

# El papel del sector del automóvil ante la sostenibilidad y la movilidad

---

*Madrid, 16 de marzo de 2016*

# INDICE

<b>Introducción .....</b>	<b>3</b>
<b>El desarrollo del automóvil, la sostenibilidad y el vehículo conectado.....</b>	<b>4</b>
<b>El liderazgo europeo en sostenibilidad medioambiental.....</b>	<b>5</b>
<b>Las políticas de sostenibilidad en España... ..</b>	<b>7</b>
<b>... y las planes de movilidad a los centros de trabajo.....</b>	<b>9</b>
<b>Conclusiones y propuestas en materia de movilidad .....</b>	<b>11</b>

## Introducción

Tras la primera revolución de las máquinas, la salida que incorporó un cambio de modelo para eliminar gran parte de la energía y de la mano de obra utilizada, así como la sustitución de las materias primas naturales por materias primas artificiales, dando lugar a enormes desarrollos de la industria química y textil, todo ello con el objetivo de reducir costes, dio lugar a la Segunda Revolución Industrial.

La mano de obra no cualificada fue sustituida por maquinaria inteligente, comenzándose a hablar de Capital Humano, en reconocimiento del necesario trabajo cualificado. Fue el comienzo de las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). Al mismo tiempo, se introducía, sobre todo en el sector del automóvil, un nuevo paradigma del modelo productivo: *el Toyotismo o modelo de producción flexible, que intentaba eliminar todas las rémoras que encarecían la producción y limitaban su competencia a nivel mundial.*

En la actualidad, en el ámbito global nos encontramos con un complejo panorama que obliga a los países occidentales a nueva Revolución Industrial, de nuevo energética y motivada por tres razones:

- La dependencia energética de Occidente de países políticamente inestables y de un terrorismo yihadista que tiene como objetivo los oleoductos y gaseoductos para atacar la economía occidental.
- Las consecuencias de las emisiones de los combustibles fósiles, que amenazan el planeta y el bienestar futuro.
- El agotamiento de las fuentes energéticas fósiles a precios de extracción asequibles para el 2050, aproximadamente.

Una revolución energética que implica un cambio sustancial del sistema productivo, y de vida, que incide directamente en la educación y en la formación, e incluso en nuestra forma de desplazarnos y relacionarnos. Las políticas de sostenibilidad nos obliga a buscar soluciones a medio y largo plazo para preservar el clima y valorar lo que nos da la tierra y no dejarnos llevar por los resultados inmediatos.

La clave, tanto para Europa como para el mundo, es presentar una “*perspectiva social*” convincente que acompañe a la nueva perspectiva económica. Y la Tercera Revolución Industrial establece un marco para el nacimiento de una “*Nueva Europa Social*” en la primera mitad del siglo XXI, a través del desarrollo de sus cuatro pilares<sup>1</sup>:

- Las energías renovables (solar, eólica, hidroeléctrica, geotérmica, mareomotriz, biomasa...).

---

<sup>1</sup> “*Las energías alternativas en el sector automovilístico*”. Observatorio industrial del sector de fabricantes de automóviles y camiones 2009. Elaborado por la Federación de Industria de CCOO.

- Los edificios que actúan como plantas energéticas positivas (fuentes energéticas disponibles a escala local y el autoconsumo).
- El almacenamiento de hidrógeno (conversión de suministros en activos fiables).
- Las redes inteligentes y los vehículos eléctricos recargables (las miniredes interconectadas, los contadores inteligentes, el fuel cell...).

Para el futuro más inmediato, se constata que el tradicional papel de la industria manufacturera -en el marco de la industria tradicional-, como impulsora del crecimiento mundial, se está perdiendo a favor de los servicios como consecuencia de los cambios surgidos en las estructuras industriales y cuyo papel asumirán las estructuras digitales, dando lugar a la Cuarta Revolución Industrial.

## **El desarrollo del automóvil, la sostenibilidad y el vehículo conectado**

Las expectativas que se auguran al sector de fabricantes de automóviles, sobre todo a la industria de componentes para automoción, se pueden remontar a los próximos diez años (2025), entre otros motivos porque la fuerte influencia de un futuro digital está encontrando al de automoción como un sector con muchas expectativas (autoconducción, electromovilidad, sistemas de control gestual, sistemas de ocio en cabina, aplicaciones Big Data y nuevos sistemas antirrobo...).

