

**ENERGÍA Y
CAMBIO
CLIMÁTICO**

MOVILIDAD

BIODIVERSIDAD

**ECONOMÍA
Y SOCIEDAD**

**RENOVACION
URBANA**

**CALIDAD
AMBIENTAL
Y SALUD**

AGUA

**DESARROLLO
RURAL**

RESIDUOS

RESUMEN ST10
MOVILIDAD
OBLIGADA

INTRODUCCIÓN

Los desplazamientos que realizamos diariamente tienen un impacto importante en la movilidad de la ciudad y su buena gestión nos ayudaría a descongestionar nuestras ciudades, puesto que la mayoría de ellos se hace en coche y con poca ocupación. Los costes sociales, ambientales y de salud pública, además de las externalidades asociadas a la movilidad "insostenible" son numerosas en temas (contaminación, cambio climático, congestión, accidentalidad...) y en el coste económico que suponen.

La movilidad sostenible en general y aplicada a los desplazamientos por trabajo o estudios, los desplazamientos por motivo de trabajo en concreto es un ejercicio de corresponsabilidad. Por un lado es una decisión personal, cada uno de nosotros puede decidir como ir a trabajar siempre entendiendo que el binomio distancia/tiempo será una variable muy importante en la toma de decisión y por otro los centros de actividad económica tendrían que contribuir a gestionar los desplazamientos que provocan, empleados, clientes, proveedores, se realicen de la forma más sostenible atendidos los impactos sociales, económicos y ambientales del transporte y para lo cual normalmente hacen falta medidas de fomento de maneras sostenibles y desincentivar aquellos que no lo son, como podemos ser por ejemplo el aparcamiento libre en destino.

Nuestros desplazamientos cotidianos tienen en muchos casos una componente asociada no solo al trayecto de casa en el centro de actividad sino que nuestros hábitos y estilo de vida generan relaciones entre otras actividades diarias como son llevar a nuestros hijos e hijas en el colegio, ir a lugares de ocio o la cura otras personas y estas relaciones condicionan la forma en la cual hacemos los desplazamientos. Así que mayoritariamente los realizamos en coche ¿Podríamos romper alguna de estas relaciones para generar nuevos hábitos? ¿Qué haría falta mejorar o modificar porque esto pueda ocurrir?

Desde hace años estamos demandando más implicación por parte de las empresas y las administraciones en la hora de poner medidas de gestión sobre los desplazamientos que generan y ha estado en este momento de pandemia cuando muchas de las medidas que hacía tiempos (que ...) identificadas se han puesto en marcha. Cuestiones con un impacto importante como el fomento del teletrabajo o la flexibilidad horaria en principio tan difíciles de implantar han aparecido en nuestro día y a día y se ha podido ver el impacto que pueden llegar a tener en el día a día de una ciudad.

La movilidad al trabajo durante este tiempo de pandemia ha sufrido cambios importantes. Algunos positivos, sobre todo si se consolidan, pero otros negativos que es necesario analizar y tener en cuenta para la planificación futura.

Ahora el reto estará a ver cuántas de estas medidas se consolidan y si esto genera un efecto rebote y muchas más entidades de la clase y tamaño que sean se animan a empezar a considerar la movilidad entre sus cuestiones prioritarias a atender. A priori los beneficios tanto sociales como individuales son positivos.

Seguimos con problemas detectados, pero no resueltos a pesar de que las medidas a llevar a cabo parecen ser bastante claras así que es necesario el compromiso de todos los implicados a diferentes niveles para cambiar el paradigma de la movilidad actual.

DIÁLOGO SOCIAL PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD AL TRABAJO

La sesión se ha estructurado en dos bloques. Un primer bloque para fijar los datos relacionados con la movilidad post-COVID y de cómo ha evolucionado la movilidad al trabajo ofrecida por tres administraciones con diferentes niveles competenciales, el estatal por parte del Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana, la de la Comunidad Autónoma de Cataluña representada por ATM y una tercera a cargo de la entidad metropolitana de Barcelona en representación de la Red de Ciudades por la Bicicleta

Un segundo bloque dedicado a las experiencias públicas, privadas y otras organizaciones sociales, más destacables en materia de gestión de la movilidad al trabajo, estudios, gobernanza, acciones diversas que se han desarrollado durante los últimos meses en diferentes territorios de nuestro país a cargo de las siguientes organizaciones: Ayuntamiento de Elche, TRANSyT-UPM Centro de Investigación del Transporte. Universidad Politécnica de Madrid, la Autoridad de Transporte Metropolitano de València, Ayuntamiento de Vitoria- Gasteiz, secretaria de Migraciones y Medio Ambiente Comisiones Obreras de Castilla y León, Merlín Properties y el Ayuntamiento de Barcelona.

Durante la jornada se han presentado informes y datos que nos han mostrado la situación actual de la movilidad en nuestro territorio después de este largo periodo de pandemia que ha cambiado parte de los hábitos de movilidad que teníamos previamente. A través de diferentes experiencias hemos podido ver el compromiso de diferentes instituciones a diferentes niveles y ámbitos de incidencia con la intención que sirvan de inspiración y ejemplo a otras.

Todos los ejemplos, en concreto los de las administraciones públicas, nos indican la hoja de ruta que hay que seguir, en especial el caso de un municipio como Vitoria, que lidera un trabajo del plan de movilidad de sus polígonos industriales de su término municipal y que representa actuar sobre una población laboral de más de 40.000 personas.

Hace falta apoyo de las administraciones superiores para incluir la gestión de la movilidad entre las políticas energéticas y ambientales. Hace falta también apoyo en difusión de las buenas prácticas de gestión de la movilidad al trabajo, no existe todavía a estas alturas un espacio de diálogo social entre los tres actores administración, mundo de la empresa y sindicatos para establecer una hoja de ruta que haga de los desplazamientos sostenibles al trabajo una de las líneas de acción estratégicas de la administración central, autonómica y local, y de la política de estado.

Es fundamental pensar en acciones, jornadas y workshops dedicados a este ámbito para seguir avanzando e influir y cambiar el patrón modal – el coche con baja ocupación - del desplazamiento al trabajo.

Reforzar la gobernanza de los procesos de los trabajos de redacción de los planes del transporte al trabajo también es una cuestión esencial. Es destacable el rol de ayuntamientos y diputaciones al trabajar en un ámbito generalmente olvidado por las administraciones locales, un buen ejemplo se lo la doble iniciativa impulsada por el ayuntamiento de Barcelona, con la constitución del Pacto de la Movilidad Laboral impulsado por la concejalía de movilidad

municipal y la creación de la Oficina de Movilidad Laboral para apoyar al Pacto y ofrecer acompañamiento a las empresas privadas, organizaciones públicas radicadas en Barcelona ciudad en la redacción de planes de desplazamiento de empresa (PDE) y a la vez impulsar el propio plan de desplazamiento de empresa municipal y de sus empresas municipales.

Hace falta una política de incentivos económicos a los desplazamientos al trabajo en bicicleta y al transporte público.

Por último, es necesario establecer una acción formativa sobre gestión de la movilidad al trabajo como herramienta para conseguir tener expertos en materia de gestión de la movilidad, incluir esta carencia en las líneas de ayudas de los planos tipos MOVES o similar.

Barcelona, junio 2021

Manel Ferri

Este debate ha sido conducido por Manel Ferri, técnico de Movilidad de la Sección de Planificación Ambiental Local de la Diputación de Barcelona.