformaciones calificadas como sostenibles y necesarias? ¿Qué implica en la gobernanza democrática de las ciudades la irrupción de las empresas privadas en su gestión?

No se trata de demonizar lo que se entiende por ciudad inteligente, ni siquiera de demonizar la actividad de las empresas multinacionales, pero por encima de la quimera que nos prometen los defensores a ultranza de las nuevas tecnologías como la solución definitiva para la gestión urbana sostenible, debemos también ser críticos y capaces de plantear alternativas a los modelos a los que la única sostenibilidad que importa es la de la cuenta de resultados. **F**



Transporte y movilidad, un reto enorme y muy difícil

Francis Cabezos. Responsable de medioambiente de FSC-CCOO



No existe la receta mágica, pero eficiencia, reconversión e innovación, mayor y mejor planificación y menos movimientos son algunos de los ingredientes necesarios para abordar el desafío.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente el transporte representa un tercio del consumo de energía final de los países miembros de la UE y es responsable de más de un quinto de las emisiones de gases de efecto invernadero en el viejo continente. También es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y acústica urbana. Además, el transporte, en concreto sus infraestructuras, tiene efectos muy serios sobre el paisaje, porque compartimenta los espacios naturales y tiene una incidencia negativa en la protección de especies animales silvestres, algunas de ellas en serio peligro de extinción.

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 43% del total estatal y de ésta los turismos representan el 17,6% de toda la energía final que consumimos en el país. Según el último informe correspondiente a 2018 en España se emitieron 332'8 millones de toneladas de CO2 equivalente. Según el PNIEC, Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, para el período 2021-2030 se fija para el

último año el último mitigar una de cada tres toneladas de CO2 equivalente entre el momento presente y el final del Plan, 2030. El 27% del total de las emisiones corresponden al transporte y de ellas 1/3 se concentran en las aglomeraciones urbanas. Es en estas aglomeraciones, en las grandes ciudades, donde se debe intervenir de manera urgente para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y proteger la salud pública.

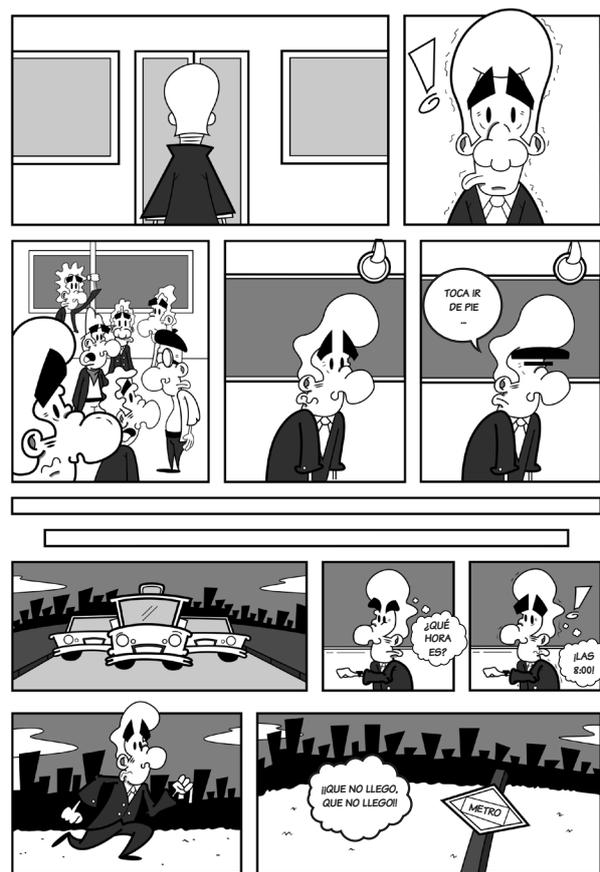
Quizás este sea el espacio más "fácil" y rápido a la hora de introducir cambios positivos como pueden ser el poner barreras al vehículo privado, fomento del transporte público y colectivo con vehículos eficientes desde el punto de vista de las emisiones, introducir otros medios de locomoción, intermodalidad, última milla, planes de movilidad, lanzaderas a polígonos y centros empresariales, fiscalidad, entre otras muchas, son medidas que se muestran necesarias para ser implementadas más pronto.

Si nos detenemos en el transporte de mercancías y personas a larga distancia a través de aviones y barcos, la cosa parece hacer aguas, pues no existen hasta el momento alternativas realmente viables para la transición de los derivados del petróleo, queroseno y gasóleo fundamentalmente, a otras

fuentes procedentes de energías renovables. Biocombustibles agregados en porcentajes determinados al queroseno para aeronaves presenta un problema enorme pues, más allá de la legislación europea y que hoy por hoy y en un plazo largo de tiempo una aeronave no está preparada para volar con otro combustible que no sea un derivado del petróleo, no parece acertado dedicar extensiones importantes de tierras a la producción de determinados cultivos que serían utilizados para su uso como combustible y, en otro orden, mover buques con gas como solución intermedia tampoco resulta fácil pues no es ni barata ni fácil la reconversión de las flotas actuales y las compañías navieras han de ver provecho en sus inversiones más allá de que el gas, aún en menor cuantía que otros hidrocarburos, emite gases de efecto invernadero y tampoco es que nos ayude como país a independizarnos energéticamente hablando de aquellos países productores de petróleo y derivados.

Y luego tenemos el transporte por carretera que es el responsable del 92,9% de emisiones de gases de efecto invernadero, en un país con la segunda mayor flota de camiones de Europa y que mueve un 16% del total de mercancías en el continente, lo que equivale a 76442 millones de toneladas por kilómetro según la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic). Muchas toneladas y muchos camiones para “transportar” cambios en lo referente a reducción de emisiones.

Aquí merece la pena hacer una parada para analizar la llamada última milla, concepto referido al último eslabón en la entrega



de un producto, fundamentalmente en las grandes ciudades y que tiene una relación directa con el comercio electrónico, comercio que en 2017 supuso en España 30000 millones de euros según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Este transporte, tomando como ejemplo el área metropolitana de Barcelona, se realiza mayoritariamente en furgonetas con más de 12 años de antigüedad y que suponen el 20% del total de vehículos que circulan y emiten el 40% de las emisiones contaminantes, según se desprende de lo recogido en un artículo de metrópoli abierta.

Sobre esto, añadiendo trayectos a la larga distancia y transporte informal, permítanme una pregunta después de leer los datos que proporciona la DGT que nos dicen que el número de accidentes con furgonetas ha aumentado un 54% entre 2012 y 2017, cuando decidimos hacer una compra ¿es aceptable querer un producto lo más barato posible, de entrega inmediata y a ser posible con transporte gratis?

Nos falta el tren, pieza clave en positivo, pero que no parece, hablando de España, que sea tenido en cuenta en la medida que merece, aquí hemos priorizado al tren de alta velocidad que lleva aparejada una alta dosis de inversiones económicas para proyectarlo, ejecutarlo y luego mantenerlo y hemos dejado a un lado el tren convencional de medio y largo recorrido y las cercanías en las grandes ciudades se nos colapsan por no hablar del paupérrimo dato en mover mercancías, sólo el 4%.