Al mismo tiempo, las restrictivas legislaciones sobre CO<sub>2</sub>, que pronto verán la luz en todo el mundo, ha provocado que los fabricantes de automóviles amplíen sus miras para dar cabida a los sistemas alternativos de propulsión en sus flotas -vehículos eléctricos, de gas natural y de pila de combustible- y disponer de un abanico de tecnologías que no sólo es deseable, sino también necesario para alcanzar los objetivos previstos y comprometidos.

Sin olvidar que, tanto las instituciones como los usuarios están demandando una rápida implantación de los vehículos conectados a Internet, a través del cual se tendría acceso a los servicios de correo electrónico, entretenimiento y, sobre todo, información, entre los que destacan los que sirven para conocer las noticias o la situación del tráfico en tiempo real, recalcular rutas y encontrar aparcamientos libres o gasolineras. También favorecerán el conocimiento del estado técnico de los automóviles y sus posibles averías, mejorarán la asistencia en carretera o permitirán bloquear el coche a distancia en casos de robo. Y, todo ello, minimizando el riesgo de distracciones al volante mediante sistemas del estilo de los asistentes por voz.

La consultora Goldman Sachs publicó el pasado año un informe en el que se recogen las principales tendencias de futuro de la industria de automoción en el mundo, estableciendo las que caracterizarán al sector en los próximos años:

- Avance mecánico, mediante la electrificación del grupo motor para poder acometer las futuras regulaciones de eficiencia y, sobre todo, para dar

continuidad a la transición hacia los vehículos híbridos, eléctricos y pilas de combustible.

- La entrada de nuevos actores en el sector, relacionado con la aportación de empresas tecnológicas, como Google y Apple, favoreciendo la aparición de la conducción autónoma y la movilidad eléctrica. La conducción autónoma está prevista para el año 2017 por Google, pero la autonomía total deberá esperar muchos años.
- Reducción del peso de los vehículos, en unos 50 kg, lo que se traduce en un gramo menos del CO<sub>2</sub> por km, lo que exige la incorporación del aluminio y el acero de alta tensión, además del reforzamiento del plástico con fibra de carbono.
- La regulación en materia de eficiencia medioambiental exigirá la creación de grandes grupos de proveedores que puedan acometer mejoras en este aspecto.
- La aparición de sistemas de localización y comportamiento de los vehículos, favoreciendo el uso compartido del vehículo.

En el marco de la sostenibilidad, el sector del automóvil debe conciliar la vertiente económica, medioambiental y social, garantizando una adecuada protección del medio natural, sin que perjudique a la competitividad de las empresas y permitiendo un crecimiento económico sostenible. El compromiso del sector con la consecución de la movilidad sostenible solo es posible a través del desarrollo tecnológico y la innovación. Pero, además, es conveniente buscar un reequilibrio en las relaciones comerciales con terceros países, eliminando posiciones no equitativas, tanto arancelarias como de efecto equivalente.

La generación de electricidad y el transporte se dividen la mayor parte de las emisiones que se generan, acumulando casi el 70% de las emisiones de CO<sub>2</sub> a nivel mundial con datos del año 2013. En España suponen el 75%, sobre todo por la incidencia de la energía (50%). Para corregir esta situación, el sector energético introduce las energías renovables, mientras que el transporte por carretera apuesta por la electrificación, los biocombustibles, el Gas o el hidrógeno.

## El liderazgo europeo en sostenibilidad medioambiental

La estrategia de la UE sobre el cambio climático tiene previsto fortalecer el papel de liderazgo, por ello, ha venido imprimiendo una política basada en la adopción de medidas dirigidas a paliar esta situación mediante actuaciones concretas, desde el año 2000. En este sentido, el medioambiente ha venido copando el grueso de las inversiones en innovación del sector de automoción, un capítulo en el que Europa invierte niveles similares al tradicional grueso de I+D del sector: *la seguridad y las nuevas tecnologías*.

