



Public transport in the European Capitals

The annual ECTUN Conference in Madrid in November 2024 decided to setup a Working Group to examine the situation of the Public transport in the European capitals. The capitals who responded to the questionnaire are in alphabetical order the following: Athens, Belgrade, Lisbon, Madrid, Paris, Rome, Valletta, and Vilnius. Respectively the Trade Union Organizations: EKA, CATUB, CGTP-IN, CCOO, UGT, CFDT-IDF, UNSA, URIF-CGT, CGIL, CISL, UIL, GWU, VILNIUS SIOLIDARUMAS UNION.

Resultados de Encuestas a Sindicatos sobre Movilidad Sostenible en Madrid

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en Madrid. La información fue proporcionada por Ángel Juberías Torrubia, Secretario de Medio Ambiente y Movilidad de CCOO, ofreciendo una visión detallada del sistema de transporte público en la capital española y los desafíos que enfrenta.

A lo largo de esta presentación, analizaremos las características principales de Madrid, su sistema de transporte, los aspectos medioambientales, sociales y laborales relacionados con la movilidad urbana, así como el papel de los sindicatos en la formulación de políticas de transporte sostenible.



AT



Características Principales de Madrid

3.46M

Residentes

Población total dentro de la ciudad

6.98M

Área Metropolitana

Habitantes en la gran metrópoli

5,726

Densidad

Habitantes por km² en la ciudad

7.6%

Desempleo

Tasa actual

Madrid, con una superficie de 604,3 km², representa el 19,6% del PIB nacional ocupando solo el 0,12% del territorio español. La capital cuenta con una población activa de 1.946.100 personas y un PIB per cápita de 50.216 euros. El transporte público periférico presenta una distribución desigual: es bueno en el 10% del territorio donde vive el 60% de la población, mientras que es deficiente en el 90% restante donde reside el 40% de los habitantes.



Sistema de Transporte por Carretera

Propiedad Mixta

El sistema de autobuses en Madrid tiene tanto operadores públicos como privados, con una cuota modal entre el 15% y el 30% del transporte total.

Amenazas de Privatización

Existen constantes intentos de privatización debido a que en la comunidad y ayuntamiento gobiernan opciones políticas con objetivos liberales privatizadores.

Acción Sindical

CCOO realiza campañas regulares sobre los riesgos del interés privado y la participación público-privada en servicios esenciales como el transporte.

El transporte por carretera en Madrid enfrenta desafíos significativos relacionados con la tensión entre la gestión pública y los intentos de privatización. Los sindicatos mantienen una vigilancia constante y realizan acciones informativas para concienciar sobre el impacto que estos cambios podrían tener tanto en los trabajadores como en la calidad del servicio para los ciudadanos.

Red de Metro y Tranvía

Metro de Madrid

Extensa red de propiedad pública con constantes intentos de privatización por parte de administraciones con objetivos liberales.

1

2

3

Red de Tranvía

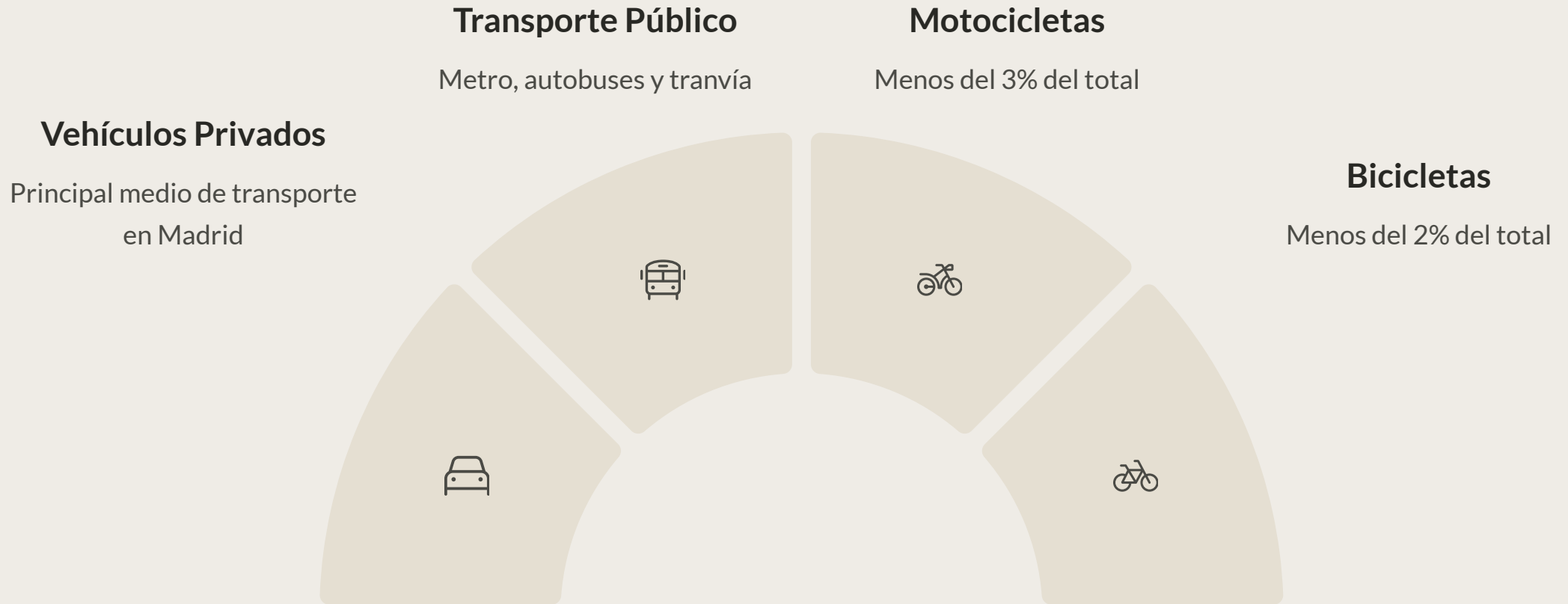
Pocas líneas con propiedad mixta (pública y privada) y también bajo amenaza de privatización completa.

Respuesta Sindical

Movilizaciones y campañas con informes periódicos en respuesta a diversos intentos de explotación privada o con participación público-privada.

El sistema ferroviario urbano de Madrid está compuesto principalmente por una extensa red de metro complementada por algunas líneas de tranvía. Aunque la propiedad es mayoritariamente pública, existe una presión constante hacia la privatización. Los sindicatos como CCOO han desarrollado estrategias de resistencia que incluyen campañas informativas, movilizaciones y elaboración de informes técnicos para defender el carácter público de estos servicios esenciales.

Movilidad Alternativa: Bicicletas y Motocicletas



La movilidad alternativa en Madrid presenta cifras modestas. El uso de la bicicleta es inferior al 2% del total de desplazamientos, a pesar de existir infraestructura para ello. En cuanto a las motocicletas, representan menos del 3% de la movilidad urbana, con aproximadamente 700.000 vehículos registrados, aunque solo el 40% de sus propietarios las utilizan regularmente.

Taxis y Congestión Vial

Servicio de Taxis

Los taxis representan aproximadamente el 2% del transporte local en Madrid, dividido equitativamente entre taxis tradicionales (1%) y servicios como Uber (1%).

Este sector complementa el transporte público, especialmente en horarios o zonas con menor cobertura de autobuses y metro.

Congestión Vial

Madrid sufre una congestión vial significativa, con retrasos importantes tanto en horas punta como fuera de ellas. A pesar de esta situación, no existen cargos adicionales para evitar la congestión en la ciudad, como tarifas diarias de acceso.

El único coste adicional para los conductores es el aparcamiento, lo que resulta insuficiente para desincentivar el uso del vehículo privado.



Sistemas de Venta de Billetes



Puntos de Venta

Distribuidos por toda la ciudad para facilitar el acceso a billetes de transporte público.



Máquinas Exendedoras

Ubicadas en paradas de autobús, estaciones principales y algunos vehículos.



Compra Digital

Posibilidad de adquirir billetes por internet y a través de aplicaciones móviles.

Madrid cuenta con un sistema integrado de venta de billetes para el transporte público, aunque no es completamente unificado. Los usuarios pueden acceder a diversos métodos de compra, desde los tradicionales puntos de venta físicos hasta las opciones digitales más modernas. Esta variedad de opciones facilita el acceso al transporte público, contribuyendo a su uso por parte de diferentes segmentos de la población.

Impacto Ambiental y en la Salud



CCOO participa activamente en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana a través de consejos y comités técnicos, presentando propuestas e informes, y realizando campañas y actividades de formación. El sindicato organiza periódicamente campañas de concienciación dirigidas a instituciones, grupos políticos, trabajadores, vecinos y diversas asociaciones.

A pesar de estos esfuerzos, no se prevén medidas de tarificación adicional para camiones y coches en diferentes zonas para mantenerlos fuera de la ciudad. De hecho, se fomenta el transporte de mercancías por camión, reduciendo al mínimo otros medios de transporte menos contaminantes.

Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión social

Mayor movilidad para habitantes de la periferia



Conciliación laboral

Reducción de tiempo en desplazamientos



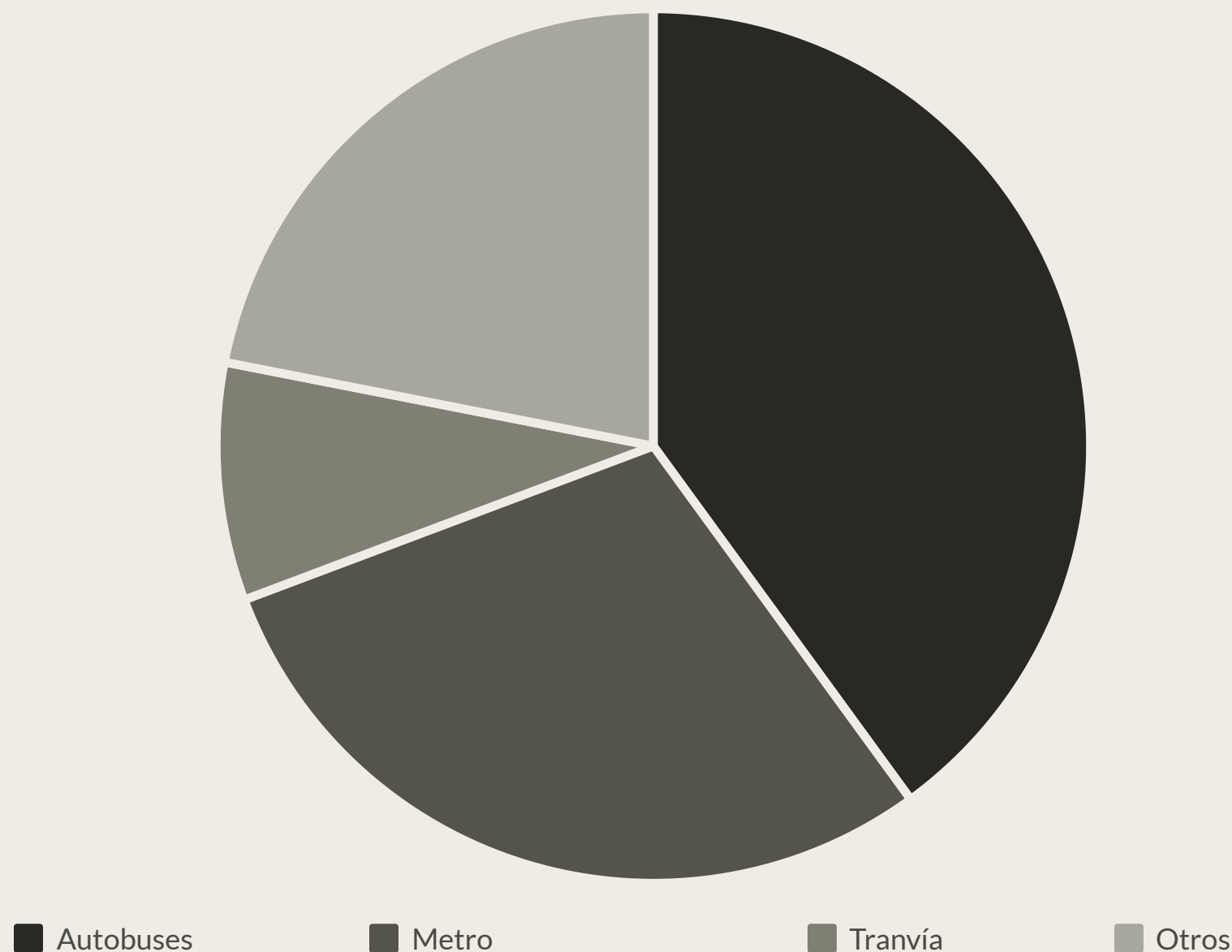
Accesibilidad

Para grupos desfavorecidos y con movilidad reducida

CCOO ha planteado estas cuestiones ante las autoridades competentes a través de consejos y comités técnicos, con propuestas e informes, campañas y actividades de formación. Aunque algunas propuestas han sido aprobadas parcial o totalmente, el sindicato señala que solo en contadas ocasiones sus propuestas han sido aceptadas y reguladas, tras mucha insistencia, presión y quejas.

Existe un órgano representativo que asesora a las autoridades en materia de movilidad (Consejo de Medio Ambiente y Movilidad, comités técnicos, comisiones técnicas y Consorcio) donde los sindicatos tienen representación, aunque su influencia es limitada.

Relaciones Laborales y Diálogo Social



El sector del transporte público en Madrid emplea aproximadamente a 25.000 trabajadores, distribuidos entre autobuses (9.995), metro (7.324), tranvía (2.200) y otros servicios. La densidad sindical varía según el subsector: 30% en autobuses, 60% en metro y 55% en tren y tranvía, con un promedio general del 40%.

El transporte público local es un tema de diálogo social en el que participan administraciones, empleadores, sindicatos y organizaciones sociales. Este diálogo ha logrado mejoras legales, infraestructuras, accesibilidad universal, políticas tarifarias y condiciones laborales. La negociación colectiva se desarrolla tanto a nivel de empresa como a nivel territorial/de distrito, complementando el marco legal establecido por leyes, decretos y convenios colectivos.



Resultados de Encuestas sobre Movilidad Sostenible en Madrid

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en Madrid. La información fue proporcionada por Margarita Domínguez de UGT Madrid, ofreciendo una visión detallada del sistema de transporte público, sus características, desafíos y aspectos sociales.

Madrid, con una población de 3.416.771 habitantes en la ciudad y 6.779.888 en su área metropolitana, presenta un sistema de transporte complejo que combina diferentes modalidades y enfrenta retos significativos en términos de congestión, accesibilidad y sostenibilidad.





Características de Madrid y su Área Metropolitana

10.2M

Habitantes totales

Población de la Comunidad de Madrid
(2025)

3.4M

Habitantes en la ciudad

Población dentro de Madrid capital

50.216€

PIB per cápita

En PPS para el año 2025

Madrid se extiende sobre una superficie de 8.028 km² y cuenta con una población activa de 3.419.100 personas. La tasa de desempleo afecta a 365.200 personas, lo que representa un desafío importante para la movilidad y el acceso al transporte público en toda la región.



Transporte Público por Carretera

Propiedad

El sistema de autobuses es de propiedad pública, aunque existen intentos recurrentes de privatización que han sido frenados por huelgas y movilizaciones sindicales.

Uso

El transporte por carretera es ampliamente utilizado, con una cuota modal del transporte público del 30% o más, lo que demuestra su importancia en la movilidad urbana.

Acciones sindicales

UGT Madrid realiza campañas de información y concienciación sobre el impacto de la privatización, organizando movilizaciones en las calles y distribuyendo información en los intercambiadores.

Red de Metro y Tranvía

Metro de Madrid

Madrid cuenta con una extensa red de líneas de metro de propiedad pública. Hasta el momento no se han realizado intentos de privatización de este servicio esencial para la movilidad urbana.

El metro constituye uno de los pilares fundamentales del transporte público madrileño, conectando eficientemente diferentes zonas de la ciudad y facilitando los desplazamientos diarios de millones de personas.

Tranvía

Aunque el tranvía también es de propiedad pública, su red no es extensa en Madrid. Los sindicatos han realizado movilizaciones y concentraciones frente al Ministerio de Transportes para defender su carácter público.