Para completar este primer bloque hablemos de empleo. Según el informe elaborado por la Federación de Servicios



a la Ciudadanía de Comisiones Obreras el pasado mes de septiembre “El transporte en España. Retos sindicales en el empleo” cerca de 981 mil personas trabajan en el sector del transporte en España, contando los 4 medios principales, carretera, aéreo, mar y ferroviario además del almacenamiento y actividades anexas.

Y este número hay que tenerlo muy en cuenta a la hora de tomar decisiones.

Por lo anterior y para una organización sindical como Comisiones Obreras es necesario llamar la atención sobre el concepto de transición justa. La sociedad poco a poco va asumiendo la tremenda magnitud de lo que implica un escenario de emergencia climática, salvo cuatro despistados que, por ignorancia o intereses espurios y con cierto poder mediático y financiero, aún andan negando la realidad.

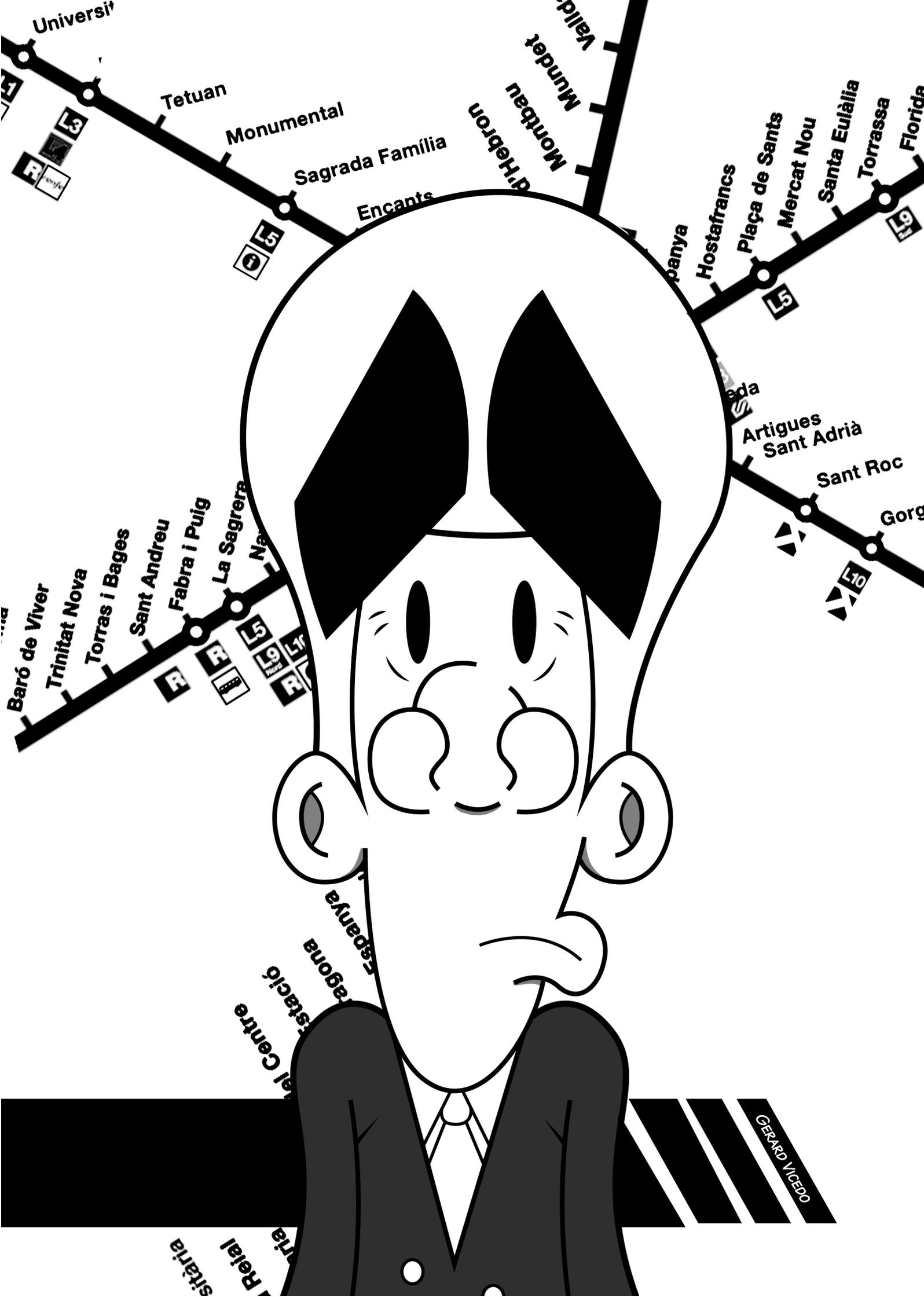
El reforzamiento de las instituciones, de los gobiernos, de las administraciones, de los servicios públicos en su conjunto, y con ellos de la sociedad, es determinante para afianzar un proceso de acompañamiento y de transición hacia otro modelo más respetuoso con el medioambiente de la gente trabajadora que va a ver sus empleos en peligro, y con ello su forma de vida. Es necesario crear espacios estables y continuados de diálogo y discusión que nos brinden la posibilidad de encontrar soluciones compartidas a la crisis ambiental y social en la que estamos inmersos.

Como hemos visto estamos, todos y todas, ante un reto enorme y muy difícil.

Para ir concluyendo, nos toca mirarnos a nosotras y a nosotros mismos. Hace unas semanas, coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad, se ponía en marcha una campaña desde la FSC-CCOO titulada ¡Hay que moverse! que contempla elementos sobre movilidad sostenible, esa que ha de ser eficiente, segura, equitativa, saludable, participativa, competitiva y capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o de futuro.

Dentro de las distintas iniciativas de la campaña encontramos un cómic que analiza el binomio transporte urbano/ciudad y que nos plantea unas preguntas ¿cómo, cuándo, por qué y para qué nos movemos? Son preguntas que debemos hacernos para buscar respuestas que nos permitan adaptarnos y modificar determinados hábitos que tenemos asumidos, y con ello cambiar a mejor, para encontrar otra forma de movernos, de planificar nuestras ciudades y de convivir mejor entre nosotras y nosotros, mejorar nuestra salud y la del planeta y dónde el compromiso personal es fundamental.

Así que ya saben, hay que moverse, pero quizás menos y de otra manera a la que nos estamos acostumbrando, por nuestro bien y por el de aquellos y aquellas que están por llegar. 



GERARD VICEDO



Transporte, derechos y sostenibilidad.

Mario Martín Moreno. Secretario general del Sector de carretera y logística de FSC-CCOO



- **Cualquier transformación debe tener en cuenta el lado social.**
- **No podemos tener un sistema en órbita de millonarios.**

La sociedad actual demanda una alta y variada movilidad, lo que requiere un sistema de transporte complejo y apropiado a las necesidades sociales modernas, que garantice los desplazamientos de personas y mercancías de una forma económica, eficiente, segura y saludable.