Es difícil predecir qué tecnologías emergerán como las favoritas para Europa, teniendo en cuenta que el éxito de la difusión de una tecnología depende no

sólo de su rendimiento y competitividad económica, sino también de un conjunto de factores no técnicos, tales como las actitudes de los clientes, la compatibilidad con otras tecnologías, las infraestructuras y la conducta individual, además de ser resultado de un precio competitivo al de la gasolina o diesel, así como de adecuados puntos de recarga.

Las normas son esenciales para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte, ya que aumentan la eficiencia del combustible sin dictar una solución tecnológica, específica. Para ello, se debieran crear sinergias entre los objetivos ambientales, la promoción de la inversión y la mejora de la innovación, creando así un impacto positivo sobre el empleo. Normas de emisión que han dado lugar a avances en la tecnología y una impresionante mejora ambiental de los coches.

Además, desde IndustriALL<sup>2</sup> se exige que, antes de fijar los límites de nuevas emisiones para 2025 y más adelante (por ejemplo, la propuesta de 75 g/km), se evalúe el impacto social y económico de las consecuencias sobre la cadena de suministro de automoción de la UE y el establecimiento de un diálogo social adecuado en los resultados de estas evaluaciones. La reducción de las emisiones, junto a la promoción de la movilidad eléctrica, tiene que ser parte de una estrategia integral de apoyo a un espacio único europeo de transporte.

IndustriALL se muestra contraria a la idea de incorporar el transporte por carretera en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS), porque no va a contribuir al desarrollo de las tecnologías de baja emisión de carbono en el transporte y, por lo tanto, a la competitividad a largo plazo del sector. Es difícil medir las emisiones de CO<sub>2</sub> de millones de tubos de escape, sólo se podría hacer obligando a los proveedores de combustible a comprar "*derechos de emisión*", cuyo costo se transmitiría al consumidor final en los precios del combustible. Sin embargo, incluso a un precio de 25 €/t CO<sub>2</sub> (el precio actual es de sólo 6 €) equivale a un aumento en el precio de la gasolina de tan sólo 0,06 €/litro. Debe quedar claro que esto no va a cambiar realmente el comportamiento del consumidor y que la incorporación de los transportes en el ETS no logrará reducir las emisiones requeridas.

Entre otros motivos, porque este sector ha venido haciendo esfuerzos importantes para atender las decisiones políticas en materia medioambiental. Decisiones que tienen como referencia los progresos experimentados en los nuevos vehículos, sin tener en cuenta que las ventas de coches nuevos solo representan el 5% de la flota actual total, no afectando a la mayor parte de los automóviles en circulación.

---

<sup>2</sup> IndustriAll European Trade Union, se formó en mayo de 2012 por la fusión de tres federaciones sindicales: Federación de Trabajadores Metalúrgicos (FEM); la Minería, Química, y Trabajadores de la Energía de la Federación Europea (EMCEF); y los Textiles Europeos, Ropa y la Federación de Trabajadores del Cuero (ETUF-TCL).

## Las políticas de sostenibilidad en España...

El futuro se encuentra en la capacidad de innovar y concentrarse para mejorar la cadena de suministro, diseñando procesos de producción eficientes. Apostar por el liderazgo tecnológico, teniendo en cuenta que la media de recursos que dedica el sector en España a la I+D es del 3% de la facturación, sobre todo en el caso de las compañías de capital español, lejos de la media de la UE (5%).

La industria española no destaca porque las casas matrices de las empresas constructoras no delegan en las filiales del país la creación de desarrollos tecnológicos propios. De hecho, el esfuerzo en I+D de las mayores empresas cuya sede central está en España es muy reducido, escasamente el 1,3% de su cifra de negocios.

El Gobierno, la administraciones públicas, no puede ser ajenas a las aportaciones que el sector del automóvil puede imprimir en el campo de la reducción de emisiones, por lo que debe participar para que la industria automovilística española se anticipe a lo que van a ser los segmentos más competitivos del futuro: coches de reducidas emisiones de CO<sub>2</sub>, híbridos, eléctricos o de mayor seguridad.

En este sentido, la apuesta del gobierno español por el vehículo eléctrico, y su acogimiento por parte de los fabricantes, es un aspecto positivo, independientemente que desde CCOO consideremos que las multinacionales continúan relegando a la industria española en materia de adjudicación de coches de alto valor añadido, incluso en este tipo de vehículos.