El tranvía complementa otros modos de transporte en zonas específicas, ofreciendo una alternativa sostenible y eficiente para trayectos urbanos.

Movilidad Alternativa: Bicicletas y Motocicletas

Bicicletas

El uso de la bicicleta no está muy extendido en Madrid, aunque se utilizan en cierta medida. Su uso es relativamente bajo comparado con otras capitales europeas.



Motocicletas

Las motocicletas se utilizan en Madrid, aunque no de forma masiva. Representan menos del 6% del transporte urbano total.

Taxis

Madrid cuenta tanto con taxis tradicionales como con servicios tipo Uber, formando parte importante del ecosistema de movilidad urbana.



Congestión Vial y Sistemas de Billetes

Congestión significativa

Madrid sufre congestión vial que causa retrasos significativos tanto en horas punta como fuera de ellas, afectando la calidad de vida de los ciudadanos.



Compra digital

Es posible comprar billetes por internet mediante tarjetas inteligentes, aunque no está disponible la compra por teléfono móvil.



Sistema integrado

Existe un sistema integrado de venta de billetes con puntos de venta distribuidos por toda la ciudad y máquinas expendedoras en diversos lugares.



Impacto Medioambiental del Transporte



Madrid ha implementado diversas medidas para reducir el impacto ambiental del transporte, incluyendo la mejora de la calidad del aire, la reducción de la velocidad de los vehículos y el fomento del uso de la bicicleta. Actualmente, solo pueden acceder al centro urbano los vehículos eléctricos y familias con niños menores de 10 años.



Impacto en la Salud y Seguridad Vial



Salud física

Las enfermedades respiratorias son numerosas debido a la contaminación atmosférica en Madrid, afectando especialmente a grupos vulnerables.



Salud mental

Los atascos y el ruido contribuyen significativamente al estrés diario de los madrileños, impactando en su bienestar psicológico.



Seguridad vial

La Dirección General de Tráfico gestiona la seguridad vial, con participación sindical en campañas como días sin humo y prevención de accidentes laborales.

Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión social

Mayor movilidad para personas de la periferia



Conciliación

Reducción del tiempo perdido en desplazamientos

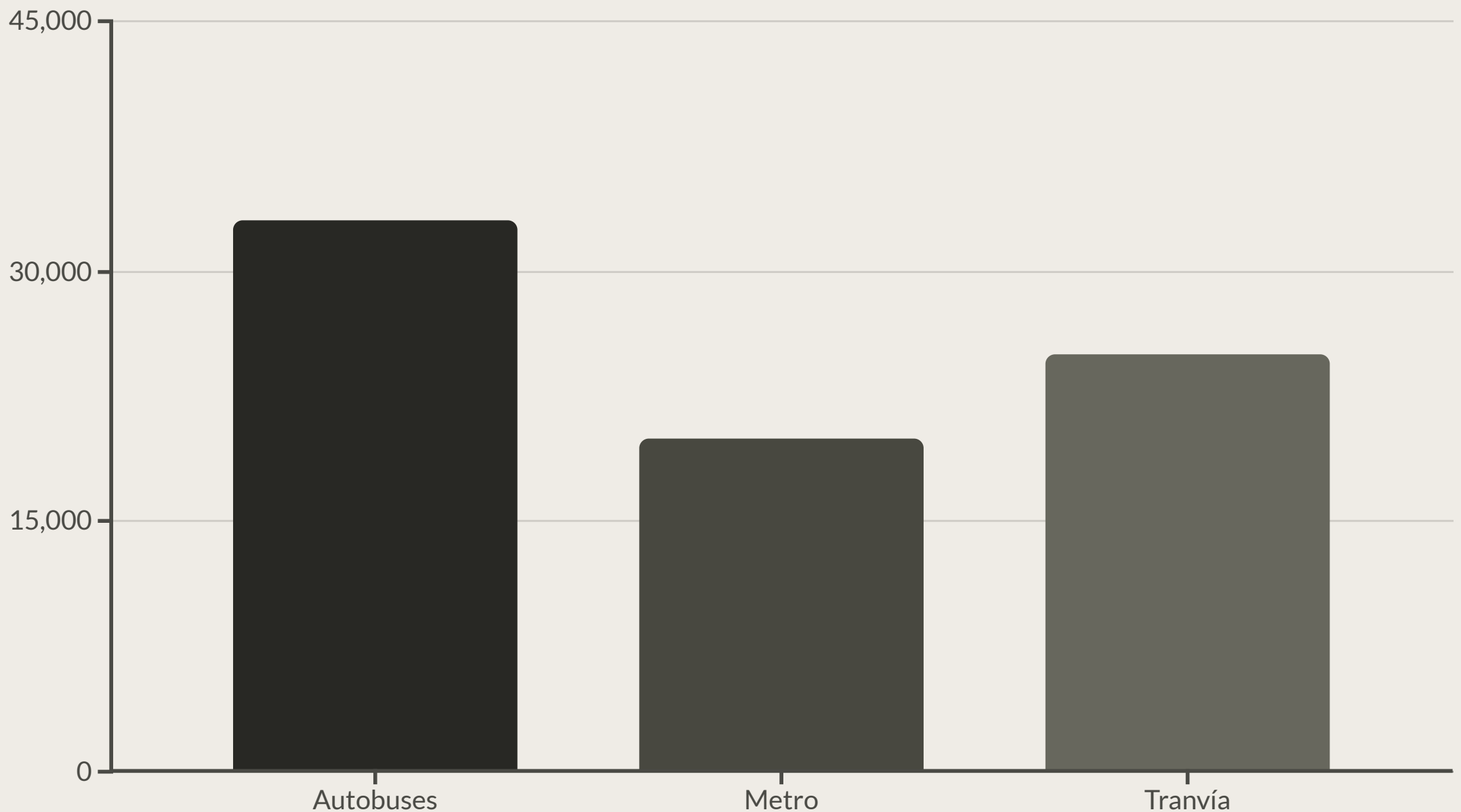


Accesibilidad

Mejoras insuficientes para grupos desfavorecidos

Aunque hay cada vez más estaciones con servicios para personas con movilidad reducida, esto sigue siendo muy insuficiente. Existen líneas de metro enteras sin ascensores y faltan indicaciones para personas con discapacidad visual o auditiva. Los sindicatos plantean estas cuestiones a las autoridades competentes, pero sus propuestas no suelen ser aprobadas.

Relaciones Laborales y Diálogo Social



El sector del transporte público en Madrid emplea a un número significativo de trabajadores, con aproximadamente 4.000 personas sindicalizadas. El transporte está regulado a nivel estatal, que transfiere las competencias de gestión a las comunidades autónomas.

Existen convenios sectoriales por actividad, el Estatuto de los Trabajadores como norma general, y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. La negociación colectiva se realiza principalmente a nivel de empresa, pero sorprendentemente el transporte público local no es un tema de diálogo social, a pesar de su influencia en la vida cotidiana de trabajadores y ciudadanos.

Resultados de las Encuestas a Sindicatos de Ciudades Europeas sobre Movilidad Sostenible

Este informe presenta los resultados de un cuestionario sobre el transporte público en las capitales europeas, centrado en el caso de Roma. La encuesta fue realizada como herramienta preparatoria para la Conferencia de noviembre de 2024 en Madrid, con el objetivo de clarificar la situación del transporte público en las capitales europeas y explorar la participación sindical en su planificación y gestión.

A través de este análisis, examinaremos las características principales de Roma Capital, la estructura de su sistema de transporte público, los desafíos de movilidad sostenible y el papel de los sindicatos en este sector crucial para el desarrollo urbano.



AT



Made with GAMMA

Características Principales de Roma Capital

Datos Geográficos

Superficie: 1.287 km²

Área urbana: 64%

Datos Demográficos

Residentes en la ciudad: 2,755 millones

Gran metrópoli: 4,216 millones

Densidad: 2.235 habitantes/km²

Datos Económicos

Población activa: 64,7%

Tasa de desempleo: 6,4%

PIB per cápita: 37.000 euros

Roma Capital, representada por la organización sindical CISL ROMA CAPITAL, se caracteriza por ser una extensa metrópoli con alta densidad poblacional. La ciudad presenta indicadores económicos relativamente favorables, con una tasa de desempleo del 6,4% y un PIB per cápita de 37.000 euros, lo que influye directamente en los patrones de movilidad urbana.



Estructura del Transporte Público en Roma

Transporte por Carretera

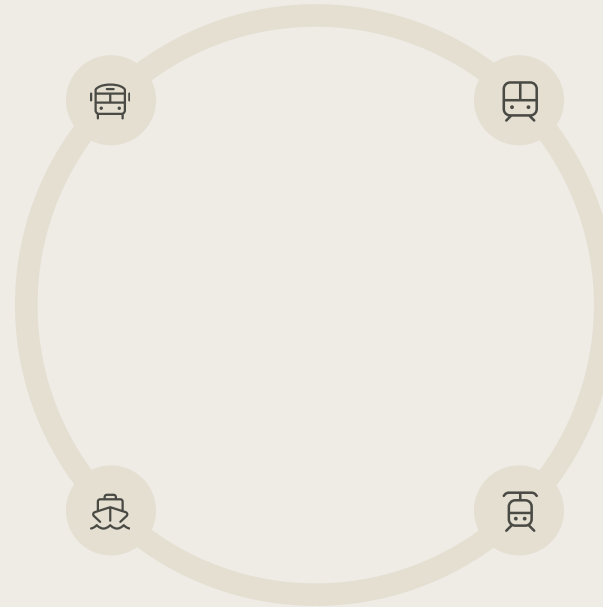
Operado principalmente por ATAC S.p.A.
(100% propiedad de Rome Capital)

El 35% de los servicios se licita a operadores
privados

Transporte Fluvial

Uso principalmente turístico

Gestión privada



Metro

4 líneas (aproximadamente 60 km)

Gestión pública por ATAC S.p.A.

Tranvía

6 líneas actuales gestionadas por ATAC S.p.A.

4 líneas adicionales en construcción

El sistema de transporte público de Roma se estructura principalmente en torno a tres modalidades: autobuses, metro y tranvía. La mayoría de estos servicios son operados por la empresa pública ATAC S.p.A., aunque existe un 35% de servicios licitados a operadores privados, especialmente en rutas suburbanas, de acuerdo con el Reglamento UE 1370/2007.

Intentos de Privatización y Respuesta Sindical

Gestión Actual

ATAC S.p.A. (100% propiedad de Rome Capital) opera la mayoría de los servicios de transporte por carretera, metros y tranvías.



Campaña de Referéndum

En 2018, algunas fuerzas políticas presentaron una campaña de referéndum consultivo para promover la liberalización de los servicios de transporte público local.

Respuesta Sindical

Los sindicatos actuaron de manera unida organizando manifestaciones y encuentros con la ciudadanía para defender la gestión pública del transporte.



Argumentos Presentados

Se argumentó, con respaldo de datos, que el carácter público en la gestión garantiza mejores oportunidades de desarrollo e innovación, especialmente en un contexto de transición.

Ante los intentos de privatización del transporte público en Roma, los sindicatos han implementado campañas de información y concienciación sobre el impacto que tendría la privatización tanto para los ciudadanos como para los trabajadores del sector, defendiendo activamente el modelo de gestión pública.



Movilidad Privada en Roma

1,77M

Automóviles

Circulantes en Roma ciudad

385K

Motocicletas

Circulantes en Roma ciudad

2,76M

Automóviles

En el área metropolitana

924

Vehículos

Por cada 1000 habitantes activos

Roma se caracteriza por un predominio del transporte privado, con aproximadamente 2/3 de los desplazamientos realizados en vehículos particulares y de forma individual. La ciudad presenta una de las tasas de motorización más altas de Italia, solo superada por Palermo, con 924 vehículos por cada 1000 habitantes activos, lo que significa que prácticamente cada residente dispone de un vehículo.

Las motocicletas son ampliamente utilizadas como alternativa para sortear la congestión del tráfico, con aproximadamente 385 mil unidades circulando en la ciudad y 522 mil en el área metropolitana.

Congestión y Medidas de Control



Nivel de Congestión

Significativa, con retrasos importantes tanto en horas pico como en temporada baja



Zonas de Tráfico Limitado (ZTL)

Áreas con acceso restringido mediante permisos pagados



Horarios de Restricción

Tanto diurnos como nocturnos, con perímetros específicos

Para combatir la significativa congestión vial que sufre Roma, se han implementado Zonas de Tráfico Limitado (ZTL) que restringen el acceso a vehículos no autorizados. Las ZTL diurnas cubren una superficie de más de 5 km², mientras que las nocturnas abarcan aproximadamente 3,80 km².

Adicionalmente, se prevén restricciones para vehículos de más de 35 toneladas y zonas de estacionamiento específicas para autocares turísticos. Actualmente se está desarrollando el Plan Urbano de Logística Sostenible de Roma (PULS) para mejorar la gestión del tráfico y reducir la congestión.

Sistemas de Ticketing y Accesibilidad



Sistema Integrado

Roma cuenta con un sistema de billeteaje integrado que facilita el acceso al transporte público en toda la ciudad.



Puntos de Venta

Existen numerosos puntos de venta distribuidos por toda la ciudad, así como máquinas expendedoras en paradas, estaciones y vehículos.



Compra Online

Es posible adquirir billetes y abonos a través de internet para titulares de tarjetas inteligentes.

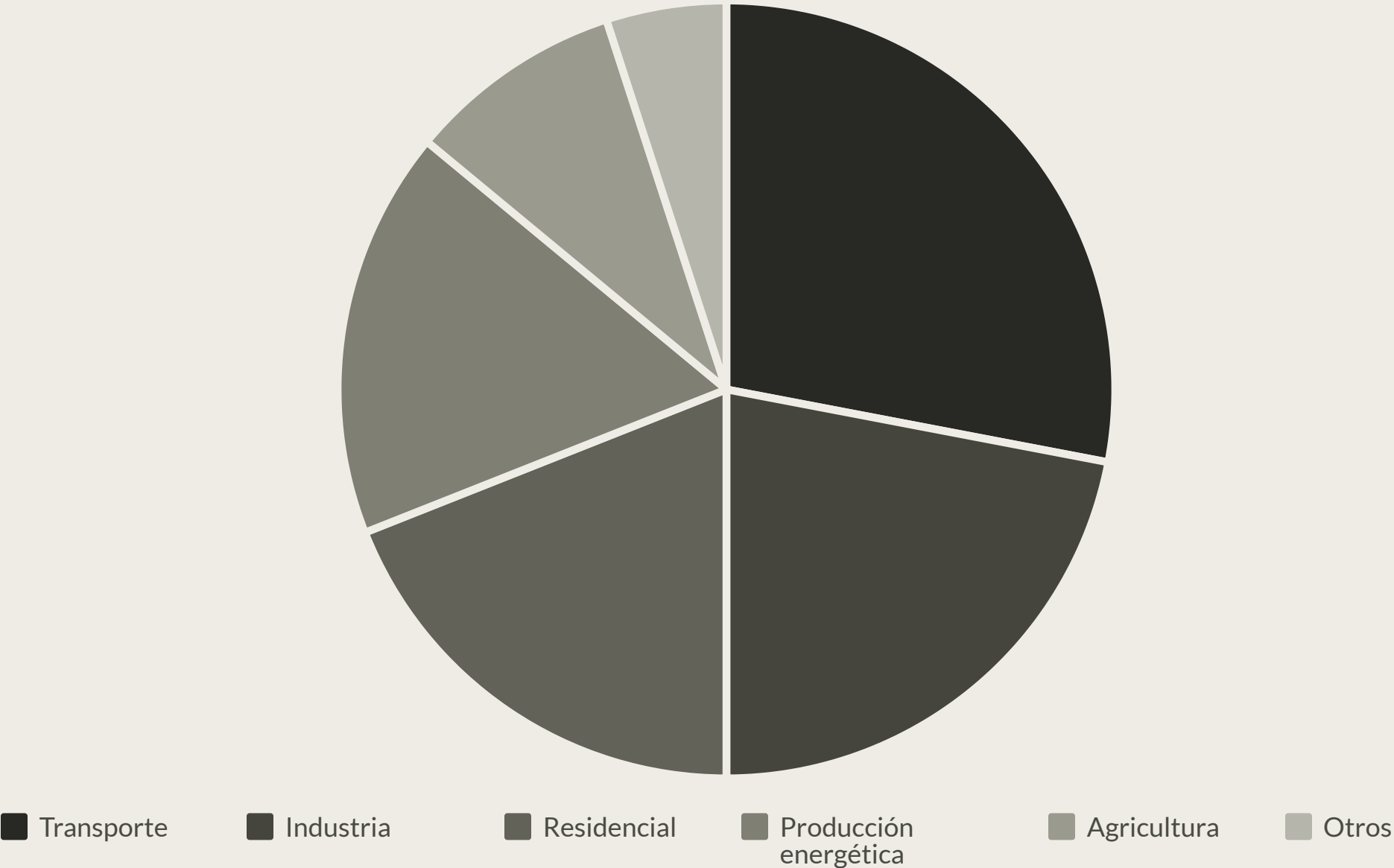


Aplicación Móvil

Se ofrece la posibilidad de comprar billetes directamente desde el teléfono móvil, facilitando el acceso al transporte.