El transporte tiene un peso muy considerable en el marco del desarrollo sostenible ambiental, social y económico. Es un sector estratégico que crea empleo, ingresos y comercio, contribuyendo en España con cerca del 6% del PIB, dando empleo directo e indirecto a un 4,5% del total de la población activa; sin embargo, es un gran consumidor de energía que proviene en su mayor parte de combustibles fósiles, y por ese motivo se encuentra en el punto de mira al tener un papel clave en la conservación de los recursos y en la reducción del calentamiento global.

No podemos estar de espaldas a la evolución de los acontecimientos, ni quedarnos con anclajes al siglo XX. Igual

que hemos evolucionado de la carreta al camión, debemos contribuir al progreso de nuevos sistemas capaces de hacer un mundo más respirable, que con toda seguridad conlleven una “metamorfosis” en el empleo.

Los nuevos alegatos amables que hablan de sostenibilidad y que tratan de paliar el cambio climático, dejan un reguero de daños colaterales porque la evolución de los acontecimientos, la protección del medio ambiente se olvida del empleo y de la sostenibilidad de las personas.

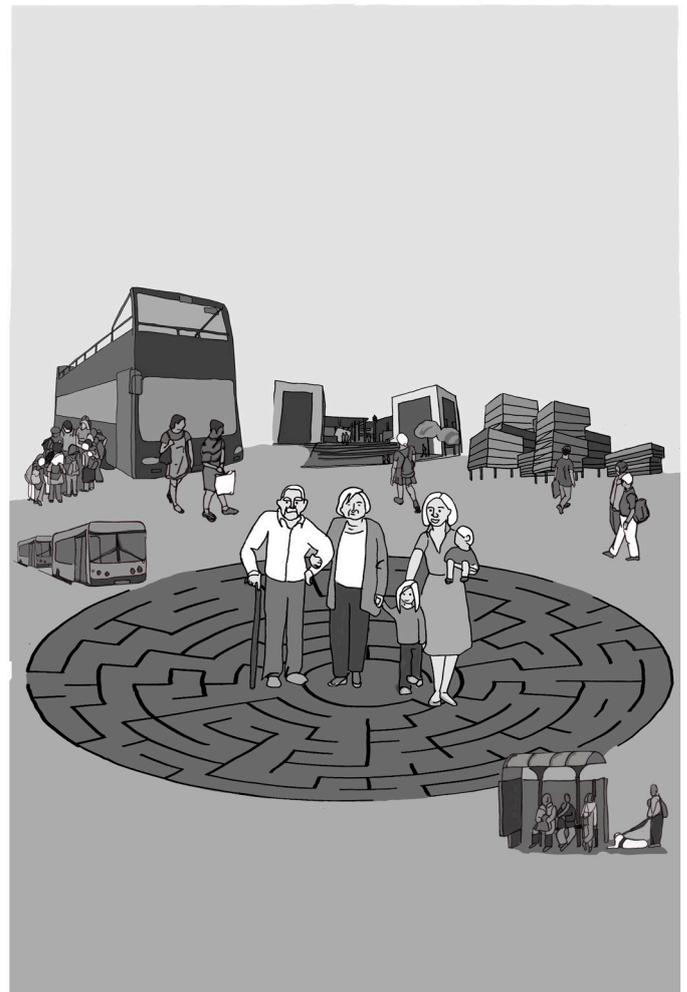
Debemos mantener el empleo, y debemos sostenerlo con leyes complementarias o planes de acompañamiento. Ser capaces de dotar la pérdida de unas funciones determinadas por eliminar unos métodos a favor de otros más saludables, pero dotándolos de un plan social, que no solo alcance al empleado/a con indemnizaciones millonarias para zanjar protestas incontestables, sino que dote al entorno donde se ubica este empleado/a de ese plan estratégico y lo proteja.

La pérdida de empleo conlleva una lesión a la sociedad, no solo a quien lo pierde porque los trabajadores/as sacados del sistema

de aportaciones, se convierten únicamente en tomadores, no aportan, pero sí reciben, y esa falta de participación repercute de manera directa en la ciudadanía.

La sostenibilidad ecológica es el equilibrio entre la sociedad y la naturaleza, entre los seres vivos y su entorno, pero sin ser dominante una sobre otra. Es una emergencia la sostenibilidad ambiental, como es una necesidad la sostenibilidad del empleo, como es una urgencia la sostenibilidad del sistema de aportaciones.

Entorno y social son compatibles para conservar y proteger de forma indefinida a las personas. 





Políticas de acción sindical de movilidad en polígonos de actividad económica

Jose M. Romero Velarde. Secretario general CCOO Baix Llobregat,
Alt Penedès, Anoia y Garraf



La campaña del Trambaix al Pla y la apuesta sindical por el derecho a la movilidad sostenible.

Los polígonos de actividad económica (PAE)

En Cataluña hay cerca de 1.750 polígonos de los cuales casi un 42% están ubicados en la región metropolitana de Barcelona. Un 89% de los 164 municipios metropolitanos tienen algún PAE y se calcula que en ellos trabajan alrededor de 300.000 personas. La mayoría son de dimensiones reducidas y han envejecido mal debido a un mantenimiento y una inversión escasa.

La transformación del trabajo y los retos de futuro nos obligan a afrontar esta realidad para readaptar y renovar estos espacios, con el objetivo que sigan siendo espacios de valor añadido para la industria y otras actividades económicas productivas del sector terciario. La política urbanística y de ordenación territorial no han sido coherentes con una lógica de desarrollo económico compatible con una base industrial fuerte de futuro.

Hay que contribuir a desterrar una idea del pasado más reciente donde los polígonos eran espacios donde se instalaba todo aquello que no se quería en el núcleo urbano. Sus consecuencias todavía perduran en términos de convivencia difícil entre diferentes actividades productivas que coexisten

en el mismo lugar y la generación incesante de un flujo importante de vehículos. Conviene no olvidar que los accidentes de tráfico ya son la primera causa de muerte por accidente laboral en España. Los polígonos del futuro tienen que evolucionar a modelos más integrados, a una actividad productiva que incluya sectores innovadores, dinámicos, conectados y reincorporados a la trama urbana y punta de lanza de empleo digno, de calidad y seguro.

En CCOO seguimos reivindicando la ejecución del Pacto Nacional para la Industria e inversión pública en espacios industriales y de logística, sin dejar de lado la responsabilidad de las empresas, que no pueden delegarla en garantizar una formación de calidad, inversión en innovación y la estabilidad del empleo como elementos para complementar la estabilidad de la demanda con una mejora de la productividad.

Nuestra responsabilidad en la negociación colectiva y en todos los diferentes espacios de concertación sectorial y territorial donde participamos, debe seguir poniendo el énfasis en concertar políticas industriales y urbanísticas que contribuyan a desarrollar modelos energéticos sostenibles y una movilidad segura y sostenible. Contribuir a que las ciudades sean espacios urbanos capaces de atraer actividad económica productiva. Ciudades con la máxima calidad de vida donde a su vez se fomente y se garantice el derecho al trabajo de forma inclusiva.