Por otra parte, la creación de un entorno empresarial con conocimiento tecnológico sobre estos productos es suficientemente importante como para invertir en este proyecto sin ninguna duda. Aunque son las casas matrices -que no están ubicadas en nuestro país- las que deben tomar la decisión de fabricación de productos de estas características.

La verdad es que los diferentes planes que se han venido poniendo en marcha desde al año 2010, a la hora de facilitar las infraestructuras para el desarrollo de los vehículos de futuro y que no han tenido los efectos previstos por dejadez de las administraciones, han estado basados en:

- La introducción de vehículos eléctricos que permita demostrar la viabilidad técnica, energética y económica de esta alternativa de movilidad<sup>3</sup>.
- Activando desde las administraciones locales medidas impulsoras de este tipo de vehículos: infraestructura pública de recarga, reserva de plazas de aparcamiento, circulación por carriles bus-taxi, etc.

---

<sup>3</sup> El vehículo eléctrico en España no crece tanto como en otros países porque el sistema de ayudas a la compra de este tipo de vehículos se renueva de año en año, no aumentado nunca su dotación, la cual quedo fijada en 10 millones de euros anuales. No estando activa en ninguna ocasión durante todo el ejercicio e incluso rebajándose en 2015 a siete millones.

- La creación de un sello de Ciudad con Movilidad Eléctrica, como forma de reconocimiento público del esfuerzo local para fomentar el uso de estos vehículos (localidades de más de 50.000 habitantes).

Después la aplicación del Plan Movele y el paquete de incentivos para promover la implantación del vehículo eléctrico; se pasó a regular la figura del gestor de carga<sup>4</sup>; se crea la tarifa supervalle para incentivar la recarga nocturna de vehículos eléctricos a precios más atractivos. Pues bien, de sus resultados no se sabe nada, una vez transcurridos cuatro años hasta la elaboración de un proyecto dirigido a la implantación y desarrollo del vehículo eléctrico en las ciudades españolas.

La viabilidad del coche eléctrico en el medio y largo plazo exige intentar anticiparnos a las necesidades de un mercado masivo de vehículos con esta tecnología. Tanto desde la perspectiva industrial, de infraestructuras de movilidad, como laboral, de empleo de calidad.

Esta apuesta decidida ayuda, simultáneamente, a crear puestos de trabajo de alto valor añadido y formación adecuada, y, en el caso de España, a desarrollar una base industrial de alta tecnología que contribuya al crecimiento económico sobre parámetros más firmes que los actuales y, consecuentemente, a una mayor competitividad en el marco del cambio de modelo productivo previsto para el país y con efectos positivos en empleos de calidad.

Desde la perspectiva española se ha apostado más por dar un impulso político al vehículo eléctrico, como *“una apuesta de futuro, una gran oportunidad industrial, económica, medioambiental, energética y tecnológica para Europa”*; mientras que, desde la Comisión Europea, se piensa en un plan más genérico sobre el *“vehículo limpio”*, que engloba a los automóviles híbridos, a los que funcionan con hidrógeno -priorizando estas dos modalidades- y a los eléctricos.

Para que el vehículo eléctrico sea una realidad se precisa disponer de una adecuada infraestructura de red que sea aceptable por los ciudadanos. Se requieren unas redes de distribución que lleven a todo los puntos donde se necesita suministro eléctrico para recargar las baterías, lo que representa importantes inversiones. Para el suministro de electricidad hay estaciones, subestaciones y puestos de contenedores, sin embargo, la cuestión es ¿estarán preparadas para las recargas de los vehículos eléctricos en un plazo razonable?

En la red de distribución es preciso incorporar más tecnología inteligente que, facilite más interoperabilidad. Los requerimientos de gestión de la demanda se incrementarán, siendo precisa la instalación de sistemas inteligentes de lectura y gestión de la demanda, lo que va a requerir instalar nuevos contadores para

---

<sup>4</sup> Se modifica la Ley del Sector Eléctrico, a través del Real Decreto-ley 6/2010, introduciendo un nuevo agente con el objetivo de convertir los servicios de recarga energética en una nueva actividad liberalizada. La regulación permite a estas figuras vender electricidad, una actividad hasta ahora restringida a las comercializadoras eléctricas. Así, los gestores son consumidores habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.



tener una red inteligente. Se precisa que, en el punto de carga, haya un contador que mida el consumo y haya también más comunicación.

