



LA CONTRIBUCIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES EN EL CAMBIO DE HÁBITOS DE MOVILIDAD COTIDIANA. EL CASO DE COMISIONES OBRERAS DE CATALUÑA

Àngel Cebollada

Universitat Autònoma de Barcelona

Recibido: 5 de septiembre de 2012. Aceptado: 25 de octubre de 2012

La contribución de los agentes sociales en el cambio de hábitos de movilidad cotidiana. El caso de Comisiones Obreras de Cataluña (Resumen)

La emergencia de los postulados de sostenibilidad introducidos en los últimos años, ha comportado que, desde distintas esferas, se reclame un cambio en los patrones de la movilidad cotidiana. El conjunto de impactos que la movilidad ocasiona, ha conducido a los gobiernos occidentales a incorporar en sus agendas de trabajo políticas que posibiliten dicho cambio: una movilidad más respetuosa con los medios ambiental y social. Habitualmente, las investigaciones existentes entorno de este tema se han realizado desde una vertiente puramente “técnica”, olvidándose las distintas contribuciones de los agentes que intervienen en la generación de la movilidad cotidiana. Este artículo reflexiona sobre el papel que el sindicato mayoritario en Catalunya, Comisiones Obreras, ha asumido en la configuración de un nuevo escenario de la movilidad. Para ello, se analiza la construcción de un nuevo discurso sobre la movilidad, las reivindicaciones a las administraciones públicas y a la patronal y las campañas de difusión de nuevos patrones de movilidad (más) sostenibles entre sus afiliados.

Palabras clave: movilidad cotidiana, sindicatos, desplazamientos al trabajo.

The contribution of the trade unions to changing daily mobility patterns. The case of Comissions Obreres in Catalonia (Abstract)

The call for sustainability is an emerging trend in recent years which has brought in its wake demands for a change in daily mobility patterns from different spheres. The environmental and social impact of mobility has led Western governments to include policies in their working agendas which make this change possible: adopting an attitude towards a mobility which is more respectful of the environmental and social spaces. It has commonly been the case that research carried out in this area has approached this issue from the perspective of the infrastructures that have been set up, completely overlooking the contributions of social groups that actively participate in generating daily mobility. This article analyses the active role of Catalonia’s largest trade union, *Comissions Obreres*, in shaping a new context for mobility which undermines the hegemonic discourse: calling for specific measures to be adopted by the public administrations and employer’s associations and actively informing their own union members about new and sustainable mobility options.

Keywords: Daily mobility, trade unions, journey-to-work.

La planificación de la movilidad y de los transportes no ha quedado exenta de las nuevas aportaciones aparecidas de la mano del paradigma de la sostenibilidad. A la luz de la emergencia de los postulados sostenibilistas, aparecidos y popularizados a finales de la década de los años ochenta del S. XX con el conocido informe Brundtland^[1] e institucionalizados con la Conferencia sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de Naciones Unidas celebrada en

Río de Janeiro en 1992, los estudios realizados sobre la movilidad han incorporado nuevos enfoques hasta este momento ignorados. Así se pone de manifiesto los límites que el modelo de movilidad basado en el uso del coche presenta. Por un lado, se nos presentan los límites (o impactos) ambientales tales como la dependencia de fuentes de energía fósil, la contaminación ambiental o la contaminación acústica[2]. Por el otro, en los últimos años se enfatiza la relación entre el transporte y los impactos en el ámbito socioeconómico. Así, numerosos autores analizan la incidencia de los modelos de movilidad y la exclusión social[3]; para aquellos colectivos más desfavorecidos[4] residentes, especialmente, en territorios marginados[5].

Frente a esta problemática, especialmente la ambiental, los gobiernos occidentales han incorporado en sus agendas de trabajo la necesidad de un cambio de modelo de movilidad que minimice los impactos provocados por el uso masivo del vehículo privado; se trata de rebajar el consumo energético, reducir las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, evitar la pérdida de más suelo natural para infraestructuras de transporte y recuperar espacio urbano para las personas[6].

Pero el proceso de cambio hacia un modelo de movilidad (más) sostenible no es una cuestión puramente técnica sino que requiere la participación de los distintos actores implicados[7] puesto que es, principalmente, un profundo cambio (de comportamiento) social por todo lo que el coche simbólicamente representa en la sociedad occidental[8]. Por esto, la implicación de la ciudadanía, las empresas, operadores de transporte y organizaciones sociales son un instrumento imprescindibles para afrontar el reto de la movilidad sostenible[9]. Pero a pesar de ello, es común que los estudios que analizan las políticas de transporte lo hagan desde una visión puramente “técnica”, supuestamente neutral, olvidando el papel que dichos agentes tienen en este proceso de cambio.

El propósito de este artículo es analizar el papel que una organización social (en concreto el sindicato Comissions Obreres) desarrolla en el proceso de cambio de patrón de movilidad en el acceso al trabajo en Cataluña. Comissions Obreres (CCOO) es la principal organización sindical en Cataluña tanto en número de delegados como en cantidad de afiliados. Desde inicios del s.XXI este sindicato incorpora paulatinamente la reivindicación del derecho a una movilidad sostenible y segura en el acceso al lugar de trabajo. Se trata de un elemento novedoso puesto que es una de las primeras organizaciones que no tiene la movilidad como motivo esencial de su existencia que asume este derecho como principio y que, como se verá posteriormente, construye la estructura organizativa para poder trabajar en esta dirección.

Apuntes metodológicos, fuentes de información e hipótesis de salida

El trabajo se ha realizado principalmente a partir de una investigación documental. Así se organizó una búsqueda bibliográfica sistemática de los diferentes materiales elaborados por el propio sindicato. Los materiales hallados se encuentran en dos grandes formatos:

- En el primero de ellos se trata de los documentos impresos en papel. En este grupo, a su vez, puede distinguirse entre aquellos materiales publicados con una clara vocación de divulgación de aquellos que no están publicados y tienen un carácter restringido.
- El segundo de los formatos lo constituyen los materiales colgados en la red y que son de acceso abierto desde la página web del propio sindicato. Entre estas se han seleccionado notas de prensa, comunicaciones públicas y/o artículos en boletines del sindicato en formato exclusivamente digital.

Las fuentes de información se completaron, a lo largo de todo al proceso de la búsqueda documental (y previo a ello), con la participación del investigador en jornadas y actos organizados por el sindicato sobre esta temática. De hecho, las primeras participaciones, como especialista de movilidad, plantearon al autor del artículo las hipótesis previas a esta investigación. Así, de una forma muy general, se planteó:

- a) el papel que las organizaciones sindicales desempeñan en el cambio de modelo de movilidad en el marco del paradigma de la sostenibilidad
- b) la permeabilidad del discurso entorno de la movilidad sostenible en el ámbito sindical, y
- c) la traslación, en el caso que existiese dicha permeabilidad, del discurso general a favor de la movilidad sostenible en el ámbito concreto de actuación sindical.

Asimismo, la participación posterior en algunos actos y jornadas, permitió al investigador contactar con cuadros sindicales y acceder a los documentos de carácter más restringido.

La construcción del discurso hegemónico a favor del coche

A lo largo del siglo XX, primero en Estados Unidos y posteriormente en Europa, se fue construyendo un discurso hegemónico (en el sentido de hegemonía cultural acuñado por Antonio Gramsci) según el cual el vehículo particular constituía el medio de transporte más idóneo para resolver las necesidades de movilidad de la población. Para ello se asoció el automóvil a la idea de libertad personal, convirtiéndolo en el ícono del capitalismo. La construcción de este discurso se basó en la articulación de diversas estrategias lideradas por el “lobby” del coche^[10]. En este sentido, se construyeron las condiciones propicias para el uso del coche de una forma deliberada y no se trata de una evolución de selección tecnológica de tipo darwinista, tal como señalan algunos autores como Norton^[11].

De una forma sintética, a continuación se enumeran algunas de las estrategias seguidas para la introducción del vehículo privado como instrumento central de la movilidad.