Los retos del cambio climático y la movilidad sostenible

Nos encontramos en una situación donde la emergencia climática y la mitigación de sus consecuencias vive un momento de masiva reivindicación y movilización global, con la estimulante presencia masiva de personas jóvenes que exigen acciones decididas a la política y al resto de actores sociales. Tenemos que reconducir este desafío inaplazable de dimensión global y el sindicalismo de clase, que tiene un importante bagaje y una dilatada trayectoria en este sentido, también tiene que redoblar esfuerzos y ser más ambicioso en las políticas contra el cambio climático. Tenemos que significar las empresas y los centros de trabajo como un ámbito de actuación concreto, comprometiendo un trabajo sistematizado y con objetivos en todas las dimensiones de nuestra acción sindical y social para conseguir una transición justa hacia un planeta para la vida y el bienestar de sus habitantes. Estas acciones se concretan en trabajar decididamente para incrementar las energías renovables; fomentar el reciclaje, la reparación y la reducción de residuos en las empresas; concertar planes de salud en el trabajo; presionar para la concreción de una política alimentaria de kilómetro cero como elemento de vertebración territorial y de lucha contra la intermediación abusiva; reivindicar la construcción de infraestructuras públicas sostenibles y demandar un plan de choque de inversión pública y privada para la rehabilitación de viviendas con criterios de sostenibilidad.

Una estrategia sindical que debe apostar por un crecimiento sostenible, armónico con el planeta que diseñe y articule medidas que signifiquen un incremento significativo de transporte colectivo, especialmente en aquellos espacios de trabajo con grandes concentraciones de personas.

Polígonos y accesibilidad en transporte público

Algunos estudios metropolitanos, con una visión, a nuestro juicio demasiado optimista, apunta a que solo un 25% de

los PAE de la Región metropolitana de Barcelona no son accesibles en transporte público, pero asciende al 27% los que tienen una accesibilidad muy deficiente, aunque no se adapta a las necesidades horarias ni a las frecuencias en la entrada-salida de la mayoría de la personas trabajadoras. Si sumamos ambas categorías, esta realidad afecta de forma directa a más de 37000 personas trabajadoras. El Baix Llobregat es la segunda comarca en superficie de PAE y con más personal. Un 64% tienen buena o muy buena accesibilidad y un 21% la tienen deficiente.

Desplazarse de modo sostenible y seguro hasta el lugar de trabajo es un reto de futuro, imprescindible para la sostenibilidad social y debe ser considerado un derecho. Abordar esta realidad también requiere hacerlo desde una mirada inclusiva, a través de actuaciones que permitan reducir las actuales brechas y desigualdades en el acceso y desplazamientos al trabajo en términos de género, edad o de perfil sociocultural. Las políticas públicas urbanísticas y de ordenación territorial deben contemplar esta realidad, mejorando inevitablemente el transporte público colectivo y la reducción drástica de la presencia del automóvil privado. Hay que abordar este factor de riesgo laboral, que como decíamos tiene una relación directa con la siniestralidad laboral (accidentes de trabajo in itinere y en misión en horario laboral) e incide de forma directa en los factores psicosociales y de organización del trabajo.

Es imprescindible generalizar la concertación y el acuerdo de pactos para la movilidad en los polígonos con administraciones, empresas con la voz cualificada de los legítimos representantes de los trabajadores y trabajadoras. Avanzar decididamente en experiencias de cambios de usos y a su vez, exigir a los poderes públicos que unifiquen políticas y creen organismos públicos para la gestión de la movilidad que trabajen transversalmente y unifiquen criterios en las disciplinas que concurren en los diferentes espacios territoriales existentes.

La estrategia sindical debe seguir poniendo el acento en la responsabilidad que tienen las empresas asumiendo que esta problemática creciente no les es ajena y deben implicarse activamente, negociar y buscar soluciones. Un instrumento ideal es acordar Planes de Desplazamiento de Empresas (Planes de Transporte al Trabajo —PTT— en su caracterización estatal) que hagan diagnósticos, planteen medidas, destinen recursos económicos y humanos y hagan un seguimiento que permita dimensionar los beneficios obtenidos.

También debemos articular propuestas a través de la movilización y la reivindicación creando redes y complicidades con entidades sociales, organizaciones ecologistas y plataformas pro-movilidad sostenible. Continuar haciendo una tarea importante de sensibilización y formación y exponer nuestros argumentos y nuestra capacidad de propuesta reivindicando el acceso caminando para aquellos PAE integrados y cercanos a núcleos urbanos; la mejora de accesibilidad en transporte público colectivo; incorporar la mejora de la oferta de autobús con horarios y frecuencias adaptadas a las empresas; fomentar el aparcamiento disuasorio en las estaciones de tren o de autobuses; favorecer el coche compartido y multiusuario y seguir con el impulso decidido de la bicicleta.

La campaña para prolongar el Trambaix al polígono el Pla de Sant Feliu a Molins de Rei

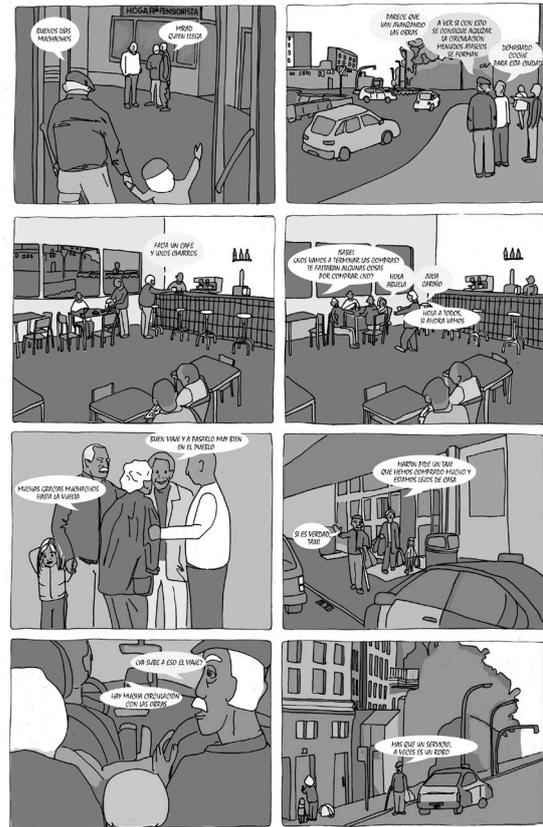
Nuestro sindicato en el Baix Llobregat es pionero en propuestas de acción sindical en materia de transporte sostenible y de acceso a polígonos industriales. En nuestro 4º congreso, allá por el año 2001, asumimos como compromiso hacer una acción decidida de análisis y puesta en marcha de medidas efectivas en relación con el acceso de transporte colectivo, público o privado en los polígonos industriales. Teorizábamos sobre recorridos, paradas, aplicación de horarios capaces de adecuarse a las nuevas realidades y elaboramos un estudio pormenorizado de accesos a los centros de trabajo

que sirvió de base para otro más general elaborado por el Consell Comarcal. Se crearon coordinadores de trabajadores en diferentes polígonos (Pratenc, Aeropuerto de Barcelona, El Pla de Sant Feliu y Molins de Rei, etc.) y después de estas experiencias iniciales incorporamos esta temática en nuestra acción sindical cotidiana organizando jornadas, seminarios, cursos y talleres de formación para nuestros representantes en las empresas y también hemos conseguido reflejar nuestras demandas sobre la necesidad de infraestructuras y líneas de actuación de movilidad en todos los espacios de concertación social existentes del Baix Llobregat.