El sistema de ticketing de Roma está diseñado para facilitar el acceso al transporte público mediante múltiples canales de compra y un sistema integrado que permite utilizar diferentes medios de transporte con el mismo billete, mejorando así la experiencia del usuario y fomentando el uso del transporte público.

Impacto Medioambiental del Transporte



El sistema de monitorización de la calidad del aire en Roma está estructurado en 8 unidades de control ubicadas en diferentes cuadrantes de la ciudad con alta intensidad vehicular. En 2023, se registraron 91 días de superación de los límites de PM10, una mejora respecto a los 137 días de 2022. Considerando solo los días en que al menos una unidad de control registró excedencias, la cifra se reduce a 37 días.

En 2024, el transporte (privado y público) representa el 28% de las emisiones de gases de efecto invernadero, un 6% más que en 1990. Roma ha sido seleccionada por la Comisión Europea entre las 100 ciudades para la misión del programa "Horizonte Europa", con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática para 2030.

Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión Social

Mayor movilidad para personas de las afueras que utilizan el transporte público local



Conciliación

Reducción del tiempo perdido en desplazamientos hacia y desde el trabajo



Accesibilidad

Facilidades para grupos desfavorecidos: bajos ingresos, estudiantes, mayores, personas con discapacidad



Colaboración

Trabajo conjunto con fuerzas políticas y asociaciones para mejorar el transporte

Los sindicatos han planteado preocupaciones sobre aspectos sociales del transporte público a las autoridades pertinentes, abordando cuestiones críticas en mesas de negociación con la administración pública y los operadores. Se han realizado campañas de concienciación y conferencias dedicadas a temas como las conexiones centro-periferia y el concepto de "ciudad de 15 minutos".

Existe colaboración con otras partes interesadas, como fuerzas políticas y asociaciones, y algunas de las propuestas sindicales han sido aprobadas parcial o totalmente por las autoridades competentes, demostrando la importancia del diálogo social en este ámbito.

Relaciones Laborales en el Transporte Público



Empleo en el Sector

Aproximadamente 120.000 empleados a nivel nacional, con unos 15.000 en Roma. El sector tranviario cuenta con aproximadamente 57.000 trabajadores, mientras que el transporte ferroviario emplea a unos 30.000.



Sindicalización

La densidad sindical en el transporte público local de Roma supera el 80%, lo que indica una fuerte presencia y representatividad de las organizaciones sindicales en el sector.



Marco Regulatorio

La regulación se caracteriza por ser intensa y fragmentada, con normativas como el Reglamento UE 1370/2007, Decreto Legislativo 422/1997 y Ley 96/2017, además de convenios colectivos.

El diálogo social en el sector del transporte público local de Roma involucra a múltiples partes interesadas: sindicatos, empresas del sector, asociaciones de consumidores, administraciones públicas, redes de ciudadanía, asociaciones de personas con discapacidad y asociaciones empresariales.

Las negociaciones colectivas se desarrollan principalmente a nivel de empresa, no existiendo un nivel territorial/distrital significativo. El marco normativo incluye, además de los convenios colectivos, leyes específicas como la Ley 300/70 (Estatuto de los Trabajadores), el Decreto Legislativo 81/2008 (salud y seguridad) y el Decreto Legislativo 66/2003.



Resultados de Encuestas a Sindicatos Europeos sobre Movilidad Sostenible

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en el caso de Roma. La información ha sido proporcionada por UIL LAZIO, representada por Alberto Civica, y ofrece una visión detallada del sistema de transporte público en la capital italiana.

A lo largo de esta presentación, analizaremos las características principales del transporte en Roma, incluyendo autobuses, metro, tranvías, así como el uso de bicicletas y motocicletas. También examinaremos aspectos relacionados con la congestión vial, el impacto medioambiental y las relaciones laborales en el sector del transporte público.



Características del Transporte por Carretera en Roma



Uso Generalizado

El transporte por carretera se utiliza ampliamente en Roma, con una cuota modal del transporte público del 30% o más.



Propiedad Pública

El sistema de autobuses es de propiedad estatal pública, aunque ha habido intentos de privatización en el pasado.



Oposición Sindical

UIL LAZIO se ha opuesto activamente a la apertura al mercado de este servicio público esencial, realizando campañas de información sobre el impacto negativo de la privatización.



Sistema de Metro y Tranvía

Metro de Roma

El sistema de metro en Roma es de propiedad pública. Aunque no se especifica la extensión de la red, constituye una parte importante del sistema de transporte público de la ciudad.

No se han reportado intentos recientes de privatización del sistema de metro, manteniendo su carácter de servicio público esencial para la movilidad urbana.

Red de Tranvías

Al igual que el metro, la red de tranvías es de propiedad pública. No se proporciona información detallada sobre la extensión de la red o su cobertura en la ciudad.

El tranvía complementa los servicios de autobús y metro, ofreciendo una alternativa de transporte público en superficie que contribuye a la movilidad sostenible en la capital italiana.

Movilidad Alternativa: Bicicletas y Motocicletas

Uso de Bicicletas

El uso de bicicletas está presente en Roma y se ha incrementado notablemente tras la pandemia, aunque no está muy extendido.

Transporte Sostenible

La combinación de estos medios de transporte contribuye a diversificar las opciones de movilidad en la ciudad.



Uso de Motocicletas

Las motocicletas se utilizan ampliamente en Roma, constituyendo un medio de transporte significativo para la movilidad urbana.

Servicio de Taxis

Los taxis tradicionales representan aproximadamente el 60% del transporte local gestionado por taxis, mientras que servicios como Uber constituyen el 20%.

Congestión Vial y Sistemas de Billetes

Nivel de Congestión

Roma experimenta una congestión vial significativa, con retrasos importantes tanto en horas punta como fuera de ellas. El tráfico causa demoras considerables para los desplazamientos diarios.

Ausencia de Peajes Urbanos

No existen cargos adicionales o tarifas diarias para evitar la congestión en la ciudad, a diferencia de otras capitales europeas que han implementado zonas de bajas emisiones o peajes urbanos.

Sistema Integrado de Billetes

Roma cuenta con un sistema integrado de venta de billetes y pago para facilitar el acceso al transporte público, con puntos de venta distribuidos por toda la ciudad y opciones digitales.

Impacto Medioambiental del Transporte



El transporte urbano en Roma tiene un impacto significativo en el medio ambiente y la salud de sus habitantes. La contaminación atmosférica, el ruido y las vibraciones afectan la calidad de vida, provocando enfermedades pulmonares y estrés en la población.

La autoridad medioambiental ARPA LAZIO supervisa estos aspectos, aunque la participación sindical en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación es ocasional. No se han implementado medidas de tarificación adicionales para vehículos contaminantes.

Seguridad Vial y Campañas de Concienciación



Autoridad Local

Gestión de la seguridad vial a nivel municipal



Participación Sindical

Ocasional en el desarrollo de políticas



Campañas Informativas

Dirigidas especialmente a jubilados

La seguridad vial en Roma es gestionada principalmente por autoridades locales. UIL LAZIO participa ocasionalmente en el desarrollo de políticas relacionadas con este tema, aunque ha implementado campañas de concienciación específicas, como la campaña informativa dirigida a jubilados.

Estas iniciativas buscan reducir los accidentes de tráfico y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública, especialmente de los grupos más vulnerables como las personas mayores.



Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión Social

Mayor movilidad para residentes de la periferia



Conciliación Laboral

Reducción de tiempo en desplazamientos



Accesibilidad

Para grupos desfavorecidos y personas con movilidad reducida

UIL LAZIO ha planteado cuestiones relacionadas con la inclusión social, la conciliación laboral y la accesibilidad a la Agencia de Movilidad, aunque sus propuestas no han sido aprobadas por las autoridades competentes. El sindicato ha desarrollado políticas de concienciación sobre estos temas.

Existe un órgano representativo, la Agencia de Movilidad, que asesora a las autoridades en cuestiones de movilidad, aunque los sindicatos no tienen representación en esta sede. Los horarios del transporte público se articulan con los lugares de trabajo, pero sin participación sindical en este proceso.



Relaciones Laborales en el Transporte Público

10.000

Empleados en Transporte

Principalmente en el sector de autobuses

100%

Cobertura del Convenio

Convenio colectivo nacional

66/2003

Legislación

Decreto Legislativo principal

El sector del transporte público en Roma emplea aproximadamente a 10.000 trabajadores, principalmente en el transporte por carretera (autobuses). Las condiciones laborales están reguladas por el convenio colectivo nacional, no existiendo leyes específicas para el sector más allá del Decreto Legislativo 66/2003.

El transporte público local es un tema de diálogo social en el que participan los sindicatos locales (SS.LL.), habiendo obtenido como resultado convenios sectoriales. La negociación colectiva se realiza a nivel de empresa, no existiendo negociación a nivel territorial o de distrito.

Conclusiones y Recomendaciones



El sistema de transporte público en Roma presenta fortalezas significativas, como su amplia red de autobuses de propiedad pública y un sistema integrado de billetes. Sin embargo, enfrenta desafíos importantes relacionados con la congestión vial, el impacto medioambiental y la presión hacia la privatización.

Para mejorar la movilidad sostenible en Roma, se recomienda: fortalecer la participación sindical en la toma de decisiones sobre transporte público; implementar medidas para reducir la congestión y la contaminación; mejorar la accesibilidad para grupos desfavorecidos; y mantener el carácter público del transporte como servicio esencial para la ciudadanía.



Resultados de Encuestas a Sindicatos Europeos sobre Movilidad Sostenible

Este informe presenta los resultados de la encuesta realizada a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en el caso de Roma. La información fue proporcionada por Diana Agostinello de CGIL Roma e Lazio, ofreciendo una visión detallada del sistema de transporte público en la capital italiana.

A lo largo de esta presentación, analizaremos las características principales del transporte público en Roma, su estructura de propiedad, los niveles de congestión vial, los sistemas de ticketing, el impacto medioambiental y los aspectos sociales relacionados con la movilidad urbana.



Características del Transporte Público en Roma

Transporte por Carretera

El transporte por carretera está ampliamente utilizado en Roma, con una cuota modal del transporte público del 30% o más. Es de propiedad pública, aunque en el pasado se promovió un referéndum consultivo para su liberalización.

Metro y Tranvía

Roma cuenta con pocas líneas de metro y tranvía. Ambos sistemas son de propiedad pública. El sindicato CGIL se posicionó en contra de la apertura del mercado de servicios públicos esenciales.

Otros Medios

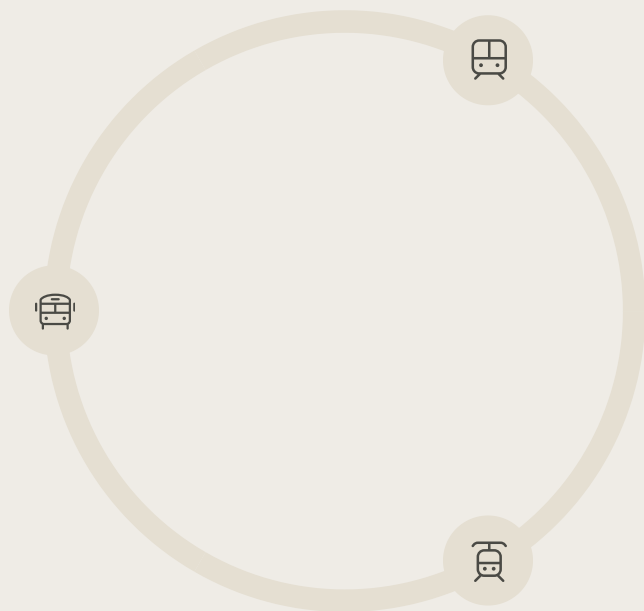
Las motocicletas son ampliamente utilizadas en la ciudad. El uso de bicicletas existe pero no está generalizado. El transporte fluvial/marítimo no es significativo en la movilidad urbana de Roma.



Estructura de Propiedad del Transporte Público

Autobuses

Sistema de propiedad pública. CGIL se opuso a intentos de privatización, realizando campañas de información sobre el impacto negativo que tendría la privatización en ciudadanos y trabajadores.



Metro

Red limitada de propiedad pública. Aunque hay pocas líneas, constituye un elemento importante del sistema de transporte público de la ciudad.

Tranvía

Sistema de propiedad pública con pocas líneas en funcionamiento. Complementa la red de transporte urbano junto con los autobuses y el metro.

Congestión Vial en Roma



Nivel de Congestión

Roma sufre una congestión vehicular significativa. El tráfico provoca retrasos importantes, tanto durante las horas punta como en temporada baja.



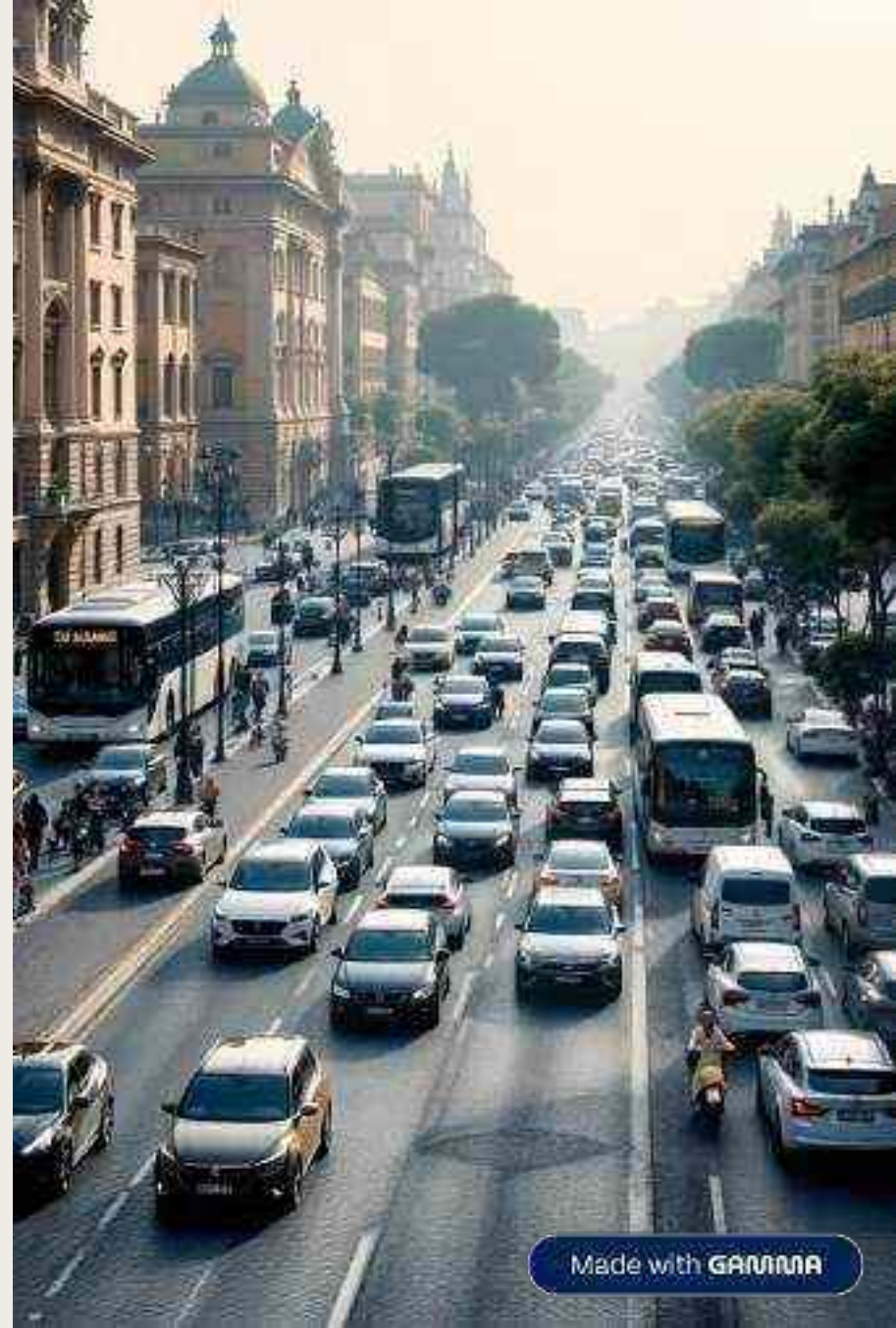
Impacto en Desplazamientos

La congestión afecta el equilibrio entre vida laboral y personal, aumentando el tiempo que los trabajadores pierden en sus desplazamientos diarios.