- Una estrategia ideológica fue la asociación del coche con la modernidad y con la libertad individual^[12]. Esta asociación también permitió encauzar los esfuerzos de las administraciones públicas en adaptar el territorio urbano (y por tanto a construir autopistas, túneles, urbanizaciones...) a las necesidades de este medio de transporte relegando los otros modos a una percepción de “viejo”, de algo ya superado. La modernidad se asociaba al individualismo, a la rapidez, a la aventura, a la juventud y a la distancia, elementos para los cuales el coche era el instrumento perfecto para cubrir estas necesidades^[13].
- También se asoció la propiedad del coche y su uso al patriotismo a partir de la asociación de que dicho uso era un acto que servía para mejorar la economía nacional (principalmente la norteamericana), era una visibilización del poder de la civilización norteamericana y suponía la asunción de los valores nacionales^[14].
- Desde un punto de vista urbano, la creación de la necesidad de uso del coche fue la construcción de zonas residenciales periféricas de baja densidad, inicialmente en los EEUU, para tener así un público cautivo (sobre todo femenino) y ofrecer el coche como única posible solución; los anuncios en la prensa norteamericana de los años 20 y 30 así lo ilustran^[15]. En todo caso estudios recientes muestran empíricamente como la difusión urbana se asocia a un mayor uso del vehículo privado^[16].
- Por otro lado, desde un punto de vista teórico, las propuestas urbanísticas del funcionalismo también justificaban la introducción masiva del coche. Efectivamente, como respuesta a los problemas urbanos detectados por los racionalistas, tales como la falta de espacios verdes e higiene, el déficit de equipamientos y la mezcla de usos y funciones urbanas en el suelo urbano, el Movimiento Moderno planteaba una ciudad clasificada funcionalmente. Para ello, se proponía un territorio organizado a partir de la división espacial de las actividades urbanas básicas (residencia, trabajo y ocio) entre las que debe existir una inmejorable red viaria. La importancia que se le otorga a esta red se pone de manifiesto en el hecho que la circulación se convierte en la cuarta actividad básica de la ciudad^[17].
- Asimismo, se dan casos de “obstrucción” literal a los medios de transporte públicos. En lo referente a infraestructuras, se procede a la “construcción” de espacios únicamente accesibles en vehículo privado. Es el caso de las primeras autopistas construidas por Robert Moses en Nueva York que conectaban la ciudad con la playa de Long Island donde “los puentes fueron construidos deliberadamente demasiado bajos para que los autobuses pasaran por ellos, de forma que el transporte público no pudiera llevar grandes masas de la ciudad a la playa”^[18].
- La introducción del automóvil se hizo también a costa de la desaparición forzosa de las redes de transporte público existente. Así, empresas automovilísticas adquirieron empresas de transporte público para desmantelarlas y no ofrecer ninguna alternativa al uso del coche. Un ejemplo de ello, fue la estrategia adaptada por General Motors, condenada en el año 1949 por haber terminado deliberadamente con la red de tranvías de varias ciudades norteamericanas como Nueva York, Filadelfia, Baltimore, Salt Lake City y Los Ángeles entre otras, sustituyéndola en primera instancia por una flota de autobuses (suyos) y finalmente también siendo desmantelados^[19].

Todos estos elementos contribuyeron a la construcción de dicho discurso hegemónico que asociaba al coche con el progreso general de la población, y que permitió el menoscabo al resto de las alternativas de transporte, la expulsión de los usuarios no motorizados de las calles de la ciudad (relegándolos a los espacios periféricos de la misma y arrebátándoles la prioridad de uso con el que contaban en aquél momento) y que permitió que durante decenios todos los esfuerzos (intelectuales, materiales y económico) se centraran en este medio de transporte.

En Europa, como se ha mencionado, la introducción del vehículo privado en la vida de la ciudadanía se realiza más tardíamente que en Norteamérica y en algunos casos se alarga hasta los últimos albores de la centuria. En el ámbito

de estudio de este artículo, en Cataluña, todavía en el periodo que transcurre entre los años 1990 a 2010, el mayor esfuerzo de inversión se ha producido en la construcción de infraestructuras viarias de gran capacidad pasando de 693 km lineales en el primer año a 1.269 km en el 2010[20]. Por el contrario, las infraestructuras ferroviarias convencionales están estancadas en los 1.550 km. De hecho, la extensión de la red ferroviaria convencional es la herencia recibida de la primera mitad del siglo XX. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX se han ido desmantelando infraestructuras ferroviarias y en cambio apenas se han construido unos pocos kilómetros líneas de tren en espacios muy concretos como el aeropuerto o el campus de la Universidad Autónoma de Barcelona[21]. Es cierto que en los últimos años del primer decenio del siglo XXI, se han construido una línea ferroviaria de alta velocidad pero con unas prestaciones e implicaciones sociales y ambientales muy distintas a las líneas convencionales de ferrocarril.

La consecuencia de todas estas estrategias y de la extensión de este discurso hegemónico ha sido el gradual aumento del uso del coche para la movilidad cotidiana.

El uso del vehículo privado en la actualidad

Pero a pesar de este despliegue de esfuerzos a favor del vehículo privado, el uso del coche es todavía desigual. En este sentido, para los desplazamientos al trabajo, el automóvil ha pasado a formar parte de nuestras vidas. Para una secuencia total larga, el artículo de Pooley y Turnbull[22] ilustra esta gradual introducción. En él, los autores muestran como se ha introducido el uso del vehículo privado a lo largo de cien años para ir al trabajo en la Gran Bretaña. El gran aumento se da en la segunda mitad de siglo, cuando se pasa del 16,3 por ciento de uso en la década 1950-60 hasta el 52,8 en el último decenio de la centuria. En paralelo asistimos al descenso del resto de modos, tanto entre los no motorizados, como los motorizados privados. Estos datos son relevantes puesto que muestran un arco temporal amplio pero se refieren a un solo motivo de desplazamiento. Este motivo, el desplazamiento al trabajo, es donde el uso del automóvil está más extendido.

Pero si nos fijamos en la movilidad cotidiana en general (para todos los motivos) vemos como los medios alternativos al vehículo privado tienen cuotas de participación más elevadas que en los desplazamientos exclusivamente al trabajo. Si nos fijamos en los datos de la Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMQ en el acrónimo en catalán,) (cuadro 1), vemos que el uso del coche se reduce a prácticamente a la mitad en los desplazamientos personales (aquellos que atañen actividades tales como ir de compras, ocio, encargos personales, etc.) y que en este caso más de la mitad, el 58,1 por ciento concretamente, de los desplazamientos se realizan en modos no motorizados (mayormente andando). En cambio, en lo referente a la movilidad ocupacional (de la que aproximadamente dos tercios corresponde al desplazamiento al trabajo y el tercio restante es para ir a estudio) el uso de los medios motorizados privados rozan la mitad del total mientras que los desplazamientos en modos no motorizados bajan drásticamente hasta prácticamente la mitad respecto a la movilidad personal. El tercer gran modo de desplazamiento, los medios motorizados públicos adquieren mayor relevancia en la movilidad ocupacional que en la personal aunque apenas llega al 24 por ciento de uso en el primer caso y al 14 en la personal.

Cuadro 1. Reparto modal según modo en día laborable en la Región Metropolitana de Barcelona (en porcentaje), 2006

	No motorizado	Motorizado público	Motorizado privado
Movilidad ocupacional	29,3	23,9	46,8
Movilidad personal	58,1	14,3	27,7

Fuente: ATM, 2006

Si como ya se ha visto, la movilidad para desplazarse a los puestos de trabajo es donde el uso del automóvil está más extendido, la situación es especialmente extrema en los polígonos de actividad económica localizados en las periferias urbanas. Y además es extrema por la gran cantidad de polígonos existentes en el territorio. Siguiendo con los datos sobre Cataluña, según el *Cens de polígons d'activitat 2005-2006* había 1.748 polígonos que ocupaban un total de 32.240 hectáreas[23]. El proceso de construcción de estos polígonos es relativamente reciente ya que se inicia a mediados del siglo XX pero es en las últimas décadas de ese siglo cuando se acelera su expansión[24]. Durante este proceso, se ha producido lo que algunos autores han denominado vaciado industrial de los centros urbanos[25] y ha consistido en la desaparición de las actividades manufactureras de la trama urbana tradicional y ha transformado el paisaje urbano.