En 2019, junto con la Plataforma por el Transporte Público y la Federación de Asociaciones de Vecinos y Vecinas del Baix Llobregat, hemos unido fuerzas para tirar adelante una campaña que permita prolongar el Trambaix de Sant Feliu de Llobregat a Molins de Rei por el polígono El Pla.

Las obras para el soterramiento de las vías del tren de Sant Feliu previstas para 2020, contemplan un acuerdo para que el tranvía se quede a las puertas del polígono El Pla. Aunque todavía queda pendiente la mejora mediante el enlace directo de la T3 por Laureà Miró a Esplugues, reclamamos la extensión del tranvía por el polígono porque permitiría conectar cuatro ciudades que suman más de 108.000 habitantes y daría un servicio a un espacio con una importante dimensión económica de más de 150 empresas donde predominan los sectores de la metalurgia, el comercio, la logística y almacenaje, industria de la alimentación y transporte con miles de puestos de trabajo.

La prolongación permitiría crear una nueva línea de tranvía de carácter comarcal, promover más transporte público, consolidar el derecho a acceder sin impedimentos y de manera segura a los centros de trabajo y espacios públicos e impulsar decididamente la mejora de la calidad del aire y de



la salud de la ciudadanía. Este proyecto es de relativa facilidad constructiva ya que las necesidades de urbanización son mínimas y los costos de ejecución son bajos en comparación con otras intervenciones urbanas similares. Esta intervención ya estaba prevista en el Pla Director de Infraestructuras 2011-2020 de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Nuestra campaña pide la complicidad de las Administraciones, de las personas trabajadoras del polígono, asociaciones vecinales, entidades y administraciones de la comarca para que se incorpore la ejecución de una primera fase de extensión del tranvía hasta El Pla y Molins de Rei en el nuevo PDI 2021-2030 que permita su ejecución material lo antes posible. En una segunda fase debe hacerse el estudio y el proyecto completo previsto de prolongación del Trambaix hasta la estación de Cuatro Caminos de los Ferrocarriles de la Generalitat en Sant Vicenç dels Horts y Pallejà.

El tranvía, desde su puesta en marcha en 2004, es el medio de transporte mejor valorado por la ciudadanía y se ha demostrado como uno de los transportes públicos más eficaz, cómodo y accesible llegando el 2018 a más de 19 millones de viajes entre Barcelona y el Baix Llobregat. Esta cifra ha igualado los viajes efectuados entre la línea 9 y 10 del Metro de Barcelona y avalan que el Trambaix se convierta en garante de un buen intercambio modal y de conexión con las redes de cercanías, Ferrocarriles de la Generalitat y la red de autobuses.

La campaña fue presentada en rueda de prensa el pasado 25 de octubre en el polígono El Pla y contiene diferentes elementos de difusión, un manifiesto y una recogida de firmas dirigida a las personas trabajadoras y secciones sindicales del polígono,

entidades, administraciones, etc. que serán entregadas a la Generalitat de Catalunya, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Autoritat Transport Metropolitana (AMB) y Síndic de Greuges.

También hemos elaborado una moción para ser aprobada en los Ayuntamientos por donde pasaría la prolongación pidiendo su aprobación, una resolución en el Parlament de Catalunya que apoye su inclusión el próximo PDI 2021-2030; diverso material gráfico complementario y en el futuro tenemos previsto hacer una marcha simbólica, desde el Ayuntamiento de Sant Feliu hasta el de Molins de Rei haciendo el recorrido de tranvía reivindicado con sus correspondientes paradas.

Como conclusión apuntaríamos que el derecho a una movilidad segura y sostenible al trabajo es un tema de futuro. Los costes ambientales, sociales y económicos de la movilidad de los trabajadores justifica abordar el problema de una manera global y con el conjunto de actores implicados. Una problemática que requiere de una actuación europea que pueda servir de marco de referencia para impulsar políticas favorables a la ecomovilidad y donde es imprescindible invertir para poder resultados a corto y medio plazo. Como apunta el experto y buen amigo de CCOO, Manel Ferri en su libro "La movilidad al trabajo: un reto pendiente" estamos ante un "agujero negro" y que para transformar el modelo actual de movilidad cotidiana necesitamos contar con instrumentos legales, fiscales, de planificación y gestión innovadores que permitan avanzar hacia un nuevo escenario más eficiente. **■**



Viajar: hagamos un derecho sostenible

Cassio Paz. Responsable de Agencias de viajes de la FSC-CCOO Cataluña



Es posible que al incorporar lo “políticamente correcto” en nuestras vidas intentemos ser más sostenibles todo el año. Llegan las vacaciones y ¡boom! gastamos los recursos naturales dejando nuestra huella, manchada por prácticas descuidadas e irresponsable. Eso suena fatal, ¿verdad?

Resulta que muchas personas se olvidan de la ‘huella ecológica’ mientras están de vacaciones y abusan en el destino, sin preocuparse con las lesiones de nuestro legado como viajero/a. No obstante, hay remedio para tal desequilibrio, ya que para disfrutar no necesitas abusar: puedes elegir hacer un viaje sostenible, tratando de respetar las comunidades locales y el entorno de su destino, incluido los gastos en el local.

Actualmente las agencias de viajes ofrecen un abanico de posibilidades y están cada vez más especializadas en viajes sostenibles o viajes ecológicos, reflejo indeleble de la adaptación y transformación laboral que sufre el sector. En resumen, en la planificación del viaje, es importante comenzar con el transporte más sostenible posible, y los lugares donde se alojará, como hoteles o centros turísticos que tienen actividades sostenibles, así como el reciclaje y quizás incluso uso de fuentes de energía renovables, además de construir

experiencias con entornos autóctonos.

Una información importante: Los viajes sostenibles están creciendo con una demanda popular y pueden ser una aventura divertida para todas. Y sorpresa: la primera información que se debe tener en cuenta es: la sostenibilidad no es sinónimo de incomodidad. Todas podemos hacer su parte, tanto si eres una persona mochilera que ama la naturaleza o si eres una turista exigente que le gusta explorar las grandes ciudades. No se necesita acampar en la jungla o caminar en medio de las montañas con los suministros mínimos necesarios para viajar ecológicamente (a menos que, por supuesto, sea lo que uno/a quiera). Simplemente requiere un poco de conciencia y una voluntad de experimentar viajar de una manera diferente.

Más de 1.300 millones de personas viajaron por el mundo en 2018, descubriendo nuevos lugares y culturas, intercambiando experiencias, tomando fotos, guardando recuerdos y generando empleos (más de 300 millones de personas están empleadas por las industrias conectadas directa o indirectamente al turismo. Una parte importante de estos trabajos está presente en los países en desarrollo). También hubo innumerables desplazamientos, miles de vuelos,

emisiones de dióxido de carbono, deforestación e interferencia con nuevas construcciones, desperdicio de agua y energía, explotación laboral, un lado del turismo en el que nunca pensamos.