Medidas de Control

No se mencionan costos adicionales específicos para evitar la congestión en la ciudad, como tarifas diarias o peajes urbanos.



Sistema de Ticketing Integrado



Puntos de Venta

Existen puntos de venta de billetes repartidos por toda la ciudad, facilitando el acceso de los usuarios al transporte público.



Máquinas Exendedoras

Hay máquinas expendedoras de billetes en varios lugares estratégicos, como paradas de autobús y estaciones principales.



Compra Digital

Es posible comprar billetes online mediante tarjetas inteligentes y también a través de aplicaciones para teléfonos móviles.



Sistema Integrado

Roma cuenta con un sistema de billetes integrado que facilita el acceso al transporte público y la intermodalidad.



Impacto Medioambiental del Transporte



Calidad del Aire

Aunque no se proporcionan datos específicos, la congestión vehicular sugiere un impacto significativo en la calidad del aire urbano.



Ruido y Vibración

El tráfico intenso contribuye a la contaminación acústica, afectando la calidad de vida en la ciudad.



Emisiones

No se mencionan planes específicos para reducir emisiones mediante medidas de precios para camiones y automóviles.



Impacto en la Salud

Se reconoce el impacto en la salud mental, como el estrés generado por la congestión y los largos tiempos de desplazamiento.



Participación Sindical en Políticas Medioambientales



Autoridad Ambiental

ARPA Lazio es la entidad responsable del medio ambiente urbano en Roma.



Participación Sindical

CGIL participa ocasionalmente en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación del aire urbano.



Campañas de Concienciación

El sindicato organiza ocasionalmente campañas de concienciación sobre temas medioambientales relacionados con el transporte.



Seguridad Vial

CGIL participa ocasionalmente en el desarrollo de políticas de seguridad vial y campañas de concienciación.



Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión Social

Aumentar la movilidad de las personas que vienen de las afueras mediante el transporte público.



Equilibrio Vida-Trabajo

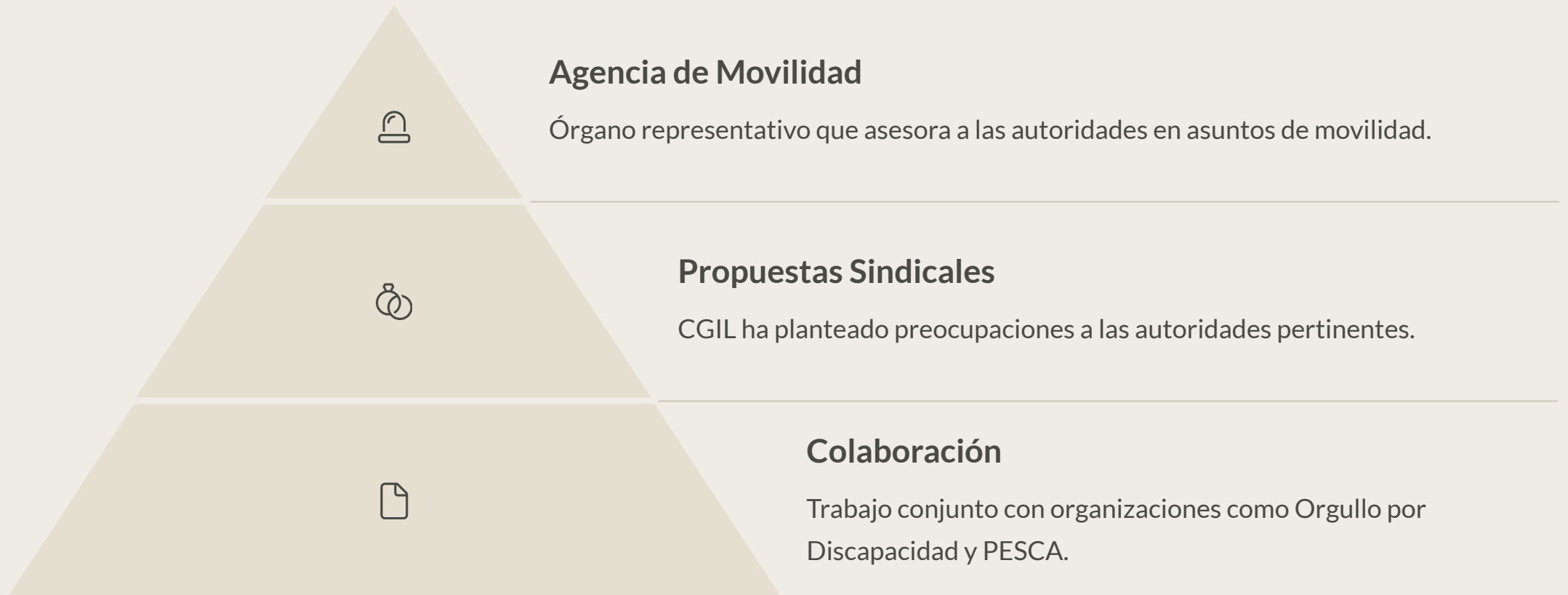
Reducir el tiempo perdido en desplazamientos debido a malas condiciones del tráfico.



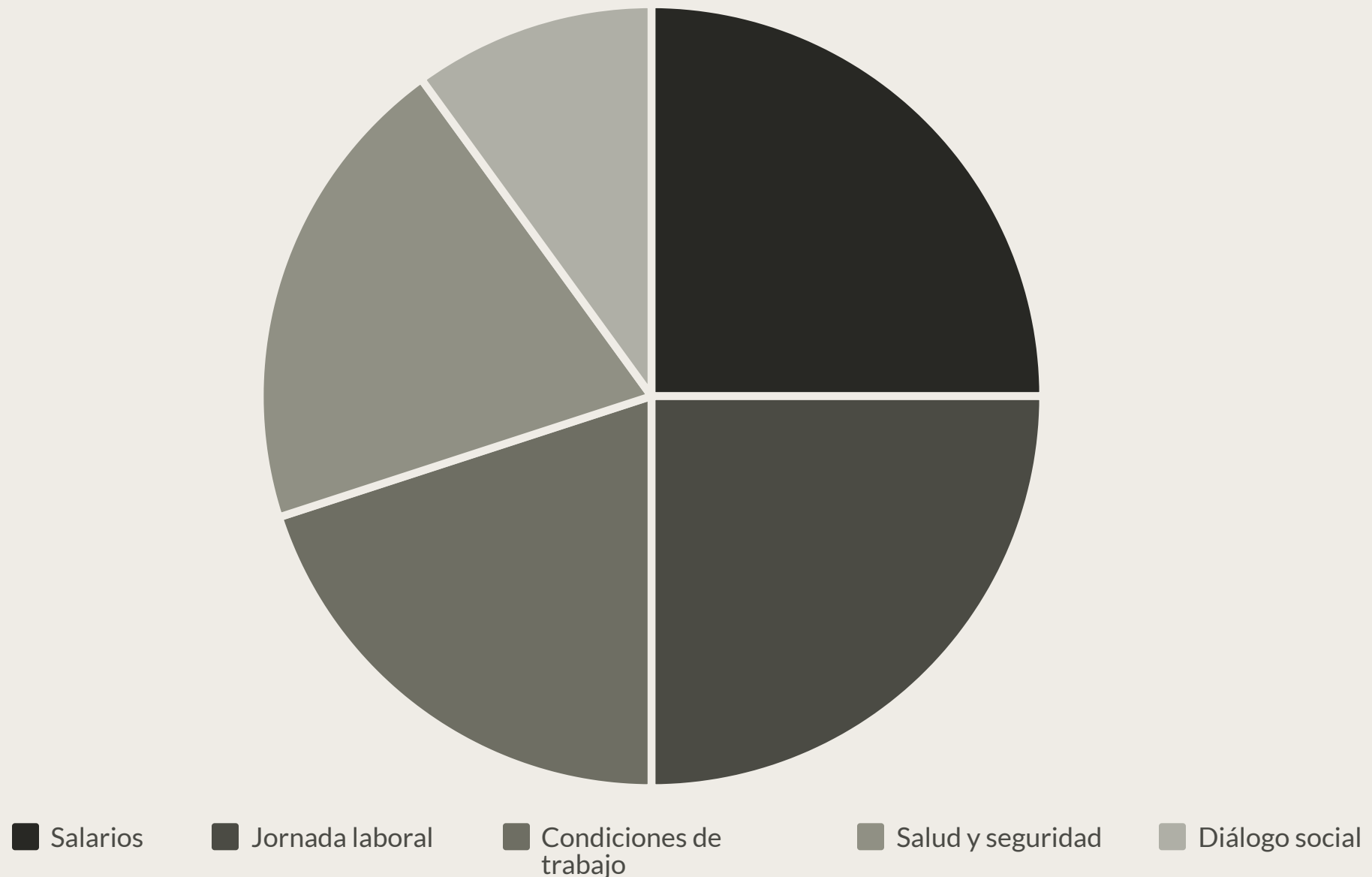
Accesibilidad

Garantizar la movilidad para grupos desfavorecidos: bajos ingresos, estudiantes, personas mayores y con discapacidad.

Colaboración con Autoridades y Otras Organizaciones



Relaciones Laborales en el Transporte Público



El transporte público en Roma está regulado por el Decreto Legislativo 66/2003 y por convenios colectivos (CCNL). Las negociaciones colectivas se realizan principalmente a nivel de empresa, no a nivel territorial o distrital. El transporte público local es un tema de diálogo social, aunque no se especifican las partes interesadas involucradas ni los resultados conseguidos.

Los horarios del transporte público están articulados con los lugares de trabajo y horarios laborales, aunque los sindicatos no están involucrados en este proceso. Tampoco tienen representantes en la Agencia de Movilidad.



Movilidad Sostenible en París: Resultados de Encuestas a Sindicatos

La presente exposición analiza los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose específicamente en París. A través del cuestionario "Transporte público en las capitales europeas" completado por Olivier Clement de la organización sindical CFDT IDF, exploraremos las características del transporte público parisino, los desafíos medioambientales y las iniciativas sindicales para promover una movilidad más sostenible.

Examinaremos la estructura del transporte público, las políticas medioambientales, los aspectos sociales del transporte y las relaciones laborales en este sector vital para la capital francesa.





Características Principales de París

12M

Residentes en Île-de-France

Población total de la región metropolitana

2.2M

Habitantes en París

Población dentro de los límites de la ciudad

7M

Gran Metrópoli

Residentes en París y alrededores

6M

Población Activa

Fuerza laboral en la región

París, como capital de Francia, presenta una estructura urbana compleja con una población de 2,2 millones de habitantes dentro de la ciudad, mientras que la gran metrópoli (París y alrededores) alberga a 7 millones de personas. La región de Île-de-France en su conjunto cuenta con 12 millones de residentes, de los cuales 6 millones conforman la población activa.

Red de Transporte Público por Carretera

Propiedad Mixta

El transporte por carretera en París opera bajo un modelo de propiedad tanto pública como privada, aunque los servicios privados funcionan exclusivamente con delegación de servicio público.

Gestión Centralizada

Île de France Mobilités actúa como institución pública central que gestiona todas las empresas de autobuses, tanto públicas como privadas, garantizando una coordinación efectiva del servicio.

Presión Competitiva

Existen intentos de privatización debido al derecho a la competencia, ante los cuales el sindicato CFDT IDF ha participado en reuniones para explicar su postura sobre las normas competitivas.

Aunque el transporte por carretera se utiliza relativamente poco en comparación con otros medios (representa menos del 15% del transporte público total), constituye un elemento esencial en la red de movilidad parisina, especialmente para conectar zonas periféricas.

Sistema de Metro y Tranvía

Metro Extenso

París cuenta con una extensa red de líneas de metro de propiedad pública, gestionada principalmente por RATP.

Fuerza Laboral

El metro emplea a aproximadamente 33.000 trabajadores, mientras que el transporte por carretera cuenta con unos 20.000 empleados.



Tranvía Limitado

El sistema de tranvía es más reducido, con solo unas pocas líneas que complementan la red de transporte, también de propiedad pública.

Resistencia a Privatización

En 2023, la RATP intentó privatizarse sin éxito, gracias en parte a la participación activa de la federación de transporte en las conversaciones con la dirección.

El sistema de metro parisino representa la columna vertebral del transporte público en la capital, siendo uno de los más antiguos y extensos del mundo. La propiedad pública de estos servicios ha sido defendida activamente por los sindicatos, que han logrado detener intentos de privatización.

Movilidad Alternativa y Congestión

Uso Extendido de Bicicletas

El uso de la bicicleta está muy extendido en París, formando parte importante de la estrategia de movilidad sostenible de la ciudad.

Transporte Fluvial Limitado

El transporte fluvial/marítimo local se utiliza raramente, a pesar de que el río Sena atraviesa la ciudad. Este servicio es de propiedad pública.

1

2

3

4

Motocicletas Presentes

Las motocicletas también son un medio de transporte utilizado en la capital francesa, aunque en menor medida que otros medios.

Congestión Significativa

París sufre una congestión vial significativa, con retrasos importantes tanto en horas punta como fuera de ellas, aunque no existen cargos adicionales específicos para evitar la congestión.

La diversificación de los medios de transporte representa un esfuerzo por parte de las autoridades parisinas para reducir la dependencia del automóvil privado y mitigar los problemas de congestión que afectan a la ciudad, promoviendo alternativas más sostenibles como la bicicleta.

Sistemas de Venta de Billetes



Sistema Integrado

París cuenta con un sistema integrado de venta de billetes y pago que facilita el acceso al transporte público, permitiendo utilizar diferentes medios con un mismo billete.



Compra Digital

Es posible adquirir billetes por internet mediante tarjetas inteligentes y también a través de aplicaciones para teléfonos móviles, adaptándose a las nuevas tecnologías.



Máquinas Exendedoras

Existen máquinas expendedoras de billetes distribuidas en varios lugares estratégicos como paradas de autobús, estaciones principales y vehículos.



Puntos de Venta Limitados

Sin embargo, no hay puntos de venta físicos distribuidos por toda la ciudad, lo que puede dificultar el acceso a billetes para algunos usuarios.

La modernización del sistema de venta de billetes representa un avance significativo en la accesibilidad del transporte público parisino, facilitando su uso tanto para residentes como para visitantes. No obstante, la limitada disponibilidad de puntos de venta físicos sigue siendo un área de mejora.

Transporte y Medio Ambiente



La preocupación por el impacto medioambiental del transporte es un tema prioritario para los sindicatos parisinos. CFDT IDF ha formado un grupo de trabajo específico para reflexionar sobre las preocupaciones relacionadas con la contaminación atmosférica y acústica, con especial atención a los trabajadores en empleos subterráneos.

Además, el sindicato ha llevado a cabo campañas de concienciación en el área metropolitana y ha organizado seminarios web sobre este tema en colaboración con otras asociaciones para maximizar su alcance.

Aspectos Sociales del Transporte



Inclusión Social

Mayor movilidad para personas de la periferia que utilizan el transporte público local, conectando comunidades alejadas con el centro urbano.



Conciliación Laboral

Reducción del tiempo perdido por los trabajadores en sus desplazamientos, mejorando el equilibrio entre vida laboral y personal.