Las redes inteligentes permitirán mejorar la gestión de la demanda y que, el excedente de electricidad que, pueda tener el vehículo eléctrico en ciertos momentos, pueda volcarlos en la red, aportando energía a ésta. Por lo que será preciso disponer de una adecuada infraestructura de comunicaciones que permita interactuar con el entorno y recibir información útil, mediante el uso de las TIC que permita controlar y gestionar de forma óptima toda la información.

Por ello, desde CCOO de Industria, pensamos que los países miembros deberían ponerse de acuerdo sobre las medidas que están adoptando las diferentes administraciones para incentivar la demanda de estos vehículos, las ayudas a la compra, los descuentos en la tasa de matriculación, la compra pública, o los planes de creación de puntos de recarga, abogando por la armonización de sistemas.

Por otro lado, se viene produciendo un proceso de dispersión de proyectos para cubrir las expectativas previstas, que preocupa. El despliegue de infraestructuras de recarga se reparte entre la Administración local, las empresas privadas e instituciones públicas y las empresas eléctricas. A los que se han unido las empresas tecnológicas para el desarrollo de la movilidad en las ciudades y el sistema de comunicación en los vehículos.

### **... y las planes de movilidad a los centros de trabajo**

La actual ciudad difusa, en contraposición a la tradicional ciudad compacta, más eficiente y con una menor demanda de movilidad, es el resultado de factores como el encarecimiento del precio del suelo urbano y periurbano, la presión constructiva y el crecimiento expansivo de los núcleos urbanos con nuevas urbanizaciones alejadas del centro (y la consiguiente expulsión de los polígonos industriales a la periferia de los municipios), y el fomento de un modelo de vida basado en la movilidad en vehículo privado.

En la Unión Europea, el 70% de todos los desplazamientos de pasajeros se efectúan en coche particular, seguido del 8% en autocar, el 6 % en tren y el 8% en avión. En España, este porcentaje se eleva hasta casi el 80% en el transporte con vehículo personal, seguido del 5% del ferroviario. La dispersión de los centros de trabajo y la creciente congestión del tráfico hacen aumentar el tiempo dedicado a los desplazamientos en detrimento de la conciliación de la vida laboral y familiar.

En el conjunto de España, actualmente un 37% de los centros habituales de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de residencia, porcentaje que decrece al aumentar el tamaño de municipio, y que está muy condicionado por la pertenencia a un área metropolitana, ya que para un mismo tamaño, el porcentaje de centros fuera del municipio es mayor en las áreas metropolitanas. Lo que provoca desplazamientos que vienen acompañados de un incremento de los costes directos por el uso y tenencia del automóvil que

deben soportar las economías familiares; de las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y micropartículas; mientras que, el tráfico rodado, es uno de los máximos responsables de las emisiones de CO<sub>2</sub>, a la atmósfera.

Un Plan de movilidad sostenible consiste en un estudio técnico desde el conocimiento riguroso de la situación de la movilidad en un determinado ámbito de actividad humana. El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a una movilidad universal, sostenible y segura de los trabajadores y trabajadoras, es decir: *reducir la dependencia del vehículo privado, avanzar en la implantación de servicios de transporte colectivo, mejorar la seguridad viaria del espacio público y de las distintas redes de movilidad y fomentar la accesibilidad a pie, en bicicleta o en sistemas de uso más eficiente del automóvil.*

En los últimos años, tanto en el conjunto de Europa como en España, las cifras de accidentalidad viaria, por un lado, y de accidentalidad “*in itinere*”, por otro, han ido disminuyendo progresivamente, si bien esta segunda continua siendo la primera causa de accidente laboral en España. En este caso, desde la promulgación de la Ley de 2013 sobre transporte colectiva, las causas de accidente han incrementado un 4,3% en 2014 y 7,7% en 2015 (enero-noviembre). La accidentalidad de los trabajadores, tanto *in itinere* como in labore, tiene un coste económico colectivo y para las empresas cuya magnitud ha comenzado a aflorar a raíz de estudios que tratan de internalizarlos en el balance económico.