La construcción de estos polígonos se enmarcan plenamente en la ciudad pensada para el vehículo privado y en ellos la oferta de transporte público colectivo está bajo mínimos (la mitad de estos espacios en Cataluña no cuenta con ningún tipo de oferta de este transporte) mientras el transporte de empresa retrocede sin parar aunque, en algunos polígonos todavía tiene una cierta presencia, como veremos a continuación. Según un estudio de la Comisión de Movilidad del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona[26], el 19% de los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona tenían el paradero de transporte público más cercano a más de 1.500 metros de distancia (distancia subvalorada puesto que se mide en línea recta des del centro del polígono) mientras que el 23 por ciento tenían la parada o estación a una distancia de entre los 750 y los 1.500 metros. Este estudio no introducía variable como la frecuencia ni el número de plazas por lo que la oferta de transporte público probablemente aún sea inferior. Por otro lado, las características mismas de estos polígonos, localizados en espacios periurbanos, más o menos alejados de las tramas urbanas tradicionales, sin conexiones seguras para peatones y ciclistas, hace que el acceso en modos no motorizados sea muy difícil y, por lo tanto, las cifras en el reparto modal son irrisorias. De acuerdo con estos niveles de oferta, el medio de transporte para acceder a estos espacios es, de una forma aclaradora, el vehículo privado. El Cuadro 2 muestra los datos de ocho polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona; de estos, en cinco los porcentajes de uso del vehículo privado son superiores al 90%. De los tres restantes, uno Granvia Sud presenta el mayor porcentaje de uso de los medios motorizados públicos (se localiza muy próximo al centro metropolitano) mientras que en otros dos un porcentaje importante de uso corresponde al vehículo colectivo de empresa que muestra una realidad todavía existente a pesar que va a menos en los desplazamientos al trabajo[27].

Cuadro 2. Reparto modal a los polígonos industriales de los municipios de estudio (en porcentaje), 2004-05

	Vehículo privado	Transporte público	No motorizados	Vehículo de empresa	Total
Montmeló	74,6	5,0	0,6	19,8	100
Montornès del Vallès	58,0	2,2	0,7	39,1	100
Palau-Solità i Plegamans	93,0	4,2	1,8	1,0	100
Parets del Vallès	93,0	0,2	0,3	6,5	100
Polinyà	95,1	0,7	2,5	1,7	100
Viladecavalls	92,6	6,7	0,7	0,0	100

Fuente: Cebollada, 2007.

Si no fijamos en el autoposicionamiento de las personas de la RMB respecto al eje peatón-conductor (cuadro 3), vemos que más de una tercera parte de ellas se considera únicamente peatón. En el otro extremo, únicamente el 3,4% se considera únicamente conductor. En medio vemos que el 19,5 por ciento se considera más peatón que conductor, el 26,8 tanto una cosa como la otra y el 13,5 más conductor que peatón. Vemos, pues, que más de la mitad de la población se considera más peatón y que apenas un 17% se considera mayormente conductor.

Cuadro 3. Autoposicionamiento móvil de la población en la RMB (en porcentaje), 2005

Únicamente peatón	Más peatón que conductor	Tan peatón como conductor	Más conductor que peatón	Únicamente conductor
36,8	19,5	26,8	13,5	3,4

Fuente: ATM, 2009, p. 190

Estas cifras contrastan con los “sistemas de transporte preferente” que clasifican los individuos a partir de su especialización en el uso de los diferentes modos de transporte (cuadro 4). Se observa que el sistema de transporte preferente es el vehículo privado como conductor, seguido del transporte público, el vehículo privado como acompañante y finalmente, el desplazamiento a pie. Por tanto, podría deducirse que la población es conductora empujada por unas determinadas políticas públicas a favor del vehículo privado y por la falta de alternativas de desplazamiento.

Cuadro 4. Sistema de transporte preferente en la RMB (en porcentaje), 2005

A pie	Transporte público	Vehículo privado-conductor	Vehículo privado – acompañante
18,1	25,0	34,5	22,4

Fuente: ATM, 2009, p. 194

La necesaria deconstrucción del discurso y el cambio del reparto modal

Frente a esta situación de uso mayoritario del vehículo privado en el acceso al trabajo, CCOO asume como un elemento central de su agenda sindical, para mejorar las condiciones de trabajo y de vida, el derecho de los trabajadores a una movilidad sostenible y segura.

Es a partir de esta asunción que esta organización se enfrenta a la deconstrucción del discurso hegemónico en un primer término y a presentar una alternativa de movilidad al trabajo en segundo término. Para ello este sindicato se muestra permeable a los nuevos conceptos y métodos de análisis que surgen desde el ámbito académico y se propone poner rápidamente “en circulación” estos conceptos socializando de esta forma los resultados de las investigaciones científicas.

De una forma resumida, las afirmaciones hegemónicas que esta organización cuestiona son:

El acceso al puesto de trabajo es responsabilidad individual del trabajador

Desde este sindicato se considera que el acceso hasta el lugar de trabajo es una consecuencia de la decisión del capital de localizarse en un lugar determinado. Esta decisión no está exenta de factores como: las diferencias de precio entre el centro y la periferia de las ciudades[28]; los cambios acaecidos en el proceso productivo que han supuesto la fragmentación y la localización diferenciada en el territorio de cada una de las fases de producción y el aumento de la subcontratación[29]. A todo ello debe añadirse los principios funcionalistas comentados anteriormente y plasmados en los planes urbanísticos locales o las disfunciones ambientales que algunas industrias crean en el interior de las tramas urbanas (como ruidos, contaminación hídrica y atmosférica o congestión). En todo caso, este hecho, sobre todo en los casos de cambio de ubicación de las empresas supone la obtención de plusvalías urbanas y la posibilidad de un cambio en la organización productiva (que en numerosas ocasiones puede suponer una reducción de puestos de trabajo[30]). Por lo tanto, el desplazamiento al trabajo debe resituarse como una necesidad colectiva de la que la empresa/el capital debe responsabilizarse y dejar de convertir al trabajador como responsable de los problemas que ello supone.

En los primeros polígonos que se construían en Cataluña (a partir de la mitad del siglo XX y sobre todo a partir de los años 60) la mayoría de firmas contaban con un transporte colectivo propio. Este medio de transporte se encuentran en claro retroceso[31] (aunque todavía existen algunos polígonos donde tiene una importancia mínimamente relevante, como se ha visto en el cuadro 2): entre el 1991 y el 1996 la variación de uso de este medio de transporte se redujo un 25,18% en Cataluña[32]. Mayormente, desde el mundo empresarial se percibe este medio de transporte como una rémora del pasado, como algo a anular que muchas veces se mantiene debido a las resistencias sindicales a eliminarlo definitivamente. Pero también es cierto, que en muchas ocasiones, este servicio ha desparecido previo acuerdo con la representación de los trabajadores y trabajadoras a cambio de un complemento monetario. Pero en estos momentos el discurso sindical, al menos el oficial, anda por otros derroteros.

El uso masivo del coche para acceder al puesto de trabajo es una consecuencia de la libertad de elección de los trabajadores

La baja oferta de transporte con medios alternativos al coche imposibilita la capacidad de elección modal de acceso al trabajo. Como ya se ha señalado, numerosos trabajos muestran la bajísima oferta de transporte a las áreas industriales y de actividades económicas. Esta bajísima oferta puede deberse a la inexistencia del servicio, la falta de frecuencias, la poca cobertura horaria y el excesivo tiempo de desplazamiento.

A esto debe añadirse el hecho que en numerosas ocasiones la disponibilidad de vehículo propio consta como condición explícita para la obtención de un puesto de trabajo[33]; hay estudios que muestran como en muchas de las empresas ubicadas en polígonos industriales sitos en las periferias urbanas se rechaza explícitamente que los trabajadores accedan en coche como acompañante al trabajo por la supuesta mayor posibilidad de absentismo laboral si el conductor del vehículo tiene algún contrapié (baja, cambio de turno, etc.). Asimismo, en estos estudios[34] también se pone de manifiesto como los demandantes de trabajo sin carné de conducir y/o sin coche

quedan arrinconados respecto a los que sí tienen vehículo privado en las agencias privadas de empleo. A partir de estos argumentos, se considera que el uso del vehículo privado no es un elemento de libre decisión

La existencia de un modelo de movilidad basado en el coche privado genera riqueza