Responsable del 10,4% del PIB mundial y de 313 millones de empleos en todo el mundo hoy (datos del WTTC de 2017), el turismo es una de las actividades más democráticas con el mayor potencial de crecimiento y también puede ser una de las más inclusivas. Pero lo que es más importante es que viajar de manera sostenible ayuda a la población local de diferentes maneras, a través del desarrollo de políticas inclusivas y entornos amigables.

Muchos destinos pueden tener problemas que van más allá de la flora y la fauna: vestigios de un impacto social y político que afectan sobre todo a las comunidades y su patrimonio inmaterial. Sin embargo, la prosperidad del sector no tiene que ser a expensas de los impactos ambientales o los efectos dañinos del pos-turismo.

El turismo sostenible es uno de los requisitos previos para lograr el desarrollo sostenible. El concepto de turismo con sostenibilidad y desarrollo obtiene su inclusión histórica del turismo de masas que floreció en la década de 1960 debido al advenimiento de los aviones a reacción y las pasiones por el turismo obtuvieron enormes seguidoras y también llegaron a los países del Tercer Mundo (Dann, 2002). También se argumentó que esta industria impulsó a organizaciones como el Banco Mundial y las Naciones Unidas a examinar el análisis de costo-beneficio del turismo y se reconoció que los costos potenciales del mismo son mucho más bajos que los beneficios financieros en forma de saldo de excedentes de pago, desarrollo de infraestructura y empleo, y ganancias cambiarías. De ahí nace la necesidad y el origen al concepto de turismo sostenible como una de las fuentes de desarrollo sostenible. En términos

de una definición concreta, la literatura sugiere que no es fija y está evolucionando. Sin embargo, Coccossis (1996) afirma que el turismo sostenible puede tomarse en cuatro interpretaciones diferentes que incluyen la “sostenibilidad económica del turismo”, el “turismo ecológicamente sostenible”, el “desarrollo del turismo sostenible” con enfoque en el medio ambiente y la viabilidad a largo plazo de la industria y finalmente “turismo como parte de una estrategia para el desarrollo sostenible”. Como se mencionó anteriormente, el turismo sostenible debe tomarse en consideración a los efectos ambientales y de recursos de los viajes. El turismo mediterráneo, por ejemplo, es la principal fuente de ganancias económicas de esta región, sin embargo, el crecimiento a corto plazo se pasó por alto los efectos adversos a largo plazo y el deterioro de sus ecosistemas y recursos (Farsari, 2000).

Los efectos del turismo ignorante en su sostenibilidad incluyen: desequilibrio del consumo de recursos naturales, degradación ambiental, explotación de culturas y mano de obra, desplazamiento de personas de sus tierras, falta de consulta con las comunidades locales, planificación del turismo mal pensada y alta fuga de divisas que reduce los beneficios económicos locales a largo plazo (Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible, 2002). Donde tales efectos existen para representar una amenaza para el turismo sostenible, existen principios claves que pueden conducir a garantizar la sostenibilidad (Papers4you.com, 2006). Esos principios incluyen el uso sostenible de los recursos, la reducción del desperdicio y el consumo excesivo, el mantenimiento de la diversidad, la integración de la planificación turística, el apoyo a la economía local, así como la participación de la comunidad local, consultas, capacitación, investigación y comercialización responsable (Farsari, 2000).

Por lo tanto, la discusión sugiere que la industria del turismo tiene el potencial de ser un requisito previo para el desarrollo

sostenible, sin embargo, es imprescindible darse cuenta de que centrarse en el turismo de masas solo puede representar un peligro para el medio ambiente, por lo que para garantizar la sostenibilidad en nuestros viajes, se deben seguir los principios claves antes referidos. Pero esta economía del viaje no es solo una forma de proporcionar trabajo a la población local. Gracias a ello, varias partes del mundo han podido mantener su equilibrio ambiental. Esto se debe a que en esas áreas proporciona una fuente regular de ingresos para cuidar las plantas y animales que necesitan ser alimentados y protegidos. Un sinnúmero de parques nacionales que exhiben animales en extinción han podido mantenerse con la ayuda de las tarifas de entrada cobradas por los parques. Las personas que están a cargo de los parques son todas locales. Por lo tanto, viajar sostenible en esas áreas también proporciona empleos muy necesarios para las personas que se encuentran en ellas.

Se siguen introduciendo nuevos destinos turísticos en todo el mundo, ya que existe una gran demanda de dichos lugares. Esto también ayuda a la población local a ser más consciente del rico patrimonio cultural, así como de las reservas biológicas presentes en su área. La gente local aprende a cuidar mejor su cultura y su patrimonio. También aprendieron a respetar lo que habían dado por sentado en el pasado. Viajar sostenible también ha ayudado a revivir actividades como la artesanía en muchas áreas. Las personas artesanas locales ahora tienen un mercado listo para sus productos cuando viajeras y viajeros siguen llegando a su área. También tienen la oportunidad de exhibir su variedad de habilidades, ya que las autoridades locales siguen promoviendo centros de artesanía para impulsar su arte en un área en particular.

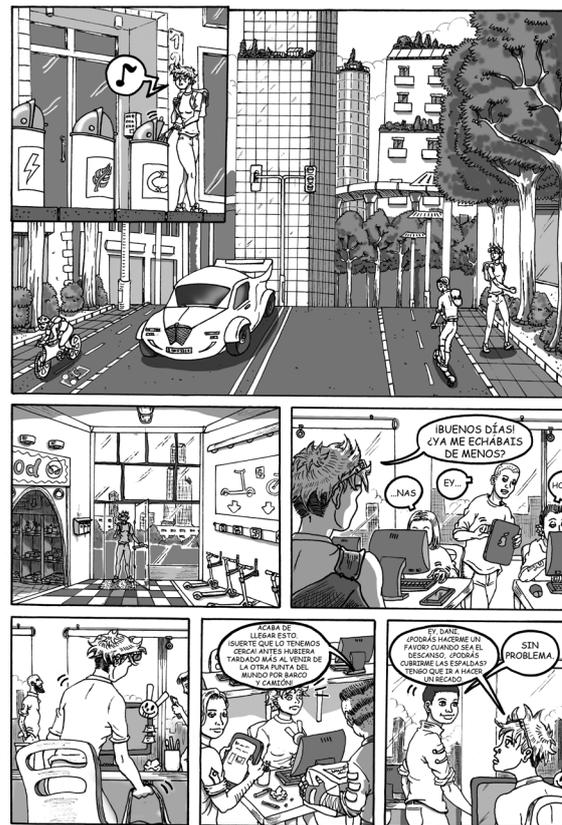
El viaje sostenible también conduce al desarrollo general en cualquier área, se puede dar un impulso a la infraestructura total, como las carreteras, así como las instalaciones de comunicación, reciben un gran recorrido, lo que hace que

la vida de la población local sea menos problemática. A medida que un número cada vez mayor de viajeras y viajeros internacionales visitan un lugar turístico, las autoridades locales en esa área comienzan a interesarse más en la planificación de formas y medios para ocuparse de la eliminación de desechos.