Accesibilidad

Facilitar la movilidad para grupos desfavorecidos: personas con bajos ingresos, estudiantes, mayores y personas con discapacidad o movilidad reducida.



Colaboración

CFDT IDF colabora con la FNAUT (Asociación de Usuarios del Transporte Público) para abordar estas cuestiones sociales.

El sindicato CFDT IDF ha planteado estas cuestiones sociales a las autoridades competentes, aunque sus propuestas no han sido aprobadas hasta el momento. La colaboración con otras partes interesadas, como la FNAUT, resulta fundamental para avanzar en estos aspectos que afectan directamente a la calidad de vida de los ciudadanos.

Marco Legal y Relaciones Laborales



Ley de Orientación para la Movilidad

Aprobada en diciembre de 2019 para transformar las políticas de movilidad



Ley de Salud Laboral

Prevención y seguimiento médico de empleados



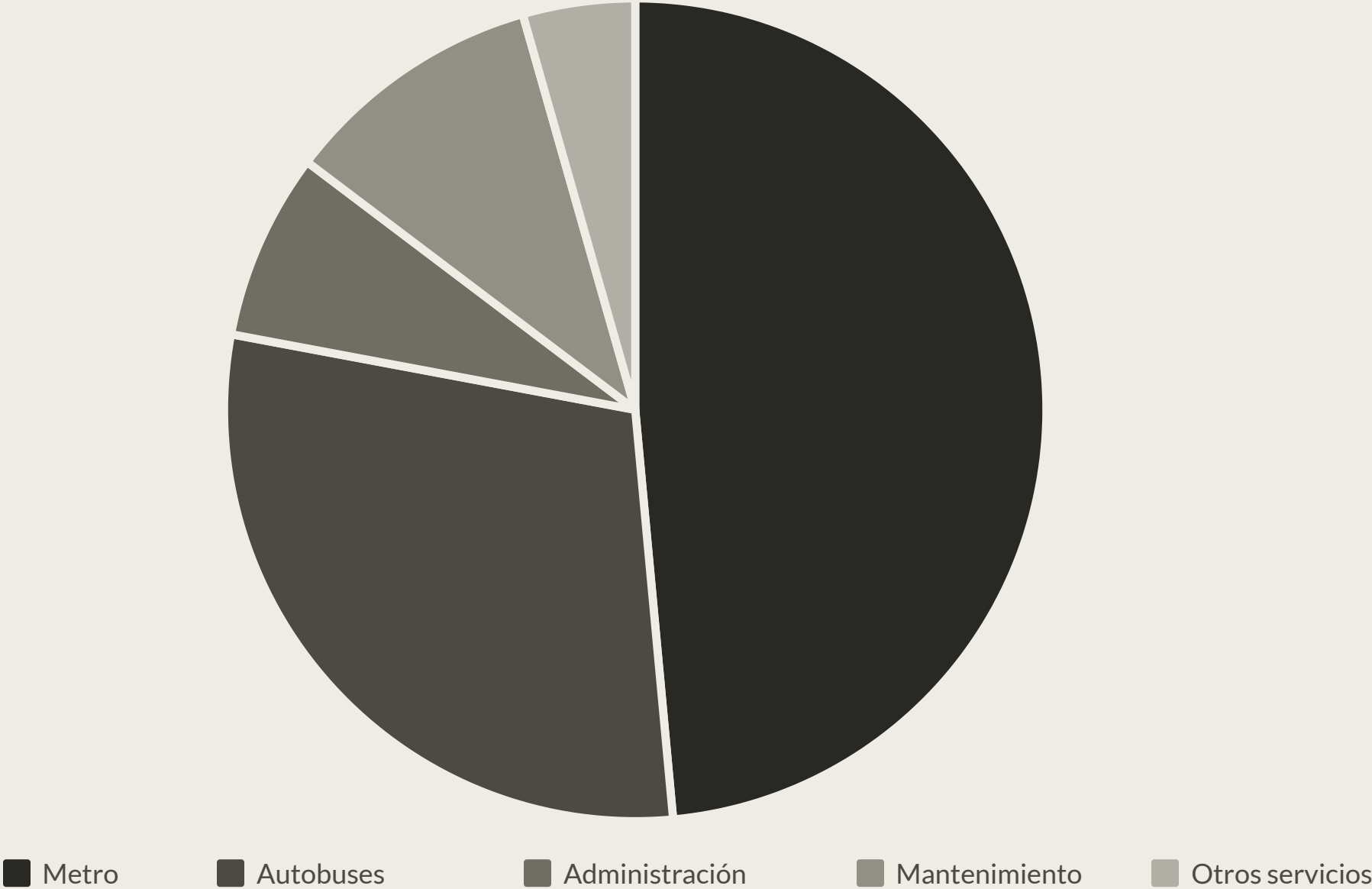
Ley de Calidad Laboral

Reducción del sufrimiento mental y físico en el trabajo

El transporte público en París está regulado por un marco legal complejo que incluye la Ley de Orientación para la Movilidad de 2019, cuyo objetivo es lograr una transformación profunda de las políticas de movilidad para que el transporte diario sea más fácil, económico y limpio, marcando el fin de los coches de energía fósil.

Existen también leyes específicas que regulan cuestiones laborales como salarios, jornada laboral, condiciones de trabajo y seguridad y salud laboral. Todas las empresas en Francia deben respetar estas normas sociales laborales, y el diálogo social en el sector incluye tanto a empleadores como a representantes sindicales.

Desafíos y Perspectivas Futuras



El sistema de transporte público parisino enfrenta importantes desafíos de cara al futuro. La presión por la privatización, especialmente en el sector del metro, continúa siendo una preocupación para los sindicatos. Al mismo tiempo, la necesidad de reducir la contaminación y mejorar la eficiencia del transporte requiere inversiones significativas y cambios estructurales.

La fuerza laboral del sector, con aproximadamente 33.000 empleados en el metro y 20.000 en el transporte por carretera, representa un importante grupo de interés cuyas condiciones laborales y participación en la toma de decisiones resultan fundamentales para el éxito de cualquier reforma. El papel de organismos como Ile de France Mobilités y la colaboración entre sindicatos y asociaciones de usuarios serán clave para desarrollar un sistema de transporte más sostenible, eficiente e inclusivo.

Transporte Público en París: Características y Desafíos

París, con una superficie de 105 km² y más de 2 millones de habitantes en la ciudad (13 millones en la metrópoli), presenta una de las redes de transporte público más completas de Europa. Con una densidad poblacional de aproximadamente 19.500 habitantes por km², la capital francesa ha desarrollado soluciones de movilidad diversas para satisfacer las necesidades de residentes y visitantes.

La ciudad mantiene una tasa de desempleo del 7,3% (finales de 2024) y un PIB per cápita de 550.766 USD en 2025, lo que refleja su posición como centro económico importante. El sistema de transporte público juega un papel fundamental en la vida cotidiana parisina, con una cuota modal superior al 30%.

AT

por **Angel TORRUBIS**

Red de Metro: Columna Vertebral del Transporte Parisino



Extensa Red

París cuenta con una de las redes de metro más densas del mundo, gestionada por la empresa pública RATP.



Propiedad Pública

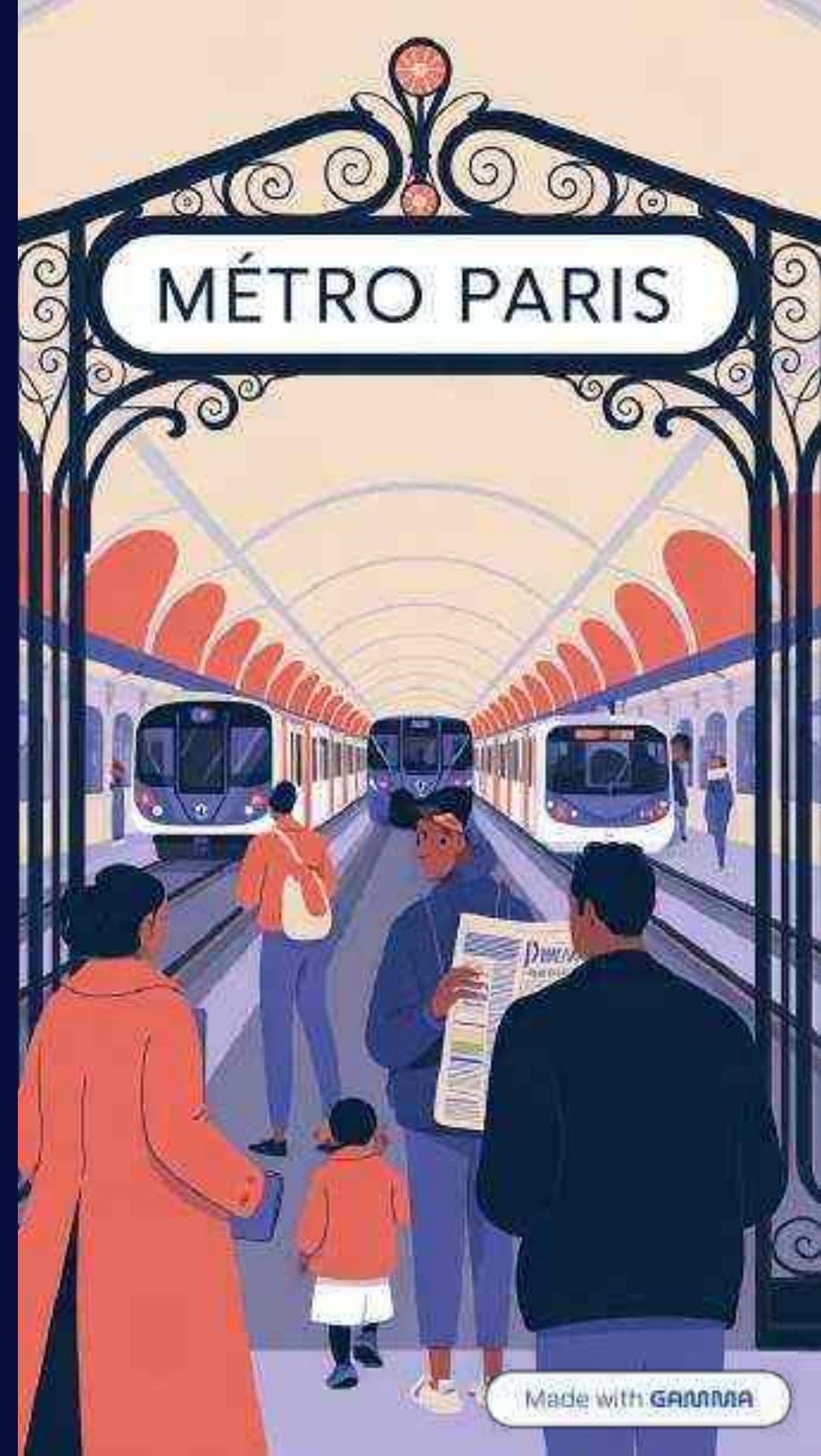
El metro parisino mantiene su carácter público, sin intentos de privatización en curso.



Alta Demanda

Constituye el medio de transporte más utilizado por residentes y turistas para desplazamientos urbanos.

El metro de París representa el eje central del sistema de movilidad urbana. Su gestión por parte de la RATP garantiza la integración con otros modos de transporte y mantiene estándares de servicio consistentes. La red se caracteriza por su alta frecuencia y cobertura territorial, permitiendo desplazamientos eficientes por toda la ciudad.



Tranvía y Autobuses: Complementando la Movilidad Urbana

Red de Tranvía

París cuenta con una extensa red de líneas de tranvía gestionada públicamente por la RATP, sin intentos de privatización en curso. Este sistema complementa al metro, especialmente en zonas periféricas.

Sistema de Autobuses

El transporte por carretera es ampliamente utilizado, con una gestión pública a cargo principalmente de la RATP, una empresa contratada por ILE DE FRANCE MOBILITES. No se han realizado intentos de privatización.

Tanto el tranvía como los autobuses juegan un papel crucial en la conectividad de París, especialmente para trayectos que no están cubiertos por el metro. La integración tarifaria entre estos sistemas facilita los desplazamientos multimodales, permitiendo a los usuarios combinar diferentes medios de transporte con un único billete.

Movilidad Sostenible: Bicicletas y Transporte Fluvial

Uso Creciente de Bicicletas

En 2024, el 11,2% de los desplazamientos en París se realizan en bicicleta, superando el uso del coche.

Taxis y Servicios Similares

Tanto los taxis tradicionales como servicios tipo Uber operan en la ciudad, complementando el transporte público.



Transporte Fluvial

El Sena se utiliza tanto para turismo (batobus) como para transporte de mercancías, con iniciativas para aumentar su uso.

Motocicletas

Las motocicletas se utilizan moderadamente, representando menos del 10% de los desplazamientos.

París ha apostado fuertemente por diversificar sus opciones de movilidad, con especial énfasis en alternativas sostenibles. El aumento del uso de la bicicleta refleja los esfuerzos de la ciudad por reducir la dependencia del automóvil y disminuir la contaminación atmosférica.

Congestión Vial y Medidas de Mitigación



Congestión Significativa

El tráfico causa retrasos importantes tanto en horas punta como fuera de ellas



Cargos Disuasorios

Altas tarifas de estacionamiento para SUV y vehículos contaminantes



Carriles Exclusivos

Experimentación con carriles para vehículos compartidos en la circunvalación

Para combatir la congestión vial, París ha implementado diversas estrategias que combinan desincentivos económicos y promoción de alternativas. A partir de mayo de 2025, se experimentará con un carril exclusivo para vehículos compartidos en la circunvalación, junto con la reducción de la velocidad a 50 km/h y la prohibición de circulación para vehículos térmicos antiguos.

Sistemas de Venta de Billetes e Integración

Sistema Integrado

París ofrece un sistema integrado de venta de billetes y pago que facilita el acceso al transporte público en toda la ciudad y alrededores.

Múltiples Puntos de Venta

Existen puntos de venta distribuidos por toda la ciudad y máquinas expendedoras en paradas de autobús, estaciones principales y vehículos.

Opciones Digitales

Los usuarios pueden comprar billetes por internet mediante tarjetas inteligentes o a través de aplicaciones móviles, facilitando el acceso al transporte.

La integración de los sistemas de venta de billetes ha sido una prioridad para mejorar la experiencia del usuario en el transporte público parisino. La digitalización de estos servicios permite mayor flexibilidad y comodidad, reduciendo las barreras de acceso al sistema de transporte y facilitando la intermodalidad.

Impacto Ambiental del Transporte



Las autoridades parisinas, tanto estatales como locales, han implementado políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana. Las organizaciones sindicales participan activamente en campañas para fomentar el uso compartido de vehículos, la conducción de vehículos eléctricos y la promoción del transporte público.

La iniciativa "Mayo en Bicicleta" para la región parisina es un ejemplo de estas campañas de concienciación que buscan reducir el impacto ambiental del transporte.

Impacto en la Salud y Seguridad Vial



Salud Física

La contaminación atmosférica contribuye a numerosas enfermedades respiratorias



Salud Mental

Los atascos y el ruido aumentan significativamente el estrés diario



Seguridad Vial

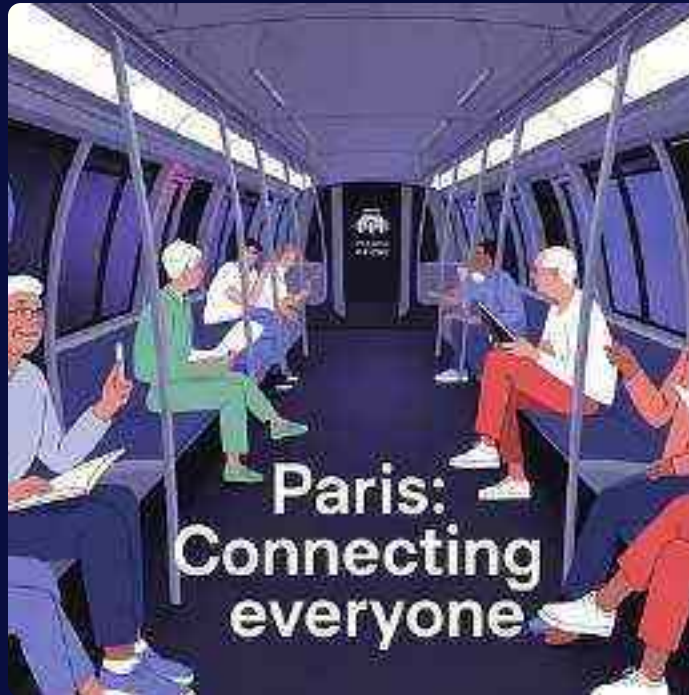
Participación sindical en comités consultivos a nivel regional

El impacto del transporte en la salud de los parisinos es una preocupación creciente. Las enfermedades respiratorias relacionadas con la contaminación atmosférica y el estrés derivado de los atascos y el ruido afectan la calidad de vida de los habitantes.