Esta afirmación se sustenta en tanto que la economía neoclásica no ha integrado los impactos (como los ambientales y sociales) que dicho modelo provoca y que tradicionalmente se han clasificado como “externalidades”. El seguimiento de este postulado conduce a las ayudas públicas directas al sector del automóvil, especialmente en épocas de crisis. Pero dicha afirmación está rebatida desde distintos argumentos. Inicialmente se reflejan las pérdidas económicas que supone el modelo movilidad basado en el automóvil privado. En este ámbito, se critica la base de cálculo del PIB al no incorporar los costes sociales y ambientales y que si este los incorporara su reducción sería evidente. Latouche[35] muestra que si se incluyesen los costes relacionados con la congestión, las pérdidas en EEUU ascenderían a 63.000 millones de dólares. Asimismo, también se señala las pérdidas para las propias empresas: Seat, por ejemplo, dejó de producir 2.000 coches al año debido a la congestión que impidió que sus trabajadores llegaran a la hora establecida al trabajo[36]. Pero también ven su productividad afectada por las dificultades de algunas empresas ubicadas en los polígonos peor conectados con transporte público al no poder contratar trabajadores de baja formación, generalmente los más desmotorizados. Asimismo, otras empresas tienen problemas para retener a altos directivos debido a la congestión que les supone una alta inversión en tiempo de viaje. Otros trabajos muestran los costes de movilidad en un territorio concreto, como es el caso de la Región Metropolitana de Barcelona. En ella, la Autoridad del Transporte Metropolitano realiza periódicamente (desde el año 2000) estudios de los costes unitarios totales para los distintos modos de transporte. Y en ellos se muestra como el coste en € por 1.000 pasajeros/km es más elevado para el transporte privado que para el transporte público[37]. Otro argumento con el que se pretende rechazar la premisa de que el modelo de movilidad basado en el vehículo privado genera riqueza es hacer aflorar la mayor contribución de la movilidad basada en modos de transporte alternativos a la economía del país. Así, en un estudio realizado por el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), el denominado sector del transporte sostenible[38] era el responsable, para el año 2008, de 297.109 empleos en el conjunto del estado español[39]. En este recuento se incluyen tanto los puestos de trabajo directos como los indirectos. Con este estudio, ISTAS (fundación promovida por CCOO para el estudio e investigación de temas relacionados con la seguridad laboral y el medio ambiente) se proponía directamente rechazar el enunciado de que la movilidad privada genera riqueza mientras que la movilidad sostenible sólo genera gastos (o pérdidas) para la sociedad. En este sentido, el estudio pretende realzar como la transición a una movilidad sostenible no significaría una pérdida de riqueza y, especialmente de empleo, sino al contrario.

El desplazamiento a la empresa no forma parte del trabajo

La movilidad es una actividad derivada, o sea, que no tiene sentido *per se* sino que se realiza para satisfacer las necesidades de los individuos. Por tanto, no puede desligarse el desplazamiento al trabajo del trabajo mismo. Es un viaje que está íntimamente relacionado con la actividad laboral; si desparece el trabajo, desaparece el desplazamiento. Si se asume esta relación puede afirmarse que el incremento del tiempo invertido para llegar o salir del trabajo supone el alargamiento de la jornada laboral de los trabajadores[40]. Por esto, la tendencia a la reducción del horario laboral queda anulada con el aumento del tiempo de viaje. En Gran Bretaña, a lo largo del siglo XX el tiempo de desplazamiento al trabajo prácticamente se ha doblado pasando de 17,7 a 34,5 minutos[41]. Además, el uso mayoritario que se hace del vehículo privado para los desplazamientos al trabajo en España, supone un grave problema de seguridad laboral. Se considera que la seguridad en los desplazamientos *in itinere* (o sea, los desplazamientos de ida y vuelta al trabajo) es una asignatura pendiente: si en los últimos años, los accidentes laborales con baja y los siniestros mortales han ido disminuyendo, los accidentes *in itinere* lo han hecho de forma bastante más leve. En el año 2009 se produjeron 79.137 accidentes *in itinere* en el Estado español, mayormente accidentes de tráfico, cifra que supone el 10,1% de los accidentes laborales. De estos accidentes, 1.314 fueron graves y 199 mortales lo que significa que el 31,5 por ciento de los accidentes mortales de trabajo se produjeron en el desplazamiento hacia o desde el trabajo[42].

A modo de síntesis, la crítica del discurso hegemónico se basa en hacer aflorar los impactos negativos del modelo de movilidad y, sobre todo, en hacer hincapié en que dichos impactos no son una situación abstracta sino que afectan directamente a los sectores más desfavorecidos de la población (enfermedades por contaminación ambiental, exclusión social, inseguridad vial, etc.,) y a los trabajadores en forma de costes temporales, de afectación a la salud (accidentes, estrés...), exclusión laboral entre otros. A pesar de ello, el proceso de impregnación del discurso emergente que se realiza desde el sindicato es lento. Lo es dentro del mismo sindicato puesto que “las actitudes y perspectivas de las personas que el sindicato organiza y representa (...) son reflejo de las opciones y comportamientos del conjunto social, sus pautas culturales, de consumo y de conducta social, la falsa imagen de libertad individual del coche privado, las dificultades para asumir la necesidad del desarrollo sostenible, etc.”[43].

Asimismo, tampoco las administraciones públicas asumen fácilmente las nuevas propuestas que llegan desde el ámbito sindical; especialmente reticentes son las áreas “centrales” de las administraciones públicas como urbanismo mientras que en departamentos como medio ambiente el nivel de permeabilidad es mucho más alto. Esta actitud diferenciada entre ellos tiene su lógica: mientras las áreas relacionadas con el urbanismo y el territorio son las que tienen las competencias directas en movilidad (desde la construcción de una infraestructura hasta la otorgación de concesiones administrativas de nuevas rutas de transporte público, pasando por la gestión de la movilidad) las otras áreas no tienen una competencia directa sobre el tema; en este caso en numerosas ocasiones tienen que acabar negociando con las áreas “centrales” de la misma administración como un agente más. Se han dado casos de proyectos europeos sobre movilidad a los polígonos liderados por áreas de medio ambiente de la administración local que una vez finalizada la subvención de la Unión Europea ha quedado en agua de borjas por la falta de competencias sobre el tema y por las negativas de las áreas “centrales” de asumir las actuaciones propuestas. Finalmente, las organizaciones patronales se resisten a internalizar los costes derivados de la movilidad al trabajo que habían dejado fuera de su contabilidad empresarial; en este sentido, el compromiso con la responsabilidad social de la empresa está poco desarrollado en Cataluña y, todavía menos en lo referente a la movilidad puesto que se considera que es un asunto de los trabajadores y de la administración pública (la cual debe ofrecer infraestructuras y oferta de transporte). En este sentido, desde el ámbito empresarial no se considera que el cambio de los patrones de movilidad suponga ninguna ventaja para su competitividad por lo que no cuestionan los patrones de movilidad hegemónicos. De hecho es significativo que, a pesar que el Plan de Mejora de la Calidad Atmosférica de la Generalitat de Catalunya obliga a las empresas de más de quinientos trabajadores de los municipios centrales de la Región Metropolitana de Barcelona (los que sufren una mayor contaminación atmosférica) a realizar un Plan de Desplazamiento de Empresa, después de cuatro años de vigencia ninguna haya desarrollado dicho plan (excepto las empresas públicas). Asimismo, la falta de una ley de financiación del transporte público, deja en manos de la voluntariedad la posibilidad de co-sufragar los gastos en materia de movilidad; este déficit normativo desincentiva la participación y asunción en la búsqueda del cambio de modelo de movilidad. Las organizaciones empresariales son más activas en presionar las administraciones públicas para la construcción de nuevas infraestructuras viarias pero también portuarias, aeroportuarias y ferroviarias. En este sentido, su principal preocupación es esencialmente la conexión de las mercancías con los mercados internacionales.

Los orígenes de la incorporación de la movilidad en la agenda del sindicato

Para llevar a cabo este proceso de impregnación del discurso emergente y el avance con hitos concretos hacia una movilidad sostenible y segura, CCOO ha realizado una serie de acciones y ha publicado diferentes materiales que, a partir de una lectura global, pueden facilitar el análisis de la evolución sindical en este ámbito y la contribución a un cambio de modelo de movilidad en nuestra sociedad.

La primera actuación que se da en el seno de CCOO para poner las bases de su acción estratégica en el ámbito de la movilidad fue la celebración de la escuela sindical de verano realizada en julio de 2001[44]. Este evento, dirigido a la formación de los delegados del sindicato pero también, a la presentación de “nuevos” temas a los cuadros de la organización puede considerarse la presentación de la movilidad al lugar de trabajo como un tema de trabajo futuro y que posteriormente el sindicato desarrollará.

A lo largo de dos jornadas se presentaron las implicaciones de la movilidad en el seno de la sociedad en general, los impactos ambientales, la repercusión de esta en el mundo laboral, propuestas para el desarrollo de una acción sindical en este ámbito y propuestas de desarrollo territorial y de políticas de transporte encaminadas hacia la consecución de una movilidad sostenible y segura. Las aportaciones de esta escuela de verano quedaron recogidas en la publicación *Quaderns de l'escola, núm 4. Mobilitat, transport públic i treball*.