Las congestiones viarias (los atascos de tráfico) que se producen diariamente en las entradas y salidas de las ciudades o de los centros de actividad económica, al coincidir miles de vehículos en determinadas horas del día, conlleva una pérdida significativa de tiempo por parte de los trabajadores y, por tanto, acaba afectando la competitividad de las empresas. El crecimiento en los últimos años de la ciudad difusa que separa usos y funciones en el territorio (aleja los centros residenciales de los productivos, por ejemplo) es el principal factor responsable del aumento de la demanda de movilidad de los trabajadores en vehículo privado.

La congestión circulatoria conlleva, asimismo, un mayor consumo de carburantes, al permanecer los vehículos mucho más tiempo del necesario circulando y hacerlo a bajas velocidades, con el consiguiente incremento de las emisiones a la atmósfera y el perjuicio correspondiente para la salud y la calidad de vida de los ciudadanos, además del tiempo necesario para aparcar el vehículo.

Desde la actuación del sindicato, las propuestas vienen pasando por:

- Incorporar la movilidad sostenible y la accesibilidad al puesto de trabajo en las estrategias de actuación y de negociación colectiva, así como en la evaluación de los riesgos laborales.

- Profundizar en el estudio de los accidentes in itinere y del tráfico en horario laboral, así como en la incidencia de los factores psicosociales y de la organización del trabajo en la accidentalidad.
- Participar proactivamente en la elaboración de planes de movilidad en las empresas y centros de actividad laboral.
- Impulsar la creación de oficinas para la promoción del transporte público colectivo en el acceso a los centros de trabajo, en coordinación con las autoridades de transporte metropolitano y las empresas de transporte.
- Hacer el seguimiento de las actuaciones impulsadas y valorar su grado.
- Proponer medidas de actuación en materia de movilidad sostenible.
- Garantizar la convivencia entre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías.
- Trabajar de forma coordinada con las administraciones para que los nuevos planes de ordenación urbanística tengan en cuenta la movilidad de los trabajadores y trabajadoras.
- Facilitar información y materiales divulgativos a los trabajadores/as, sobre movilidad sostenible y las actuaciones que fomenten el uso eficiente del vehículo privado, la utilización del transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, etc., apoyar la implantación del coche compartido.

Por parte de las empresas es necesario, en primer lugar, que estén comprometidas con el reto de reducir la accidentalidad laboral de los trabajadores. Asimismo, es fundamental que reconozcan el hecho de mejorar la movilidad cotidiana de sus empleados como una cuestión íntimamente relacionada con su actividad económica y productiva. El tiempo de transporte debe ser considerado como tiempo laboral, por lo que acceder en condiciones saludables redundaría de forma muy positiva en el rendimiento de los trabajadores y, como consecuencia, en el balance económico de las empresas.

## Conclusiones y propuestas en materia de movilidad

La prioridad para los próximos años deberá ser garantizar infraestructuras de transporte y su mantenimiento y conservación; mejorando y ampliando los aspectos de intermodalidad, con aplicación de las TIC; preservando la cohesión social y territorial, así como la sostenibilidad ambiental; la modernización de las redes de ámbito urbano y metropolitano de viajeros, como garantía de la movilidad de los ciudadanos.

Es preciso tener en cuenta que en la mayoría de los polígonos industriales - más de 19.000 en toda España-, los servicios de transporte público son prácticamente inexistentes o muy reducidos, y los transportes de empresa sólo existen en el caso de grandes empresas, aunque muestran una clara tendencia a la baja por lo poco que se utilizan. De este modo, no disponer de vehículo propio o, como mínimo, de permiso de conducir que permita utilizar uno al cual se tenga acceso, implica que muchas personas se vean excluidas al tener que

desplazarse a un punto del territorio sin transporte colectivo u otras alternativas.

En este marco, se desenvuelven las medidas necesarias para incentivar el transporte colectivo a los centros de trabajo, lo que ha estado afectado por la reforma de la normativa de cotización a la Seguridad Social (Real Decreto 16/2013), incorporando la obligación a las empresas de cotizar, por considerarlos retribución en especie para el trabajador, desincentivando la utilización de este tipo de transporte y con efectos negativos sobre la movilidad y, por tanto, con un impacto negativo sobre el medio ambiente.