En cuanto a la seguridad vial, las organizaciones sindicales participan en comités consultivos a nivel regional y de ILE DE FRANCE MOBILITES, contribuyendo al desarrollo de políticas que mejoren la seguridad en el transporte público y las vías urbanas.



Aspectos Sociales del Transporte Público



El transporte público parisino juega un papel fundamental en la inclusión social, permitiendo mayor movilidad a personas de la periferia y contribuyendo a la conciliación entre vida laboral y personal al reducir los tiempos de desplazamiento.

Sin embargo, la accesibilidad para grupos desfavorecidos sigue siendo un desafío. Aunque cada vez hay más estaciones o paradas con servicio para personas con movilidad reducida, esta cifra continúa siendo insuficiente. Las organizaciones sindicales y grupos de usuarios defienden activamente la necesidad de mejorar la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público.

Relaciones Laborales y Diálogo Social

13,000

Empleados en Autobuses

Personal dedicado al transporte por carretera

20,000

Trabajadores de Metro

La mayor fuerza laboral del transporte público

2,500

Personal de Tranvía

Operadores y mantenimiento de la red

El sector del transporte público en París emplea a más de 36.500 personas distribuidas entre metro, autobuses, tranvía y transporte fluvial. Existe una alta sindicalización en todos los subsectores, especialmente en la RATP, con presencia de sindicatos como CGT, FO, UNSA y SUD.

El transporte público es un tema importante de diálogo social, con participación de sindicatos, dirección de empresas, Ile de France Mobilités, representantes de autoridades locales y ministerios. Este diálogo ha producido negociaciones anuales sobre salarios y condiciones laborales, acuerdos sobre seguridad laboral y protocolos en caso de huelga.

Resultados de Encuestas a Sindicatos Europeos sobre Movilidad Sostenible

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en el caso de Atenas. El estudio analiza las características del transporte público, su gestión, impacto medioambiental y aspectos sociales relacionados con la movilidad urbana.

La información ha sido proporcionada por la organización sindical EKA de Atenas, a través de Christina Theochari, ofreciendo una visión detallada de los sistemas de transporte público en la capital griega y su relación con diversos aspectos socioeconómicos y medioambientales.



AT





Características Principales de Atenas

Demografía

Superficie: 3.808 km²

Residentes en la ciudad: 637.798

Gran metrópoli: 3.059.764

Densidad: 10.881 habitantes/km²

Economía

Población activa: 1.578.600

Tasa de desempleo: 8,4%

PIB per cápita: 29.000€ (2023)

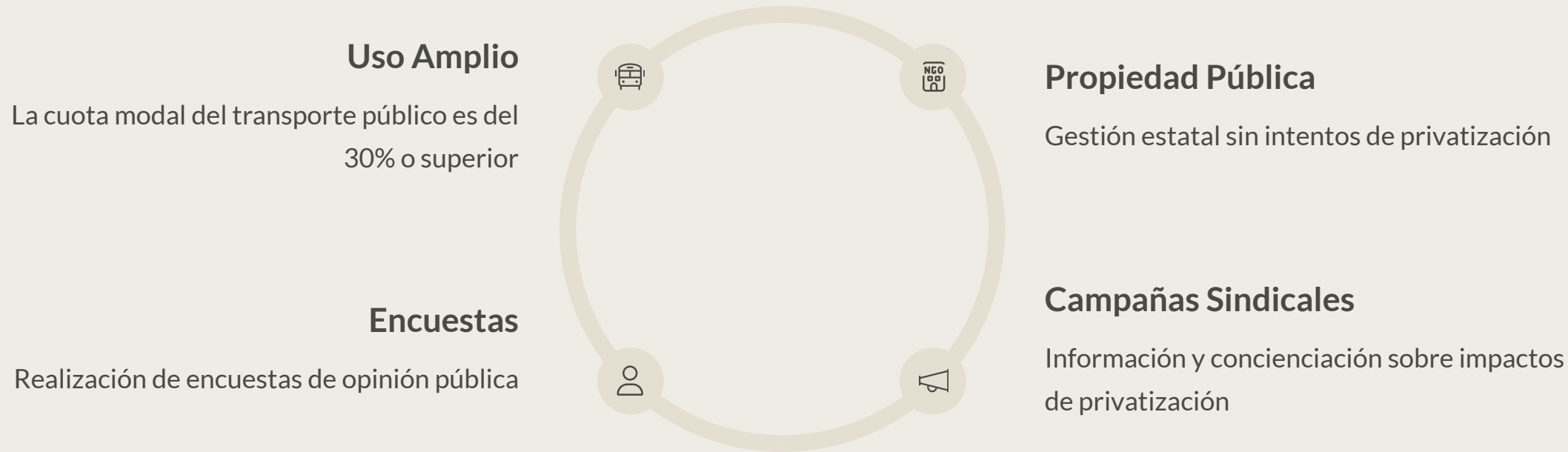
Transporte Periférico

Bueno: 75%

Deficiente: 25%

Atenas, capital de Grecia, se caracteriza por ser una metrópoli densamente poblada con más de 3 millones de habitantes en su área metropolitana. Con una economía relativamente estable y un PIB per cápita de 29.000€, la ciudad presenta desafíos significativos en términos de movilidad urbana debido a su alta densidad poblacional.

Transporte Público por Carretera



El sistema de autobuses en Atenas constituye una parte fundamental del transporte público, con una cuota modal superior al 30%. Este servicio se mantiene bajo propiedad y gestión pública, sin que se hayan realizado intentos de privatización hasta la fecha.

La organización sindical EKA ha desarrollado campañas de información y concienciación sobre el posible impacto de la privatización en ciudadanos y trabajadores, incluyendo encuestas de opinión pública para conocer la percepción ciudadana sobre este tema.

Red de Metro y Tranvía

Metro

Atenas cuenta con una extensa red de líneas de metro bajo propiedad estatal pública. No se han realizado intentos de privatización de este servicio.

Los sindicatos han desarrollado campañas de información y concienciación sobre el posible impacto de la privatización en ciudadanos y trabajadores, similar a las realizadas para el transporte por carretera.

El sistema de transporte ferroviario urbano de Atenas se compone de una red de metro y tranvía que complementa el servicio de autobuses. Ambos sistemas se mantienen bajo gestión pública, aunque el tranvía enfrenta posibles procesos de privatización que podrían modificar su modelo de gestión en el futuro.

Tranvía

La ciudad dispone de una extensa red de líneas de tranvía también bajo propiedad pública. Sin embargo, en este caso sí se han realizado o están en curso intentos de privatización.

No se especifica si la organización sindical ha realizado campañas específicas relacionadas con la privatización del servicio de tranvía.



Movilidad Alternativa: Bicicletas, Motocicletas y Taxis



Bicicletas

El uso de bicicletas es raro en Atenas, no constituyendo un medio de transporte significativo en la movilidad urbana.



Motocicletas

El uso de motocicletas está muy extendido, representando un importante medio de transporte alternativo para muchos ciudadanos.



Taxis

Los taxis representan el 7% del transporte local, coexistiendo los servicios tradicionales con plataformas como Uber.

La movilidad en Atenas se caracteriza por un uso limitado de bicicletas, contrastando con la popularidad de las motocicletas como alternativa ágil para desplazarse por la congestionada ciudad. Los taxis, tanto tradicionales como los vinculados a plataformas digitales, constituyen un 7% del transporte local, ofreciendo una opción complementaria al transporte público.

Congestión Vial y Sistemas de Venta de Billetes



Congestión Significativa

El tráfico causa retrasos importantes, especialmente en horas punta.



Sistema Integrado

Existe un sistema integrado de venta de billetes para facilitar el acceso al transporte público.



Compra Digital

Posibilidad de adquirir billetes por internet y teléfono móvil.

Atenas sufre una significativa congestión vial, con retrasos habituales especialmente durante las horas punta. Para facilitar el uso del transporte público como alternativa, la ciudad ha implementado un sistema integrado de venta de billetes que permite diversas modalidades de compra.

La digitalización del sistema de billetes, con opciones de compra por internet y teléfono móvil, representa un avance importante para mejorar la accesibilidad y comodidad del transporte público, incentivando su uso frente al transporte privado.

Impacto Medioambiental del Transporte



El impacto medioambiental del transporte en Atenas afecta principalmente a la calidad del aire, niveles de ruido y vibraciones, y emisiones contaminantes. La autoridad responsable de la gestión medioambiental urbana es el Municipio de Atenas, que desarrolla políticas para mitigar estos efectos negativos.

La organización sindical EKA participa ocasionalmente en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana, aunque no se especifica el alcance o naturaleza exacta de esta participación ni si han desarrollado campañas de concienciación específicas sobre este tema.

Impacto en la Salud y Seguridad Vial



Impacto Físico

Enfermedades pulmonares y respiratorias



Impacto Mental

Estrés y problemas psicológicos



Seguridad Vial

Gestión estatal sin participación sindical

El transporte urbano en Atenas tiene un impacto significativo en la salud de los ciudadanos, manifestándose tanto a nivel físico, con enfermedades pulmonares relacionadas con la contaminación, como a nivel mental, con problemas de estrés vinculados a los desplazamientos y la congestión.

En cuanto a la seguridad vial, esta es gestionada por autoridades estatales. La organización sindical EKA no participa en el desarrollo de políticas relacionadas con este ámbito ni ha organizado campañas de concienciación específicas sobre seguridad vial, según la información proporcionada.

Aspectos Sociales del Transporte Público



Inclusión Social

Mayor movilidad para residentes de la periferia que utilizan el transporte público local



Conciliación

Reducción del tiempo perdido en desplazamientos mejorando el equilibrio vida-trabajo



Accesibilidad

Movilidad para grupos desfavorecidos: personas con bajos ingresos, estudiantes, mayores y personas con discapacidad

El transporte público en Atenas juega un papel fundamental en la inclusión social, facilitando la movilidad de residentes de zonas periféricas y contribuyendo a la conciliación entre vida laboral y personal al reducir los tiempos de desplazamiento.

La accesibilidad para grupos desfavorecidos, como personas con bajos ingresos, estudiantes, personas mayores o con discapacidad, constituye otro aspecto social relevante. La organización sindical EKA ha planteado estas cuestiones a las autoridades competentes, aunque no se especifica si sus propuestas han sido aprobadas o si colaboran con otras partes interesadas en estos temas.

Relaciones Laborales y Diálogo Social



Las relaciones laborales en el sector del transporte público de Atenas se enmarcan en un contexto legal que regula aspectos como salarios, horarios, condiciones laborales y seguridad y salud en el trabajo, aunque no se proporcionan datos específicos sobre el número de empleados en los diferentes subsectores.

El transporte público local constituye un tema de diálogo social, principalmente entre la empresa y el sindicato a nivel de empresa. Los resultados de este diálogo se centran principalmente en acuerdos sobre salarios y negociación colectiva, estableciendo las condiciones laborales de los trabajadores del sector.



Movilidad Sostenible en Vilna: Resultados de la Encuesta Sindical

La ciudad de Vilna, capital de Lituania, presenta características particulares en cuanto a su movilidad urbana y transporte público. Con una superficie de 400 km² y una población de 607.404 habitantes dentro de la ciudad (634.002 en la gran metrópoli), Vilna mantiene una densidad poblacional de 1.515 habitantes por km².

El Sindicato de Vilna Solidarumas, con una tasa de sindicalización del 60% entre los trabajadores del transporte público, ha proporcionado valiosa información sobre la situación actual de la movilidad en esta capital europea, destacando tanto sus fortalezas como áreas de mejora en términos de sostenibilidad y eficiencia.



Características Demográficas y Económicas

607.404

Habitantes

Población dentro de la ciudad de Vilna

1.515

Densidad

Habitantes por km² en el área urbana

590.000

Población activa

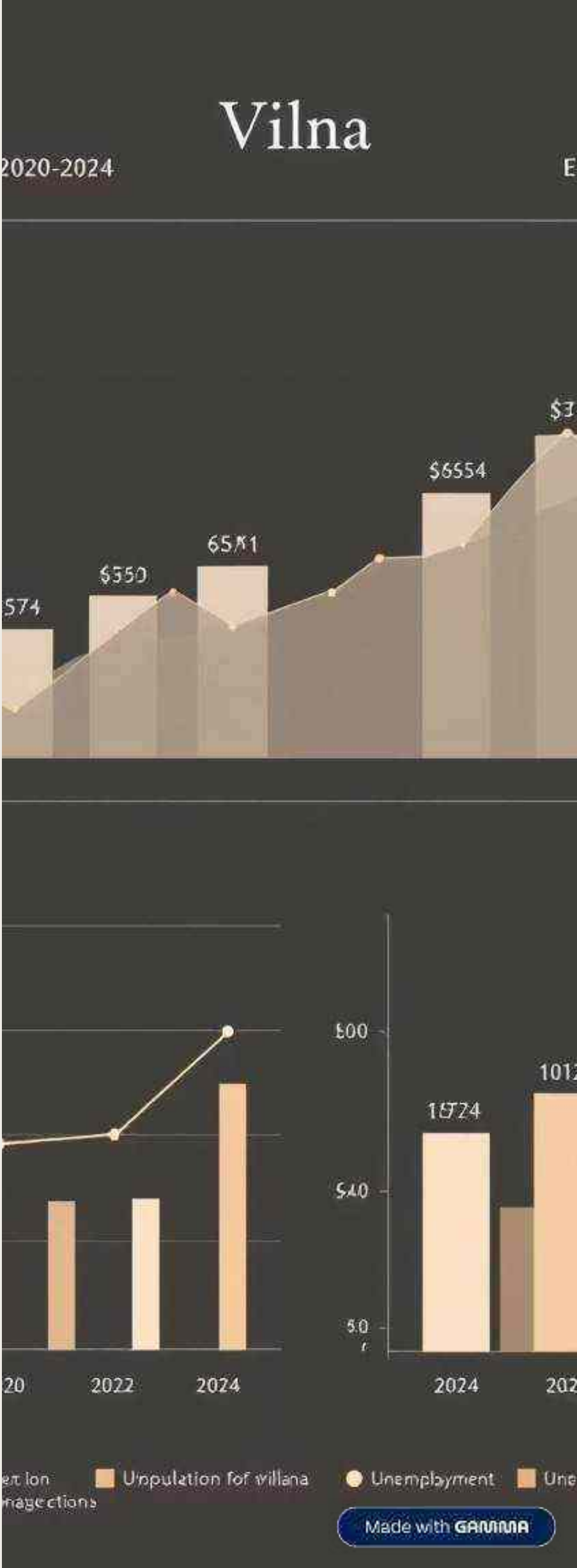
Fuerza laboral disponible en la ciudad

35.300€

PIB per cápita

En PPS para el año 2024

Vilna presenta un perfil económico relativamente próspero dentro del contexto báltico, con un PIB per cápita de 35.300 euros en 2024. La ciudad mantiene una población activa de 590.000 personas, aunque enfrenta desafíos con 49.167 desempleados registrados. Estos indicadores socioeconómicos influyen directamente en los patrones de movilidad y en la demanda de transporte público.



Transporte Público por Carretera



Amplia utilización

El transporte por carretera es extensamente utilizado, con una distribución modal donde el transporte público representa el 30% o más del total.



Propiedad pública

El sistema de autobuses urbanos es de propiedad pública, aunque se han llevado a cabo o están en curso intentos de privatización.



Fuerza laboral

El sector emplea a aproximadamente 2.600 trabajadores, con una tasa de sindicalización cercana al 60%.

El transporte por carretera constituye la columna vertebral del sistema de movilidad en Vilna. A pesar de su carácter público, existen procesos de privatización en marcha, aunque no se especifica si el sindicato ha realizado campañas informativas sobre el impacto de estos cambios.