El turismo también funciona muy bien en aquellas áreas que tienen abundantes recursos naturales pero carecen de recursos económicos. Las personas en esas áreas pueden usar sus recursos naturales para crear recursos económicos para sí mismas, lo que las hace autosuficientes. Por lo tanto, el sector siempre funciona bien si está fuertemente respaldado por las autoridades locales de planificación, así como por la población local en cualquier parte del mundo.

Viajar ofrece muchos beneficios económicos a diferentes comunidades, ilumina a quienes lo persiguen y, en el lado oscuro, puede causar mucho daño ambiental. Viajar en sí mismo crea una huella de carbono. Desde aviones hasta automóviles, no hay forma de llegar del punto A al punto B sin causar algún tipo de emisión de carbono (a excepción de caminar, tal vez). Las comunidades de acogida también tienden a adaptar su cultura y estructura social para acomodar el turismo, lo que puede causar enfrentamientos culturales sobre cuestiones como el uso de la tierra y la pérdida de identidades y valores indígenas. Es por eso que los viajes sostenibles son cada vez más importantes. Los viajes sostenibles dejan al medio ambiente en un lugar mejor, no solo al eliminar la huella de carbono asociada con los viajes, sino también al inspirar e iluminar a quienes participan en los viajes.

Buscar un viaje sostenible, descubrir y multiplicar las iniciativas responsables y las mejores prácticas que existen no es solamente un lema de lo "políticamente correcto. Es un comportamiento que ante los pilares de la sociología del ocio no no solo la actuamos en la preservación del medio ambiente,



sino también en la inclusión de las comunidades locales, la protección y preservación de las culturas y el patrimonio y, por supuesto, la viabilidad económica de los negocios. Cada vez que elegimos una agencia responsable, operador, hotel o recorrido, nos aseguramos de que más personas y el medio ambiente se beneficien de un presente y un futuro mejor:

Antes de empezar a investigar su destino, vuelos y alojamiento, vale la pena familiarizarse con las prácticas sostenibles que puede adoptar. Muchos de ellos dependen solo de nuestra fuerza de voluntad. Es bueno tener en cuenta que la sostenibilidad no necesariamente representa más gasto. Gradualmente, hay más opciones disponibles para viajes sostenibles en el mercado y esto hace que los precios bajen. Cuanto más demandemos las personas consumidoras al mercado, más nos ofrecerá opciones de calidad, responsables y con precios competitivos.

Por su propia naturaleza, viajar indudablemente impacta en el medio ambiente y en las personas y culturas que forman parte del proceso de viaje. No se puede ir de un lado del mundo al otro sin dejar alguna forma de huella y, por lo tanto, como ciudadanas y ciudadanos globales responsables, hay mucho espacio para que aprendamos a viajar “más liviano” y minimizar nuestra huella global. Hay muchas palabras de moda sobre este tema, desde viajes ecológicos y viajes responsables hasta viajes sostenibles, pero lo que los viajeros realmente quieren saber es cómo podemos implementar cambios simples pero efectivos en la forma en que viajamos para realmente hacer la diferencia.

- 1. Reduce tus emisiones de carbono.** No se puede negar que el viaje en avión emite una gran cantidad de carbono. Entonces, viajando internacionalmente, tenemos mucho terreno que recuperar si queremos ser “ecológicos”. Comience bien compensando las emisiones de su vuelo y volando en carbono neutral. La mayoría de las principales aerolíneas tienen una opción para compensar sus emisiones y puede usar una calculadora de emisiones en línea para calcular cuánto necesitará contribuir para volar con carbono neutral.
- 2. Reconsidere cómo consume agua.** Puede ser excelente para evitar el agua embotellada de plástico en el hogar, pero viajar parece ser uno de los últimos bastiones cuando se trata de deshacerse del plástico innecesario. Lo entendemos. Es práctico. Es seguro. Hay alternativas alcanzables.
- 3. Compra local.** Siempre que sea posible, siempre es recomendable comprar productos locales cuando viaje. Ya sea que use un operador turístico local, que se aloje en un alojamiento de propiedad local, que compre recuerdos producidos éticamente por artesanos locales (sabemos todo sobre esto, vea algunos de nuestros tesoros producidos artesanalmente en la tienda en línea) o que patrocina restaurantes que sirven localmente productos cultivados.
- 4. Sea culturalmente sensible.** Para mí, esto es simple sentido común, pero también es el que ves más violado mientras viajas.
- 5. Piensa en la sostenibilidad en todo lo que haces.** La Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo define los viajes sostenibles como “satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.



Turismo de masas: ¿es compatible con transición ecológica?

Janet Sanz. Teniente de Alcalde de Ecología, urbanismo, infraestructuras y movilidad del Ayuntamiento de Barcelona



Barcelona es hoy un destino turístico global. Es un hecho indiscutible con el que convivimos. Las consecuencias son dos caras de la misma moneda, una no puede desligarse de la otra. El turismo aporta, sí, pero también tiene costes. Por un lado, la ciudad obtiene beneficios en determinadas actividades a nivel económico, recibe ingresos fiscales o genera ocupación. Por otra parte, el turismo provoca el aumento del precio de la vivienda, especulación, gentrificación, monocultivo económico y precariedad laboral, problemas de convivencia en el espacio público o un fuerte impacto medioambiental.

El hecho de que el turismo sea una suma de beneficios y costes para la ciudad nos obliga a intervenir para garantizar que esos beneficios se repartan equitativamente y los costes no recaigan siempre en los mismos colectivos y barrios. Los beneficios privados no pueden convertirse en costes públicos. El turismo debe ordenarse, no puede ser una barra libre sin control. Nuestra experiencia como ciudad nos dice que la falta de regulación pública es garantía de conflictos, de privilegios para unos pocos y de pérdida de identidad como comunidad.

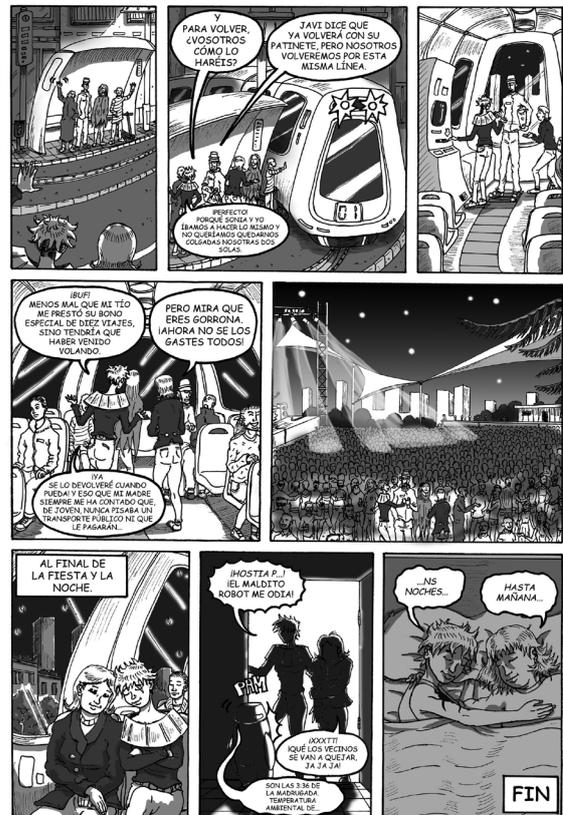
Para tener un turismo sostenible socialmente, entendido como aquel que respeta y no agrede a la ciudad y a sus vecinos