Los resultados de esta reflexión se plasmaron tiempo después cuando el octavo congreso de CCOO de Cataluña, celebrado en el año 2004, estableció como una de sus prioridades la mejora de las infraestructuras y garantizar la movilidad sostenible para los trabajadores. Por tanto se había dado el paso de la reflexión interna a la asunción del trabajo en este ámbito como una de las líneas prioritarias del sindicato. Este peldaño suponía dotar a la organización de una estructura que permitiera el desarrollo eficaz de la acción en el ámbito de la reivindicación del derecho a una movilidad sostenible y segura por parte de la fuerza de trabajo y a la consecución del cambio de los patrones de movilidad cotidiana. Por ello en el año 2005 se creó el Departamento de Movilidad desde el cual a partir de la elaboración de distintos materiales (que más adelante analizaremos), la elaboración de propuestas, la reivindicación y la negociación con distintos agentes y con el asesoramiento a los delegados se procede a deconstruir el discurso hegemónico de la movilidad y a proponer uno de nuevo.

Movilidad y acción sindical

A modo expositivo en esta comunicación se organizan las actuaciones que CCOO lleva a cabo en el ámbito de la movilidad en tres grandes bloques. El primero de ellos es la elaboración de materiales, el segundo hace referencia a las acciones propositivas para facilitar el cambio modal y finalmente el tercero se refiere a las acciones reivindicativas.

La elaboración de materiales

Desde su creación, el Departamento de Movilidad ha elaborado una serie de documentos^[45] que, de una manera general, suponen una argumentación sobre los motivos de la necesidad de un cambio de modelo de movilidad aportando datos que deconstruyen el discurso hegemónico, que doten a sus delegados y afiliados de herramientas de reivindicación y negociación en las empresas a favor de dicho cambio y también que permitan visualizar las posiciones del sindicato en el conjunto de la sociedad y, especialmente a las administraciones públicas y a las organizaciones patronales. El análisis de estos documentos editados (que están recogidos en el cuadro 5) ha permitido clasificarlos en cinco categorías: generales, metodológicos, territoriales, sectoriales y guías de acceso.

Cuadro 5. Materiales sobre movilidad editados por CCOO

General	Metodológicos	Territoriales	Sectoriales	Guías de acceso
· L'accés sostenible al lloc de treball	· Guia metodològica de suport a l'acció sindical	· Guia Comarcal de mobilitat sostenible. Vallès Occidental	· La relació entre mobilitat, accés a la feina i qualitat de l'aire: preguntes i exemples pràctics	· Com accedir amb transport sostenible al Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona
	· Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales (ISTAS)			· Millora de l'accés en transport públic col·lectiu al Polígon Pratenc
	· Planes de movilidad sostenible en empresas (ISTAS)			

Fuente: Elaboración propia

a) Documentos generales

El documento *L'accés sostenible al lloc de treball. Per una mobilitat segura, eficiente i econòmica dels treballadors* es el primero realizado por el sindicato y constituye un documento básico sobre su posicionamiento. Se trata de un documento que presenta las disfunciones del modelo de movilidad existente pero también presenta elementos propositivos para facilitar las actuaciones para que el cambio en los patrones de movilidad. En concreto, la primera parte del documento hace aflorar las externalidades, ambientales y sociales, del modelo de movilidad actual; este apartado pretende dotar de argumentos a los propios delegados y afiliados sobre la necesidad del cambio modal. La segunda parte presenta alternativas de movilidad tales como el *carpool*, el *carsharing*, el uso de los transportes públicos o los desplazamientos en modos no motorizados. En el tercer apartado se exponen propuestas para la acción, organizadas por agentes: empresas, administraciones, operadores de transporte, sindicatos y trabajadores. En cada caso se exponen las responsabilidades de cada agente de manera que puede sobreentenderse que estas responsabilidades serán las que se reivindicarán posteriormente desde el sindicato. Finalmente, en el cuarto apartado se presentan actuaciones concretas que los autores de este documento consideran ejemplares y, por tanto, imitables.

b) Metodológicos

En este apartado se han agrupado los materiales preparados especialmente para los delegados sindicales para que desde sus centros de trabajo tengan los instrumentos metodológicos para propiciar el cambio de modelo; es en estos ámbitos concretos donde deben materializarse los cambios en los patrones de movilidad, allí donde el reparto modal debe reequilibrarse a favor de los medios alternativos al coche. Se han referenciado tres documentos. En el primero

de ellos (*L'accés sostenible als centres d'activitat laboral. Guia metodològica de suport a l'acció sindical*) se ponen las bases sobre las líneas de actuación del sindicato y la metodología de trabajo a seguir. La estructura del documento es parecida a la anterior y a otros documentos del sindicato en este ámbito. En el primer apartado se deconstruye el discurso hegemónico de la movilidad y se justifica la necesidad de cambio modal. En el segundo apartado se expone la metodología para la realización de planes de movilidad a centros de actividad económica: como se realiza una diagnosis de movilidad, que variables deben tenerse en cuenta, que estructura debe tener el plan y como se evalúa su aplicación. En el tercer apartado se exponen el tipo de propuestas de actuación que pueden surgir del plan y que deben servir para fomentar el cambio modal. En este mismo apartado expone los roles que deben asumir los agentes y que coinciden con los expuestos en el documento analizado anteriormente. El último apartado recoge destinas actuaciones ya realizadas en diferentes polígonos industriales y que se considera que constituyen un buen ejemplo.

Como metodológicos se han referenciado otros dos documentos (véase la tabla 5) que no los ha elaborado CCOO sino el Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud promovido por Comisiones Obreras confederal, esto es, del conjunto de España. A pesar de ello, el Departamento de movilidad de CCOO de Cataluña ha participado en su elaboración. Estos documentos dan las pautas y los conocimientos para hacer reivindicar la elaboración de planes de movilidad de empresas y polígonos, para hacer su seguimiento y su evaluación.

c) Territoriales

Otro tipo de documentos son las guías de movilidad sostenible referidas a un territorio concreto, las comarcas^[46]. La primera de ellas fue titulada *L'accés sostenible dels treballadors i treballadores als polígons Industrials del Vallès Occidental*. Estas guías están dirigidas principalmente a los delegados del sindicato de este territorio, suponen bajar un peldaño en la escala territorial y es un intento de aproximación a las “bases” que, como ya se ha mencionado, deben ser los “agentes” que propicien el cambio del patrón modal a partir de las negociaciones y reivindicaciones con la empresa y ellos mismos en su acceso diario al trabajo. Estas guías se abren con un primer apartado de deconstrucción del discurso hegemónico. El segundo describe la estructura territorial y las características de la movilidad al trabajo en el territorio concreto. El tercero expone la situación en distintos polígonos de la comarca y las propuestas que el sindicato realiza en cada uno de ellos. Finalmente, en el cuarto se describen las actuaciones y propuestas de acción sindical que pueden llevarse a cabo.

d) Sectoriales

Otro tipo de publicaciones son aquellas que tratan alguno aspecto parcial de la movilidad. Se trata de documentos que tienen como finalidad principal dotar de discurso al público en general y en especial a los delegados para que tengan orientaciones claras para su trabajo sindical. El primero de estos documentos es el que tiene por título *La relació entre mobilitat, accés a la feina i qualitat de l'aire: preguntes i exemples pràctics*. En este caso se trata de presentar una de las externalidades más visibles y, en estos momentos, más popularizadas como es la contribución de la movilidad a la contaminación atmosférica; la oportunidad de su elaboración viene determinada por la existencia de un decreto del gobierno catalán que obliga a hacer planes de movilidad en determinadas empresas y/o zonas para mejorar la calidad del aire. En este documento se presentan temas como la descripción de los gases contaminantes, los vehículos causantes de las emisiones, la responsabilidad de la contaminación atmosférica en el deterioro de la calidad de vida a escala local, los instrumentos normativos para hacer frente a esta situación o las actuaciones individuales para reducir dichas emisiones.

e) Guías de acceso

Otros documentos generados por el sindicato son las guías de acceso a distintos polígonos industriales. En este caso se considera no es un documento metodológico para la acción sindical sino que se trata de una publicación dirigida al público en general y, sobre todo, a los trabajadores de un polígono industrial concreto para dar a conocer las alternativas de accesibilidad en medios alternativos al coche. Estos documentos interpelan directamente a los protagonistas del cambio en el reparto modal y les ponen a su alcance la información necesaria para ejercer su “derecho de una movilidad sostenible y segura”. Estas guías, además de la profusión de mapas e informaciones acerca de las ofertas de transporte público y, en menor medida, los mecanismos para compartir coche o desplazarse en modos no motorizados, también cuenta con un apartado de “deconstrucción del discurso hegemónico”. La primera de esta guía, que sirvió de referencia, se realizó en el polígono industrial de la Zona Franca de Barcelona que con una extensión de 600 Ha y unos 43.000 trabajadores se considera el mayor del sur de Europa. En ella además se incorporó otro apartado de “ejercicio práctico” en el que se propone a los trabajadores metodologías para calcular el coste económico individual del desplazamiento en los distintos medios de transporte. Posteriormente se ha iniciado una colección con monografías de distintos polígonos.