Por ello, desde CCOO se vienen impulsando la constitución de Mesas de Movilidad como órgano de participación y concertación de los diferentes agentes implicados en la movilidad en polígonos industriales: administraciones públicas locales (Ayuntamiento y Diputación), instituciones con responsabilidades en la gestión y planificación de la movilidad, representantes de las empresas y los trabajadores y operadores de transporte. En todo caso, resulta imprescindible que los distintos agentes implicados en la implantación de un modelo de movilidad más sostenible -administración, sectores empresariales, sindicatos, operadores de transporte y los propios trabajadores/as- colaboren para progresar en la concertación de posiciones y la búsqueda de soluciones consensuadas.

Por otra parte, consideramos discriminatorias las medidas que se puedan implantar en las ciudades, ante episodios de alta contaminación, si se considera exclusivamente la “*categorización de los vehículos*” (en función del potencial contaminador de los motores de los vehículos por su antigüedad, siendo, sobre todo, los anteriores al año 2000 los más afectados). Ya que los sacrificios restrictivos en materia de circulación de vehículos por las ciudades afectarían exclusivamente a los ciudadanos con menos poder de compra, mientras que aquellos que dispongan de mayores posibilidades para renovar vehículos en menos tiempo y con mayores calidades de emisión (coches, híbridos o eléctricos más caros), no sentirían los efectos de la misma.

Esta situación solo se puede paliar mediante planes de ayuda a la adquisición de vehículos más limpios, en los que los esfuerzos deben provenir de las administraciones (fiscalidad) y de las empresas del sector (precios). Consideramos positivos los planes puestos en marcha que, como el MOVEA, amplían el marco de ayudas a la compra de vehículos alternativos, incluyendo además de a los vehículos eléctricos, a los vehículos de gas natural y gas licuado del petróleo, así como a las infraestructuras. Son una buena herramienta para posibilitar un cambio de los vehículos más antiguos por los más modernos y menos contaminantes.

También participamos en el modelo carsharing, en el marco del desarrollo de la economía colaborativa, como una herramienta inteligente para desplazarse por la ciudad, sin necesidad de tenerlo en propiedad. Siempre que se sirva de vehículos nuevos y, por tanto, menos contaminantes y más eficientes energéticamente. Representan un factor de movilidad eficiente, al incentivar el

uso del vehículo sólo cuando es necesario, reduciendo el tráfico y aumentando en consecuencia el espacio dedicado al aparcamiento.

Desde CCOO, echamos de menos el establecimiento de objetivos y medidas con una perspectiva a más largo plazo y de contenido más estructural. En este sentido, para el sindicato, para un desarrollo eficiente, sostenible y seguro de la movilidad se requiere tener en cuenta aspectos relacionados con:

- La renovación del parque de automóviles, como problema para el medioambiente y la seguridad vial;
- La coordinación entre administraciones a la hora de adoptar medidas sobre políticas de movilidad, sobre todo, cuando establecen zonas de bajas emisiones, aparcamientos, peajes...;
- políticas que regulen, coordinen y unifiquen el desarrollo de la movilidad, además del imprescindible fomento de la concienciación ciudadana;
- promover una mayor eficiencia a través del reequilibrio modal y la intermodalidad, procurar reducir la necesidad de desplazamientos y poner en valor la proximidad, integrando diferentes modos de transporte público innovadores donde se premie la flexibilidad, la calidad, la eficiencia y la economía;
- la inversión tecnológica en el transporte, en nuevas formas de energía y aplicaciones telemáticas, deben ir dirigidas a conseguir un intercambio modal eficaz y, en este marco, la implantación de la Industria 4.0 y el “*Transporte Inteligente*” (STI) se convierten en piezas fundamentales;
- una fiscalidad asociada al vehículo, incluyendo la eliminación del impuesto de matriculación y la aplicación de un impuesto asociado a sus características medioambientales y a su uso, en relación directa con las emisiones, la seguridad vial o el desgaste de las infraestructuras.