y vecinas, se ha de tener la valentía de gestionarlo y regularlo; responsabilidad que durante mucho tiempo las instituciones públicas no hicieron. Por ello, Barcelona tiene desde el 2015 una estrategia y propuesta. Un ejemplo es la persecución de pisos turísticos irregulares (5000 clausurados) o el PEUAT, instrumento que nos ayuda a evitar la sobresaturación hotelera en el centro de la ciudad. El control sobre el crecimiento de alojamientos turísticos o generación. Impulsamos medidas para que las personas puedan seguir viviendo en sus barrios y no verse expulsados por la presión turística y especulativa.

Cuando hablamos de un turismo regulado, también hablamos de un turismo sostenible en términos ecológicos. Nos encontramos en un proceso de emergencia climática y con unos niveles de contaminación que generan consecuencias muy negativas sobre la ciudad, sus habitantes y su salud. Los poderes públicos han de poner todas las herramientas a su alcance para revertir esta situación. Dentro de esta coyuntura, un turismo de masas no regulado es un factor que va completamente en contra de los objetivos que nos hemos marcado como ciudad sostenible. Los impactos que tiene este tipo de turismo sobre la movilidad en la ciudad o el consumo de recursos como el agua o energía, así lo indican.

Para tener un turismo sostenible desde todos los ámbitos es importante entender que se le ha de poner límites y regulaciones, que es la forma de garantizar el derecho a la ciudad, a no ser expulsado de tu barrio. Es rechazar el dogma del crecimiento ilimitado (del puerto y del aeropuerto, por ejemplo) donde el único fin que se persigue es el beneficio económico sin considerar el impacto negativo para la ciudad y en el planeta.

La posición de Barcelona es clara: el turismo no puede estar ni por encima de los derechos de los barceloneses y barcelonesas a una vivienda digna, como tampoco de la defensa de medioambiente. Seguiremos siendo una ciudad con turismo, al que damos la bienvenida. A la vez, no dejaremos de trabajar para que sus consecuencias sean democráticamente gestionadas. Es hora de trabajar juntos y juntas en un mismo sentido: la sostenibilidad turística y la sostenibilidad ambiental. **📍**





¡Hay que moverse!

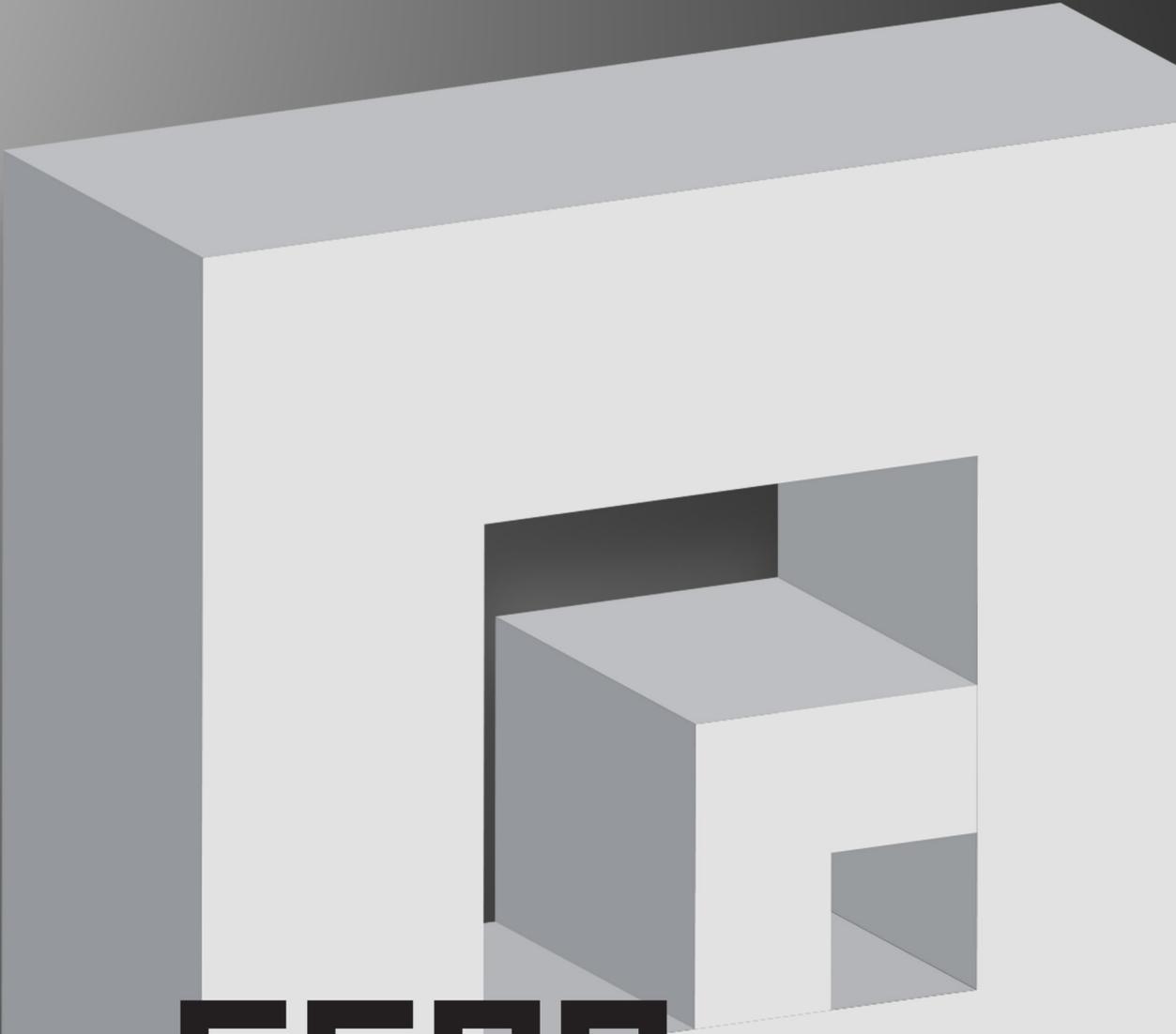


En el mes de septiembre, coincidiendo con la Semana Europea de Movilidad, FSC-CCOO lanzó la campaña “Hay que moverse” y publicó un cómic acompañado de un vídeo en el cual se analiza el cómo, cuándo, por qué y para qué nos movemos y que guarda una estrecha relación con el modelo de ciudad que queremos o necesitamos.

Puedes descargar el Cómic HAY QUE MOVERSE desde aquí.







CCOO

servicios a la ciudadanía