Acciones propositivas

Bajo este epígrafe se han agrupado las actuaciones del sindicato que tienen un carácter de propuesta y que estas se dirigen hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Estas actuaciones pueden organizarse en: participación en foros de movilidad, alegaciones a los planes de movilidad y la elaboración de propuestas.

a) Participación en foros de participación

En estos momentos la legislación catalana sobre movilidad prevé la existencia de foros participativos en este ámbito a distintos niveles. Pero además, está es una demanda sindical ya que se defiende la participación como un instrumento básico para la planificación y gestión de una movilidad sostenible. Por ello CCOO ha sido la impulsora de distintos foros de la movilidad en polígonos industriales puesto que se ha considerado este espacio como el idóneo para la concertación entre los diferentes agentes participantes, en este caso administraciones públicas, operadores de transporte, empresas y sindicatos. En muchas ocasiones estos foros se crean como comisiones de asesoramiento y seguimiento de la elaboración de planes de movilidad; en estas situaciones las guías anteriormente mencionadas son especialmente útiles para guiar la acción de los representantes del sindicato.

Asimismo, representantes de este sindicato participan en el consejo catalán de la movilidad, que es el organismo participativo para el conjunto del territorio catalán. En los foros municipales, en cambio, su participación es desigual, que no nula, puesto que se considera que no es el espacio “natural” del sindicato y los esfuerzos se dirigen hacia los foros de los polígonos.

La eficiencia de estos organismos participativos es desigual y, dada, la reciente creación de muchos de ellos, todavía es prematuro hacer un balance sobre su actuación.

b) Alegaciones a planes de movilidad

La presentación de alegaciones a los distintos planes de movilidad que se elaboran en Cataluña constituye una forma de visibilizar de una forma clara y concreta el posicionamiento de esta organización sindical frente a la movilidad. En este sentido no se trata simplemente ni de oponerse a ciertos planes o actuaciones de estos ni de presentar un modelo teórico, sino que la presentación de alegaciones a planes que afectan un territorio o modo de transporte determinados es la traslación de un discurso abstracto a una situación aplicada.

En este ámbito, se encuentran alegaciones de este sindicato a distintos niveles de planes, a diferentes escalas y de distintos modos de transporte. Así se han presentado alegaciones al *Plan de Transporte de Viajeros de Cataluña 2008-2012*, al *Plan Director de Movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona* o al *Plan Estratégico de la Bicicleta de Cataluña*. En este caso las aportaciones tienen un carácter de planificación estratégica de acuerdo con la misma escala territorial de los planes presentados. Además se han presentado alegaciones y propuestas a planes específicos de polígonos industriales y centros de trabajo. En este caso el número de planes es más elevado puesto que también son más numerosos. Algunos ejemplos son las alegaciones al *Plan de Movilidad del Aeropuerto de Barcelona*, al *Plan de Movilidad de la Ciudad Judicial de Barcelona y el Hospitalet de Llobregat* o al *Plan de Movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona*. Es común en todos ellos que las alegaciones vayan en la dirección de garantizar la accesibilidad en modos de transporte colectivos y no motorizados, que la gestión de la oferta para el coche visibilice los costes ambientales y sociales de su uso y que la empresa se responsabilice, al menos parcialmente, de su decisión de la localización territorial.

c) Elaboración de propuestas

En este apartado se incluyen aquellas acciones propositivas que no se producen en el marco de un foro de participación de la movilidad ni como alegaciones a algún plan liderado por la administración pública. En este sentido, las propuestas de CCOO pretenden suprir, en ocasiones, la falta de debate entorno a la movilidad en algún territorio concreto y en otras para presentarse como un agente con perfil propio cuando múltiples agentes participan del debate.

Un ejemplo de propuestas en territorios “faltos” de atención en la mejora de los medios de transportes colectivos y no motorizados son las realizadas para la región de Lleida. Se trata de un territorio de fuera de la región metropolitana de Barcelona (situado en la Cataluña interior) con graves déficits de transporte público. El informe *Valoración del esquema de la red de cercanías para el área de influencia de Lleida*, además de la diagnosis y de prestar una especial atención a la situación de los polígonos industriales de esta región, se formulan diferentes propuestas a corto plazo de gestión del servicio a partir de las infraestructuras ferroviarias existentes y, a medio

plazo, propuestas de creación de nuevas infraestructuras ferroviarias.

Por otro lado, el documento de *Necesidades de Inversión en Movilidad e Infraestructuras en el Vallès Occidental* se centra en un territorio industrial de la periferia metropolitana de Barcelona donde se ciernen numerosas propuestas de transporte por lo que el debate es muy intenso. Administraciones públicas, organizaciones patronales, entidades ecologistas y asociaciones ciudadanas contraponen sus modelos y propuestas para un territorio que está al borde del colapso debido a la congestión de todo el sistema de transporte. En este caso, el documento de CCOO le sitúa como un agente con perfil propio en el debate puesto que lo hace a partir de la defensa de unos intereses territoriales y sociales no compartidos por el resto. En concreto, el documento de CCOO propone la mejora de la gestión de la oferta existente e inversiones en infraestructuras que considera las mínimas imprescindibles para dar cobertura con transporte colectivo a los numerosos polígonos industriales de la comarca y a los trabajadores.

En todos los casos, las propuestas que presenta tienen un alcance que va más allá de la simple movilidad para acceder a los puestos de trabajo y, en cambio, tiene un alcance social mucho mayor al proponer actuaciones más amplias. Otro elemento común entre estas propuestas, y que en muchas ocasiones las diferencian de las realizadas por otros agentes, es la priorización de propuestas de gestión sobre aquellas que priorizan la construcción de nuevas infraestructuras, sobre todo si sirven para un uso no cotidiano como puede ser la nueva línea de alta velocidad que a principios del año 2008 entró en servicio entre Barcelona y Madrid. Esto, pero, no significa que no se propongan nuevas infraestructuras de transporte, en especial ferroviario, pero siempre como último recurso y como elemento subordinado a la mejora de la gestión de la movilidad del conjunto de ciudadanos y, especialmente, de los trabajadores.

Acciones reivindicativas

El tercer elemento de la acción sindical encaminada a facilitar el cambio de patrones de movilidad es el que en esta comunicación se ha agrupado bajo el epígrafe de acciones reivindicativas. En este caso se trata de un universo de reivindicaciones que de hecho complementa al apartado anterior de acciones propositivas.

En el marco de dichas reivindicaciones se encuentran el impulso de los foros de movilidad y las mejoras de accesibilidad.

El impulso de los foros de movilidad es una reivindicación básica del sindicato, tal como se ha expuesto anteriormente, y constituye un claro ejemplo de cómo se entiende que debe planificarse y gestionarse la movilidad sostenible. Esta reivindicación se realiza a los organismos del gobierno catalán y básicamente se centran en la constitución de estos foros en los polígonos industriales donde se pretende implicar a la patronal, los operadores de transporte y a la administración pública, además de los sindicatos.

Las reivindicaciones de mejora de la accesibilidad a los puestos de trabajo responden, básicamente a dos tipologías:

- campañas de carácter puntual
- exigencia de cumplimientos de compromisos adquiridos por parte de empresas y/o administraciones.

Asimismo, la variedad de reivindicaciones afectan a distintas escalas territoriales. Las campañas para la mejora de los servicios de cercanías de los ferrocarriles son un buen ejemplo de acciones de escala metropolitana no centrada en un área productiva concreta. Otro ejemplo es la campaña para la implantación de sistemas de tranvías en medios urbanos, como en el municipio de Barcelona (en este caso para la conexión por el centro de Barcelona de las dos líneas existentes) así como la campaña de implementación de una red de tranvías en la comarca metropolitana del Vallès Occidental. Por otro lado se realizan reivindicaciones a un nivel mucho más concreto; ejemplos de ello son servicios de autobuses en un polígono concreto en unas horas determinadas o bien las paradas de trenes en ciertas estaciones y en horas. Las reivindicaciones no se ciñen exclusivamente a los transportes públicos colectivos sino que afectan a todos los elementos que supongan un avance en la racionalización del uso del coche; un ejemplo de ello es el impulso del *carsharing* a los centros de trabajo.