Ausencia de Metro y Tranvía

Sistema de Metro

Vilna no cuenta con líneas de metro en su infraestructura de transporte público. Esta ausencia podría explicarse por factores como el tamaño de la ciudad, consideraciones económicas o características geográficas que dificultan su implementación.

Red de Tranvía

Tampoco existen líneas de tranvía en la capital lituana. La falta de este medio de transporte, común en otras capitales europeas, podría representar una oportunidad de desarrollo futuro para mejorar la movilidad sostenible.

La ausencia de estos sistemas de transporte masivo implica una mayor dependencia de los autobuses y vehículos privados. Esta configuración presenta desafíos particulares para la planificación urbana y la gestión de la congestión vial, especialmente en una ciudad en crecimiento como Vilna.



Movilidad Alternativa: Bicicletas y Motocicletas



Uso de Bicicletas

Las bicicletas son utilizadas como medio de transporte en Vilna, contribuyendo a la movilidad sostenible y reduciendo la huella de carbono en la ciudad.



Motocicletas

El uso de motocicletas es poco frecuente en la capital lituana, representando una proporción menor dentro del esquema general de movilidad urbana.



Servicios de Taxi

Existen tanto taxis tradicionales como servicios tipo Uber, aunque no se especifica su porcentaje dentro del transporte local.

La presencia de estos medios alternativos complementa el sistema de autobuses, ofreciendo opciones adicionales para los desplazamientos urbanos. La promoción del uso de bicicletas podría representar una estrategia importante para mejorar la sostenibilidad del transporte en Vilna.

Congestión Vial y Sistemas de Billetes

Nivel de Congestión

Vilna experimenta congestión vial con retrasos significativos, generalmente durante las horas punta. No se aplican cargos adicionales para evitar la congestión en la ciudad.

Sistema Integrado

Existen medidas para facilitar el acceso al transporte público mediante un sistema integrado de venta de billetes y pago en la ciudad.

Opciones de Compra

Los usuarios pueden adquirir billetes en puntos de venta distribuidos por toda la ciudad, por internet con tarjetas inteligentes y a través del teléfono móvil.

La congestión vial moderada durante las horas punta representa un desafío para la movilidad en Vilna. Sin embargo, el sistema integrado de billetes facilita el uso del transporte público, mejorando la experiencia del usuario y potencialmente incentivando su utilización frente al vehículo privado.

Impacto Ambiental y en la Salud

Salud Física

El transporte en Vilna tiene un impacto en la salud física de los ciudadanos, incluyendo enfermedades pulmonares relacionadas con la contaminación.

Ruido y Vibraciones

Estos elementos también forman parte del impacto ambiental del transporte en la ciudad.



Salud Mental

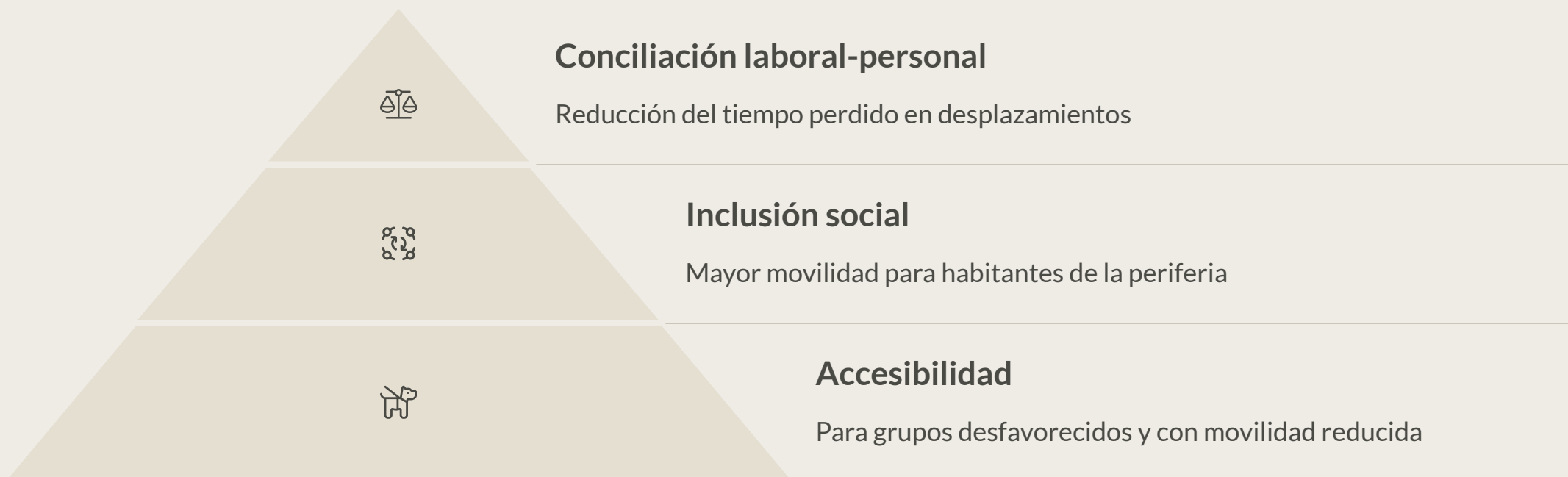
También se reconoce un impacto en la salud mental, como el estrés generado por los desplazamientos y la congestión vial.

Calidad del Aire

Aunque no se proporcionan datos específicos, la calidad del aire es un factor relevante en el contexto del transporte urbano.

El sindicato reconoce la existencia de estos impactos, aunque indica que no participa en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana ni ha organizado campañas de concienciación sobre este tema.

Aspectos Sociales del Transporte



Estos aspectos sociales son fundamentales para un sistema de transporte equitativo y eficiente. Sin embargo, según la encuesta, el sindicato no ha planteado estas cuestiones a las autoridades competentes ni ha desarrollado políticas o campañas de concienciación específicas sobre estos temas.

La mejora en estos aspectos podría contribuir significativamente a la calidad de vida de los ciudadanos de Vilna, especialmente para aquellos en situaciones de vulnerabilidad o que residen en zonas periféricas con menor accesibilidad.

Relaciones Laborales y Sindicalización



Marco legal

Ley de contratación pública



Negociación colectiva

A nivel de empresa



Tasa de sindicalización

Aproximadamente 60%

El sector del transporte público en Vilna emplea a aproximadamente 2.600 trabajadores, principalmente en el transporte por carretera (autobuses). La tasa de sindicalización es relativamente alta, rondando el 60%, lo que indica una presencia sindical significativa.

Existen leyes que regulan cuestiones como salarios, jornada laboral, condiciones laborales y seguridad y salud en el trabajo, específicamente a través de convenios colectivos (CBA). La negociación colectiva se realiza a nivel de empresa, aunque el transporte público local no es un tema específico de diálogo social según la encuesta.

Conclusiones y Desafíos Futuros



Vilna presenta un sistema de transporte público con fortalezas como su sistema integrado de billetes y una tasa significativa de uso del transporte público. Sin embargo, enfrenta desafíos importantes como la congestión vial, la ausencia de sistemas de transporte masivo como metro o tranvía, y la limitada participación sindical en políticas ambientales y sociales.

El futuro de la movilidad sostenible en Vilna dependerá de cómo se aborden estos desafíos, potencialmente a través de una mayor colaboración entre sindicatos, autoridades y otras partes interesadas para desarrollar un sistema de transporte más eficiente, equitativo y respetuoso con el medio ambiente.

Movilidad Sostenible en La Valeta: Resultados de Encuestas a Sindicatos

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en el caso de La Valeta, Malta. La información ha sido proporcionada por el Sindicato General de Trabajadores (GWU) de Malta, representado por Jesmond Marshall.

A lo largo de esta presentación, analizaremos las características principales de la capital maltesa, los diferentes medios de transporte disponibles, aspectos medioambientales, seguridad vial, inclusión social y relaciones laborales en el sector del transporte público local.



AT



Made with GAMMA

Características Principales de La Valeta



Datos Geográficos

Superficie: 0,61 km²

Densidad de población: 8.500 habitantes/km²

Datos Demográficos

Total de habitantes: 5.157

Población activa: 325.631 (Islas Maltesas)

Datos Económicos

Tasa de desempleo: 2,7%

PIB per cápita en PPS: 40.240,00

La Valeta es una de las capitales más pequeñas de Europa, con apenas 0,61 km² de superficie. A pesar de su reducido tamaño, presenta una alta densidad de población con 8.500 habitantes por kilómetro cuadrado. La ciudad forma parte del archipiélago maltés, que cuenta con una población activa de 325.631 personas y mantiene una baja tasa de desempleo del 2,7%.



Transporte Público por Carretera

30%

Cuota Modal

El transporte público representa al menos el 30% del total de desplazamientos

1300

Empleados

Número de trabajadores en el sector de transporte por carretera

90%

Cobertura

Porcentaje de transporte público periférico considerado bueno

El transporte por carretera en La Valeta es ampliamente utilizado, con una cuota modal del transporte público superior al 30%. A diferencia de otras capitales europeas, La Valeta no cuenta con líneas de metro ni tranvía, por lo que los autobuses constituyen el principal medio de transporte público.

El sistema de autobuses es de propiedad privada y emplea a aproximadamente 1.300 trabajadores. La cobertura del transporte público periférico es considerada buena en un 90% del territorio.

Otros Medios de Transporte

Transporte Marítimo
Muy utilizado y de propiedad privada



Motocicletas
Uso frecuente en la ciudad



Taxis
Servicio complementario al transporte público



Bicicletas
Uso poco frecuente



Dada su condición insular, el transporte marítimo local juega un papel fundamental en La Valeta, siendo muy utilizado y de propiedad privada. Las motocicletas también son un medio de transporte frecuente en la ciudad, mientras que las bicicletas se utilizan raramente.

Aunque no se proporcionan datos específicos sobre los taxis, estos complementan la oferta de transporte público. La combinación de estos diferentes medios de transporte configura el sistema de movilidad urbana de La Valeta.

Sistemas de Venta de Billetes



Puntos de Venta

Distribuidos por toda la ciudad



Máquinas Expendedoras

Ubicadas en paradas principales



Compra por Móvil

Disponible para todos los usuarios



Compra por Internet

Sistema de tarjetas inteligentes

La Valeta cuenta con un sistema integrado de venta de billetes que facilita el acceso al transporte público. Los usuarios disponen de múltiples opciones para adquirir sus billetes: puntos de venta distribuidos por toda la ciudad, máquinas expendedoras ubicadas en paradas principales, compra por internet mediante tarjetas inteligentes y compra a través de aplicaciones móviles.

Esta diversidad de opciones refleja la apuesta por la digitalización y la mejora de la experiencia del usuario en el transporte público de la capital maltesa.



Congestión Vial y Medio Ambiente



La Valeta sufre una congestión vial significativa, con retrasos importantes tanto en horas punta como fuera de ellas. Esta situación tiene un impacto directo en el medio ambiente urbano, afectando a la calidad del aire, generando ruido y vibraciones, y aumentando las emisiones contaminantes.

A pesar de estos problemas, no se aplican cargos adicionales para evitar la congestión en la ciudad, como tarifas diarias o peajes urbanos, lo que podría ser una medida a considerar en el futuro.

Impacto en la Salud y Participación Sindical

Impacto en la Salud

La contaminación derivada del transporte tiene efectos tanto físicos (enfermedades pulmonares) como mentales (estrés) en la población de La Valeta.

Estos impactos son reconocidos como problemas de salud pública que requieren atención por parte de las autoridades y los agentes sociales.

El GWU también promueve empleos verdes y políticas energéticas sostenibles, reflejando su compromiso de armonizar los derechos de los trabajadores con la sostenibilidad ambiental. Una iniciativa destacada es el programa "Greenet", centrado en promover la transición ecológica de forma socialmente responsable, especialmente en los sectores industrial, energético y del transporte.

Participación del GWU

El Sindicato General de Trabajadores (GWU) participa activamente en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana.

El sindicato integra consideraciones ambientales en su labor de defensa laboral, colaborando con organizaciones como Moviment Graffiti para abordar problemas como el desarrollo excesivo y la degradación ambiental.

Seguridad Vial y Aspectos Sociales



Promoción de la Seguridad

El GWU enfatiza la responsabilidad de los empleadores



Campañas de Concienciación

Apoyo a iniciativas de sensibilización



Estrategias Integradas

Seguridad vial como parte de la salud laboral

El Sindicato General de Trabajadores de Malta promueve la seguridad vial enfatizando la responsabilidad de los empleadores, apoyando campañas de concienciación e integrando la seguridad vial en las estrategias generales de salud y seguridad de los trabajadores.

En cuanto a los aspectos sociales, el GWU aborda cuestiones como la inclusión social, la conciliación entre vida laboral y personal, y la accesibilidad a la movilidad para grupos desfavorecidos. El sindicato plantea estas cuestiones a las autoridades competentes a través de su representación en el Consejo de Malta para el Desarrollo Económico y Social (MCESD).

Inclusión y Accesibilidad



Inclusión Social

Mayor movilidad para personas de la periferia que utilizan el transporte público



Conciliación

Reducción de tiempo perdido en desplazamientos al trabajo



Accesibilidad

Movilidad para grupos desfavorecidos (bajos ingresos, estudiantes, personas mayores, personas con discapacidad)



Colaboración

Trabajo conjunto con otras partes interesadas en el MCESD

En La Valeta existe un órgano representativo que asesora a las autoridades sobre cuestiones de movilidad: la Comisión para los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD). Aunque los sindicatos no tienen un representante directo en esta sede, colaboran con otros socios en el Consejo de Malta para el Desarrollo Económico y Social.

Los horarios del transporte público se articulan con los lugares de trabajo y el horario laboral, aunque los sindicatos no participan directamente en este proceso de planificación.

Relaciones Laborales y Marco Regulatorio



El marco regulatorio del transporte público en La Valeta está definido por la Legislación Subsidiaria 499.56 (Reglamento de Servicios de Transporte de Pasajeros) del 19 de mayo de 2009. Existen leyes específicas que regulan cuestiones como salarios, horario laboral, condiciones laborales y seguridad y salud en el trabajo, como la Legislación Subsidiaria 452.52.

El transporte público local es un tema relevante para el diálogo social, debatiéndose en el Consejo de Desarrollo Económico y Social de Malta cuando surge la necesidad. La negociación colectiva se desarrolla principalmente a nivel de empresa, no existiendo negociación a nivel territorial o distrital.

An aerial photograph of Belgrade, Serbia, taken during the 'golden hour' of sunset. The Sava River flows through the city, with the Kalemegdan Fortress and other historic buildings visible on the left. A multi-lane bridge spans the river, and a busy highway with many cars is visible in the foreground. The sky is a mix of orange, yellow, and light blue.

Movilidad Sostenible en Belgrado: Resultados de Encuestas Sindicales

Este informe presenta los resultados de las encuestas realizadas a sindicatos de ciudades europeas sobre movilidad sostenible, centrándose en el caso de Belgrado. La información fue proporcionada por Dragan Todorovic de la organización sindical CATUB, ofreciendo una visión detallada del sistema de transporte público en la capital serbia y los desafíos que enfrenta en términos de sostenibilidad.

A lo largo de esta presentación, exploraremos las características principales de la ciudad, los diferentes medios de transporte disponibles, los aspectos medioambientales, la seguridad vial y las cuestiones sociales relacionadas con la movilidad urbana en Belgrado.



Características Principales de Belgrado

1.66M

Habitantes

Población total de la ciudad de Belgrado

710K

Población activa

Fuerza laboral disponible

5.9%

Tasa de desempleo

Porcentaje de población sin empleo

359.92

Superficie urbana (km²)

Extensión territorial de la ciudad

Belgrado, capital de Serbia, cuenta con una población de 1.659.440 habitantes y una superficie urbana de 359,92 km². La ciudad tiene una población activa de 710.000 personas y una tasa de desempleo del 5,9%. El PIB per cápita en PPS es de 16.300 EUR, lo que refleja el nivel económico de la región.

En cuanto al transporte público periférico, el 40% se considera bueno, mientras que el 60% se califica como deficiente, lo que indica desafíos significativos en la conectividad con las zonas periféricas de la ciudad.