Conclusiones

La principal aportación de este artículo es la realización de un análisis de la movilidad a partir de la actuación de un agente social y, más en concreto, su contribución hacia un cambio de patrones de movilidad. Se trata de un enfoque novedoso en el ámbito de los estudios de la movilidad donde el análisis de los patrones de movilidad y de los

cambios de modelo se abordan a partir de las actuaciones de las políticas de las administraciones públicas o, a lo sumo, algunos trabajos se enfrentan a los procesos de participación como instrumento para el cambio modal pero de una forma genérica y sin profundizar en ningún agente en particular.

La contribución de la organización sindical estudiada al cambio ahora referido no se ciñe a la formulación de un discurso original sino a la capacidad de trasladar este discurso formulado desde el ámbito científico a su propio programa de actuación. Esta afirmación no significa que otros agentes no se hagan eco de este proceso de cambio paradigmático pero los niveles de incidencia son notablemente distintos: mientras una entidad ecologista, por ejemplo, puede oponerse con cierta eficacia a ciertas actuaciones por considerarlas propias de un paradigma de desarrollo ya superado (como la construcción de una autopista) un sindicato puede incidir de una forma mucho mayor en los cambios de patrones de movilidad de la población puesto que su nivel de incidencia social es mucho mayor. En otras palabras, cuando CCOO asume y hace propio un discurso de movilidad sostenible, critica al modelo vigente y pone sus instrumentos a favor del cambio de patrones, la socialización del discurso es mucho mayor debido a su implantación social. Su número de afiliados, la cantidad de delegados sindicales, la presencia en la mayor parte de los centros de trabajo permiten que el nuevo discurso cale en amplios sectores sociales. Al mismo tiempo, su capacidad de negociación con la patronal y con las administraciones públicas también permite la transmisión del nuevo discurso a otros agentes. De todas maneras, el proceso de cambio es lento, tanto dentro de los afiliados y delegados sindicales como con los otros agentes.

Pero la actuación de CCOO se dirige principalmente a la movilidad para el trabajo. Los desplazamientos por este motivo se reducen, aproximadamente a la mitad del total. Debería estudiarse hasta qué punto se produce la traslación de las pautas de movilidad al trabajo al resto de motivos o si por el contrario ambos motivos son esferas independientes unas de otras y las elecciones modales dependen de otras variables.

Hasta el momento, la actuación prioritaria del sindicato se centra principalmente en los accesos a los polígonos industriales y, a primera vista, constituye el espacio de actuación propio del sindicato. De hecho, llena un vacío puesto que estos espacios son los territorios “olvidados”: para las administraciones públicas locales (las que tienen en sus manos gran parte de la planificación y gestión de la movilidad) no “dan votos” ya que gran parte de los trabajadores no son residentes en el propio municipio; para las entidades ecologistas son espacios sin interés al haber perdido, con su urbanización, sus características naturales; para ciertas entidades sociales desde los polígonos no puede “construirse” ciudad y focalizan su actuación en el centro y, finalmente, para las asociaciones de vecinos son espacios que quedan fuera de su ámbito de residencia. En este sentido, las contribuciones de CCOO muchas veces tienen como elemento central de análisis estos polígonos: ya no se trata de conectar el centro de la ciudad con modos de transporte sostenibles, sino que se trata de poder acceder a los polígonos con estos modos.

Aunque en estos espacios productivos no se encuentran la totalidad de los trabajadores del territorio^[47], las condiciones de accesibilidad son las que presentan unos déficits mayores y, por tanto, los costes de movilidad son de los más elevados.

Notas

[1] World Commission on Environment and Development, 1989.

[2] Whitelegg, 1997; Newman y Kenworthy, 1999; Lenzen, Dey, y Hamilton, 2003; Holmén y Niemeier, 2003; Ambrosino, Nelson y Romanazzo, 2004.

[3] SEU, 2002; Cass, Shove y Urry, 2005; Preston and Rajé, 2007; Farrington, 2007.

[4] Rajé, 2004.

[5] Nutley, 1996; Lucas, Grosvenor y Simpson, 2001; McDonagh, 2006; Cebollada y Avellaneda, 2008.

[6] EEA, 2001; CEC, 2001; CEC, 2007; Ministerio de Fomento, 2009.

[7] Hodgson y Turner, 2003; Aparicio y Sanz, 2004.

[8] Urry, 2006.

[9] Bickerstaff y Walker, 2001; Miralles-Guasch, Cebollada y Requena, 2010.

[10] Miralles-Guasch y Tulla, 2000.

[11] Norton, 2008.

[12] Böhm, Jones, Land y Paterson, 2001.

[13] Ehrenburg, 2008.

[14] Kay, 1998.

[15] Miralles-Guasch, 1997.

[16] Mendiola, 2012.

[17] López de Lucio, 1993.

[18] Berman 1988, p. 313.

[19] Ward, 1991.

[20] PTP, 2012.

[21] En el ámbito urbano se han construido dos líneas de tranvía. Cabe recordar que la red de tranvías de la ciudad de Barcelona se fue desmantelando hasta desparecer en los años 70. Veinte años después se empieza a reintroducir.

[22] Pooley y Turnbull, 1999.

[23] IERMB, 2006.

[24] Capel, 2005.

[25] Caravaca, 2006.

[26] PIRMB, 2003.

[27] Cebollada y Miralles-Guasch, 2008.

[28] Méndez, 2006.

[29] Marques, 1992.

[30] Massey, 1990.

[31] Es sintomático que en la Encuesta de Movilidad Obligada (EMO) (asociada al Censo) la posibilidad de respuesta “me desplazo en vehículo de empresa” despareciese del mismo cuestionario en el año 2001.

[32] Cebollada y Miralles-Guasch, 2005.

[33] Cebollada y Miralles-Guasch, 2005.

[34] Cebollada, 2007.

[35] Latouche 2007.

[36] Cebollada, 2007.

[37] ATM, 2000; ATM, 2010.

[38] Los subsectores contemplados en este estudio fueron todo el sistema de transporte público colectivo, taxi, coche sostenible (car-sharing y alquiler), bicicleta, estacionamiento regulado y gestión de la movilidad.

[39] Ferri, 2010.

[40] Miralles-Guasch, 2002.

[41] Pooley y Turnbull, 1999.

[42] Ferri, 2010.

[43] Tapia 2001, p. 98.

[44] Con anterioridad, a mitades de la década de los 90, la Secretaría de Política Sectorial y Medio Ambiente de Comisiones Obreras de Cataluña editó diferentes materiales referidos a medio ambiente: uno de ellos trataba del transporte (véase Casals, 1995). Pero al no haber encontrado una continuidad evidente en esta investigación entre la publicación de dicho documento y la acción sindical referente a la movilidad cotidiana desarrollada en el sindicato a partir de inicios de la primera década del siglo XXI, no lo hemos incluido en el análisis.

[45] Además, CCOO también ha organizado jornadas sobre el tema de la movilidad al lugar de trabajo que han complementado los contenidos de los materiales. De todas maneras, por no aportar información nueva sobre el posicionamiento de la organización sindical acerca de este tema, en esta comunicación no se analizarán.

[46] Las comarcas forman parte de la división administrativa de Catalunya y tienen el carácter de entidad local. El territorio catalán, de unos

32.000 km2, comprende 41 comarcas.

[47] A pesar de las apariencias en las tramas urbanas de las ciudades tradicionales probablemente se localizan más puestos de trabajo que en los polígonos, sobre todo cuando se trata de empleos del sector servicios

Bibliografía

AMBROSINO, G., NELSON, J.D., y ROMANAZZO, M. (ed.). *Demand Responsive Transport Services: Towards the Flexible Mobility Agency*. Rome: ENEA, 2004.

APARICIO, A. y SANZ, A. Mobility Management and collaborative planning: helping each other, *Ecomm*, 2004. Lyon: GrandLyon, Communauté Urbaine, 2004. <<http://www.epomm.org/ecomm2004/workshops/anglais/Aparicio.pdf>>. [13 de junio de 2012].

ATM. *Els comptes del transport de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Autoritat del Transport Metropolità, 2000.

ATM. *EMQ, 2006 de Catalunya. I La mobilitat quotidiana*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2006. <http://www.atm.cat/web/ca/veure.php?pdf=ca/_dir_EMQ_cat/01_MOBILITAT_QUOTIDIANA&h=770> [28 de mayo de 2012].

ATM. *Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona: ATM, 2009. <http://www.atm.cat/web/ca/veure.php?pdf=ca/_dir_pdm/pdM-PlaMobilitatRMB&h=750> [1 de junio de 2012]

ATM. *Actualització dels costos socials i ambientals pel transport a la RMB per a l'any 2008. Memòria*. Barcelona: ATM, 2010. <http://www.atm.cat/web/ca/veure.php?pdf=ca/_dir_pdm_estudis/costos_socials_ambientals&h=770> [11 de junio de 2012].

BERMAN, M. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI, 1988 (traducción del original inglés *All That is Solid Melts into the Air: the Experience of Modernity*, New York: Penguin Books, 1982).

BICKERSTAFF, K. y WALKER, G. Participatory local governance and transport planning. *Environment and Planning A*, 2001, vol. 33, p. 431-451.

BÖHM, S., JONES, C., LAND C. y PATERSON, M. Introduction: Impossibilities of automobility, *The Sociological Review*, 2006, vol. 54, nº 1, p. 3-16.

CAPEL, H. *La morfología de las ciudades. II. Aedes fecer: técnica, cultura y clase social en la construcción de edificios*. Barcelona: Serbal, 2005.

CARAVACA, I. La nueva industria urbana y metropolitana: procesos, estrategias y resultados. In MÉNDEZ, R. y PASCUAL, H. (eds.). *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*. Aranzadi (Colección Civitas Economía y empresa): Cizur Menor (Navarra), 2006, p. 29-50.

CASALS, V. *Transport, territori i medi ambient*. Barcelona: Comissió Obrera Nacional de Catalunya, 1995.

CASS, N., SHOVE, E. and URRY, J. Social Exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 2005, vol. 53, nº 3, p. 539-555.

CEBOLLADA, À. L'accessibilitat als polígonos industrials: una assignatura pendent". *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 2007, vol. 45, p. 38-47. Versión castellana al final del volumen: *La accesibilidad a los polígonos industriales: una asignatura pendiente*, p. 75-80. Consultable: <http://www.iernmb.uab.es/htm/revistaPapers_numeros.asp?id=50>.

CEBOLLADA, À. y AVELLANEDA, P. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *ScriptaNova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2008, vol. XII, N° 270 (47). <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>> [21 de mayo de 2012].

CEBOLLADA, À. y MIRALLES-GUASCH, C. *Modelo urbano, movilidad y exclusión laboral* en Manero, F y Pascual, H. (Coor.) *Innovación tecnológica, servicios a las empresas y desarrollo territorial*, Valladolid: Universidad

de Valladolid, 2005, p. 197-210.

CEBOLLADA, À. y MIRALLES-GUASCH, C. La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 2008, vol. 28, nº 2, p. 63-83.

CEC. *White Paper. European transport policy for 2010: time to decide*. Brussels: Comission of the European Communities, 2001.

CEC. *Paper. Towards a new culture for urban mobility*. Brussels: Comission of the European Communities, 2007.

EEA. *Term 2001. Indicators Trucking transport and environment integration in the European Union*. Copenhagen: European Environmental Agency, 2001.

EHRENBURG, I. *Historia del automóvil*. Barcelona: Melusina, 2008 (traducción del ruso. Obra original de 1928).

FARRINGTON, J. The new narrative of accessibility: its potencial contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 2007, vol. 15 nº 5, p. 319-330.

FERRI, M. (Dir). *La generación de empleo en el transporte colectivo en el marco de una movilidad sostenible*. Madrid: Fundación Conde del Valle de Salazar, 2010. <<http://www.istas.net/web/abreenlace.asp?idenlace=8776>> [4 de junio de 2012].

HODGSON, F.C. y TURNER, J. Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy*, 2003, vol. 10, nº 4, p. 265-272.

HOLMÉN, B.A. y NIEMEIER D.A. Air Quality. In Hensher, D.A. y Button, J.B. (ed.). *Handbook of Transport and the Environment*. Oxford: Elsevier, 2003, p. 61-79.

IERMB. *Anàlisi de l'oferta i la demanda de polígons industrials i terciaris a Catalunya*. Barcelona: Generalitat de Catalunya, 2006.

KAY, J. H. *Asphalt Nation: how the automobile took over America, and how we can take it back*. Berkeley: University of California, 1998.

LATOUCHE, S. *La apuesta por el decrecimiento. ¿Como salir del imaginario dominante?* Barcelona: Icaria, 2007.

LENZEN, M., DEY, C., y HAMILTON, C. Climate Change. In HENSHER, D.A. y BUTTON, J.B. (ed.), *Handbook of Transport and the Environment*. Oxford: Elsevier, 2003, p. 37-60.

LÓPEZ DE LUCIO, R. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. València: Universitat de València, 1993.

LUCAS, K., GROSVENOR, T. y SIMPSON, R. *Transport, the environment and the social exclusion*. Layerthorpe: Joseph Rowntree Foundation, 2001.

MARQUES, M. *Subcontratação e autonomia empresarial. Um estudo sobre o Caso Português*. Afrontamento: Porto, 1992.

MASSEY, D. *Spatial Divisions of Labour. Social Structures and the Geography of Production*. London: Macmillan, 1990.

McDONAGH, J. Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography*, 2006, vol. 14, nº 5, p. 355-366.

MENDIOLA, L. *Transformación urbana y movilidad en los municipios de Bizkaia (1991 – 2001)*. Tesis doctoral dirigida por Pilar González y Àngel Cebollada. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 2012.

MÉNDEZ, R. Políticas de promoción y ordenación industrial en las áreas urbanas. In MÉNDEZ, R. y PASCUAL, H. (eds.). *Industria y ciudad en España: nuevas realidades, nuevos retos*. Aranzadi (Colección Civitas Economía y empresa): Cizur Menor (Navarra), 2006, p. 51-74.

MIRALLES-GUASCH, C. *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona Contemporània*. Bellaterra: Servei de Publicacions de la UAB, 1997.

MIRALLES-GUASCH, C. *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.

MIRALLES-GUASCH, C., CEBOLLADA, À. y REQUENA, R. Estrategias de participación ciudadana en la gestión de la movilidad y el transporte. La Universidad Autónoma de Barcelona como ejemplo. *ScriptaNova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 2010, vol. XIV, Nº 331 (39). <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>> [10 de mayo de 2012].

MIRALLES-GUASCH C. y TULLA, A. (dir.). *Mobilitat sostenible: innovacions conceptuais i estat de la qüestió*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2000.

MINISTERIO DE FOMENTO. *Estrategia española de movilidad sostenible*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y Ministerio de Fomento, 2009. <<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf>> [30 de mayo de 2012]

NEWMAN, P., y KENWORTHY, J. *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*. Washington, D.C: Island Press, 1999.

NORTON, P. D. *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge (Mass.): MIT, 2008.

NUTLEY, S. D. Rural transport problems and non-cars populations in the USA. A UK perspective. *Journal of Transport Geography*, 1996, vol. 4, nº 2, p. 93-106.

PIRMB. *Transport públic i treball*. Barcelona: Beta editorial, 2003.

POOLEY, C.G. y TURNBULL, J. The journey to work: a Century of change. *Area*, 1999, vol. 31, nº 3, p. 281-292.

PRESTON, J. y RAJÉ, F. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 2007, vol. 15, nº 3, p. 151-160.

PTP. *La PTP fa sis precs al grup de peatges: cal canviar el sistema de peatges, però sense suprimir-los*, La PTP: Barcelona, 2012. <<http://www.transportpublic.org/images/pdf/20120508-peatges.pdf>> [31 de mayo de 2012].

RAJÉ, F. *Transport demand Management and Social Inclusion: The Need for Ethnic Perspectives*. Aldershot: Ashgate, 2004.

SEU. *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: ODPM, 2003.

TAPIA, J.M. El transporte colectivo en relación a la organización flexible del trabajo; propuestas sindicales. *Quaderns de l'escola*, 2001, vol. 4 (Mobilitat, transport públic i treball), p. 97-110.

URRY, J. Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 2006, vol. 54, nº1, p. 17-31.

WARD, C. *Freedom to go: after the motor age*. London: Freedom Press, 1991.

WHITELEGG, J. *Critical mass: transport, environment and society in the twenty first century*. London, Pluto, 1997.

World Commission on Environment and Development, (1989), *Our common future*, Oxford: Oxford University Press.

© Copyright Àngel Cebollada, 2013.

© Copyright Biblio3W, 2013.

[Edición electrónica del texto realizada por [Miriam Hermi Zaar](#)]

Ficha bibliográfica:

CEBOLLADA, Àngel. La contribución de los agentes sociales en el cambio de hábitos de movilidad cotidiana. El

caso de Comisiones Obreras de Cataluña. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 30 de enero de 2013, Vol. XVIII, nº 1011. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1011.htm>>. [ISSN 1138-9796].

[Volver al índice de Biblio 3W](#)



[Volver al menú principal](#)