Transporte por Carretera en Belgrado

Autobuses

Principal medio de transporte público con una cuota modal superior al 30%



Propiedad Pública

Sistema gestionado por el estado sin privatización completa

Presión Sindical

La no privatización se debe principalmente a la presión ejercida por los sindicatos



Colaboraciones

Existen colaboraciones público-privadas y transportistas privados operando en la ciudad

El transporte por carretera en Belgrado es ampliamente utilizado, con una cuota modal del transporte público superior al 30%. El sistema es de propiedad pública, aunque existen colaboraciones público-privadas y transportistas privados que operan en la ciudad.

Un aspecto destacable es que, según la información proporcionada, la no privatización del transporte público se debe principalmente a la presión ejercida por los sindicatos. Sin esta presión, es probable que el sistema se hubiera privatizado completamente.

Red de Tranvía y Otros Medios de Transporte

Red de Tranvía

Existe una extensa red de líneas de tranvía en Belgrado, de propiedad pública. No se han realizado ni están en curso intentos de privatización de este servicio.

Metro

Actualmente no existen líneas de metro en la ciudad de Belgrado, lo que representa una limitación importante en la infraestructura de transporte público masivo.

Bicicletas y Motocicletas

Tanto las bicicletas como las motocicletas se utilizan raramente como medio de transporte en Belgrado, lo que indica un potencial de desarrollo para la movilidad sostenible.

El sistema de transporte público de Belgrado se complementa con otros medios como los taxis, que representan una parte significativa del transporte local. Los taxis tradicionales gestionan el 80% de este servicio, mientras que plataformas como CARGA/Yandex representan el 20% restante.

El transporte fluvial existe pero se utiliza raramente y es de propiedad privada, ya que las vías fluviales están privatizadas.

Congestión Vial y Sistema de Billetes

Nivel de Congestión

Belgrado experimenta congestión vial significativa, con el tráfico causando retrasos importantes generalmente durante las horas punta. Sin embargo, no se reporta congestión significativa fuera de estos períodos.

Actualmente no existen cargos adicionales para evitar la congestión en la ciudad, como tarifas diarias u otros mecanismos de regulación del tráfico.

Sistema de Billetes

Una característica única del transporte público en Belgrado es que es gratuito. No existe un sistema de control de venta de billetes, lo que elimina la necesidad de puntos de venta, máquinas expendedoras o sistemas de compra online.

Esta política de transporte gratuito representa un enfoque interesante hacia la accesibilidad universal, aunque plantea interrogantes sobre la sostenibilidad financiera del sistema.

Impacto Ambiental del Transporte



El impacto ambiental del transporte en Belgrado es severo. La calidad del aire se describe como catastrófica, con niveles de ruido y vibraciones altos y emisiones extremadamente elevadas. Estas condiciones tienen consecuencias directas sobre la salud de los habitantes.

Se han previsto algunas medidas para reducir la contaminación, como tarifas para el paso de camiones de más de 3,5 toneladas. Sin embargo, la participación sindical en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación atmosférica urbana es ocasional y limitada, sin campañas significativas de concienciación sobre este tema.

Impacto en la Salud Humana



Salud Física

Gran influencia en enfermedades pulmonares



Salud Mental

Alto impacto en niveles de estrés



Sistema Sanitario

Presión creciente en servicios médicos

La contaminación derivada del transporte en Belgrado tiene una gran influencia en la salud física de los ciudadanos, particularmente en el desarrollo y agravamiento de enfermedades pulmonares. Este problema se ve exacerbado por la calidad catastrófica del aire mencionada anteriormente.

Además, el impacto en la salud mental es significativo, con altos niveles de estrés relacionados con los desplazamientos diarios, la congestión del tráfico y la exposición constante a ruidos y vibraciones. Estos factores combinados suponen un reto importante para el bienestar general de la población.

Seguridad Vial y Aspectos Sociales



Autoridad de Seguridad

Gestionada a nivel estatal sin participación sindical en el desarrollo de políticas



Conciliación

Impacto en el equilibrio entre vida laboral y personal por los tiempos de desplazamiento



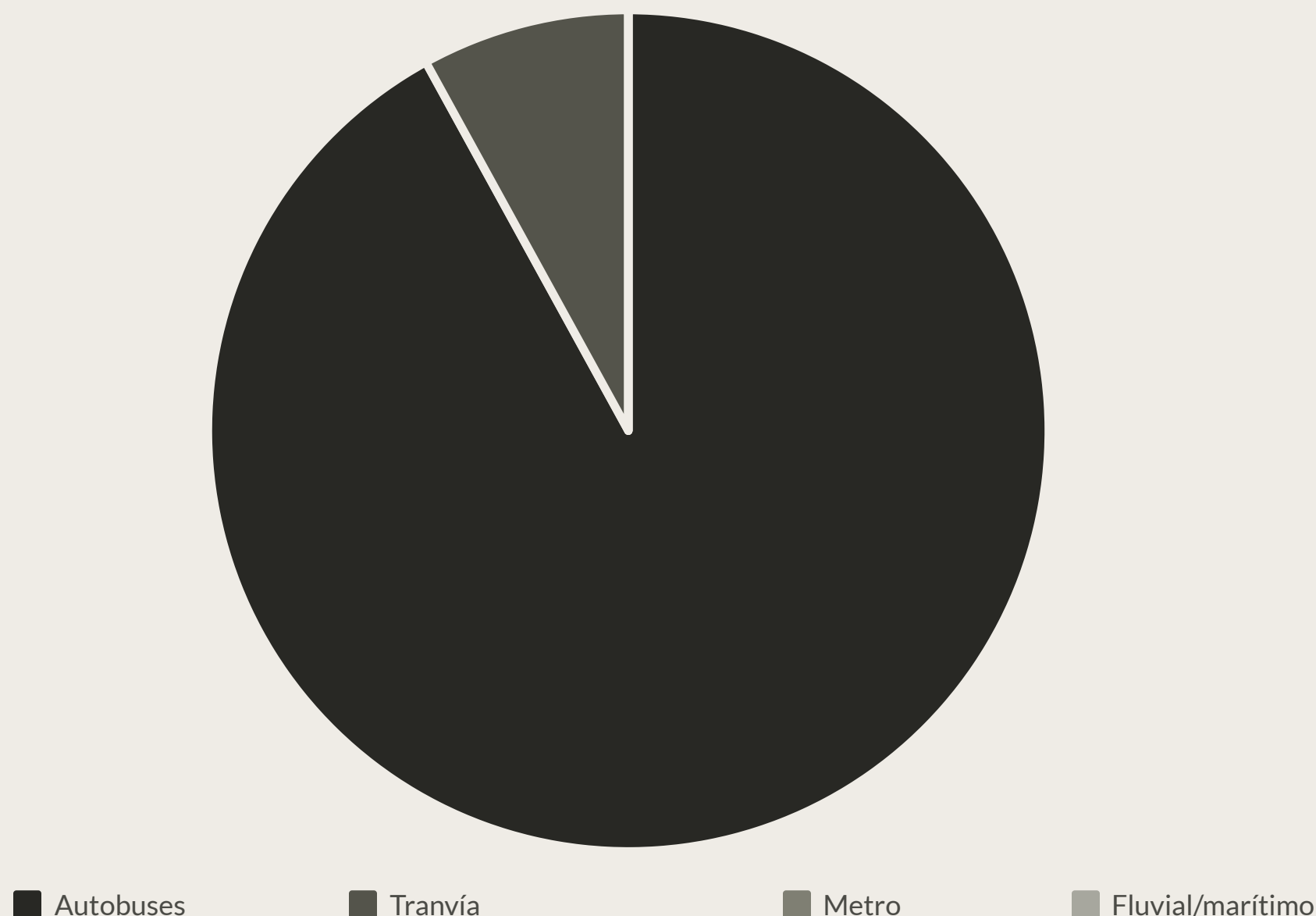
Accesibilidad

Desafíos para grupos desfavorecidos como personas con bajos ingresos o movilidad reducida

La seguridad vial en Belgrado está gestionada por una Autoridad Estatal Local, sin participación sindical en el desarrollo de políticas ni campañas de concienciación sobre este tema. Esta falta de participación limita la perspectiva de los trabajadores en las decisiones sobre seguridad.

En cuanto a los aspectos sociales, existen desafíos significativos en términos de inclusión social, conciliación entre vida laboral y personal, y accesibilidad para grupos desfavorecidos. Aunque los horarios del transporte público se articulan con los lugares de trabajo y el horario laboral, los sindicatos no participan en este proceso de planificación.

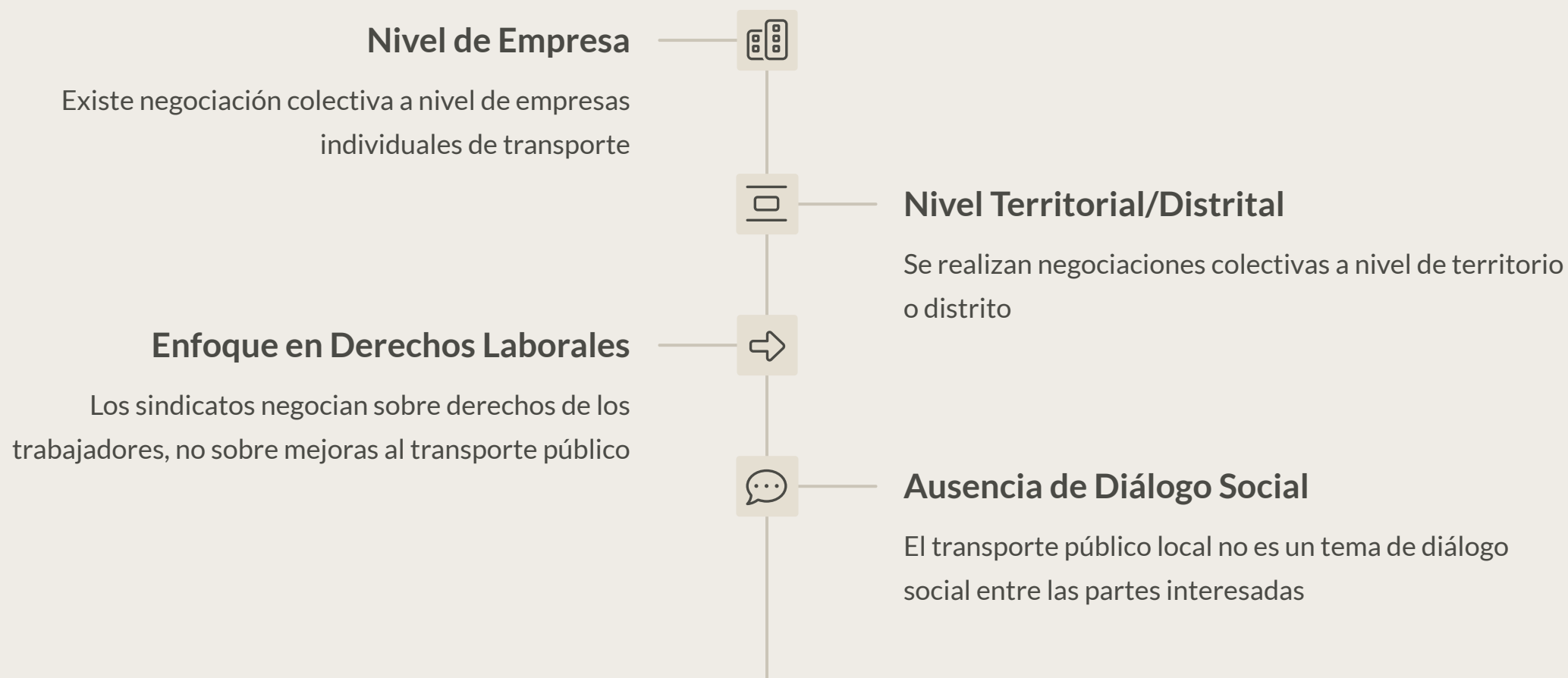
Relaciones Laborales en el Transporte Público



El empleo en el sector del transporte público en Belgrado se concentra principalmente en el transporte por carretera (autobuses), que representa el 92% de los trabajadores, mientras que el tranvía emplea al 8% restante. No hay empleados en metro (inexistente) ni en transporte fluvial/marítimo.

Las relaciones laborales están reguladas por diversas leyes, incluyendo la Decisión sobre el servicio público de transbordadores, la Decisión sobre el transporte gratuito, las Normas de la secretaría municipal y del transporte público, la Ley de seguridad vial, la Ley de transporte de pasajeros en la vía pública y el Derecho laboral. Existen leyes específicas que regulan salarios, jornada laboral, condiciones laborales y seguridad y salud en el trabajo.

Diálogo Social y Negociación Colectiva



A pesar de la existencia de negociación colectiva tanto a nivel de empresa como territorial/distrital, el transporte público local no es un tema de diálogo social en Belgrado. Los sindicatos no negocian sobre la mejora del transporte público, sino que se centran exclusivamente en los derechos de los trabajadores de ese sector.

Esta situación limita la capacidad de influencia de los trabajadores en la planificación y desarrollo del sistema de transporte público, a pesar de ser actores fundamentales en su funcionamiento diario. La falta de un órgano representativo que asesore a las autoridades en cuestiones de movilidad agrava esta desconexión entre las políticas públicas y las necesidades reales de trabajadores y usuarios.



Transporte Público en Lisboa: Análisis del Sistema y Desafíos

Este análisis presenta una visión detallada del sistema de transporte público en Lisboa, capital de Portugal. Examinaremos las características principales de la red de transporte, su infraestructura, modelos de gestión y los desafíos que enfrenta actualmente.

Lisboa, con su compleja geografía y creciente área metropolitana, depende significativamente del transporte público para la movilidad urbana. Este estudio técnico aborda tanto los aspectos operativos como los sociales, ambientales y laborales que impactan en el funcionamiento del sistema.

AT por ANGEL JUBERIAS TORRUBIA

Perfil Demográfico y Geográfico de Lisboa

Lisboa, capital de Portugal, presenta características geográficas y demográficas que condicionan directamente su sistema de transporte. La ciudad cuenta con tres divisiones territoriales principales que debemos considerar para cualquier análisis de movilidad:

- Ciudad de Lisboa: 100 km² con 567.131 habitantes
- Gran Lisboa: 1.390 km² con 2.126.578 habitantes
- Área Metropolitana (AML): 3.015 km² con 2.961.177 habitantes

La densidad poblacional dentro de la ciudad alcanza 5.572,4 habitantes/km², con una población activa en Gran Lisboa de 1.139.300 personas y una tasa de desempleo del 6,5%. El contraste entre el centro urbano compacto y la extensa área metropolitana genera desafíos específicos para la planificación del transporte.



Estructura del Transporte Público por Carretera



Amplia Utilización

El transporte por carretera representa más del 30% de la participación modal en Lisboa, convirtiéndolo en uno de los pilares fundamentales de la movilidad urbana. Esta alta tasa de utilización refleja la dependencia de la población del sistema de autobuses para desplazamientos diarios.



Modelo Mixto de Gestión

Lisboa opera bajo un modelo de propiedad mixto (público-privado) en su red de autobuses. Esta estructura dual permite cierta flexibilidad operativa, pero también genera tensiones en cuanto a la uniformidad de servicios y condiciones laborales entre diferentes operadores.



Intentos de Privatización

Se han realizado diversos intentos de privatización en el sector, lo que ha generado preocupación entre sindicatos como USL/CGTP-IN por las posibles repercusiones en las condiciones laborales y la calidad del servicio ofrecido a los ciudadanos lisboetas.

Red de Metro y Tranvías: Estructura e Intentos de Privatización



Sistema de Metro

Lisboa cuenta con una red de metro limitada pero esencial, caracterizada por pocas líneas que dan servicio principalmente al área central. Este sistema es de propiedad pública, aunque ha enfrentado intentos de privatización que han generado respuestas sindicales.

Red de Tranvías

El sistema de tranvías de Lisboa, emblemático pero limitado, opera algunas líneas históricas como el famoso Tranvía 28. Al igual que el metro, es de gestión pública y también ha sido objeto de intentos de privatización. Sin embargo, a diferencia del caso del metro, las organizaciones sindicales no han realizado campañas significativas contra estos intentos.

Las acciones sindicales frente a la privatización del metro han incluido plenarios con trabajadores e intervenciones en asambleas municipales, demostrando un enfoque más proactivo en este subsector.

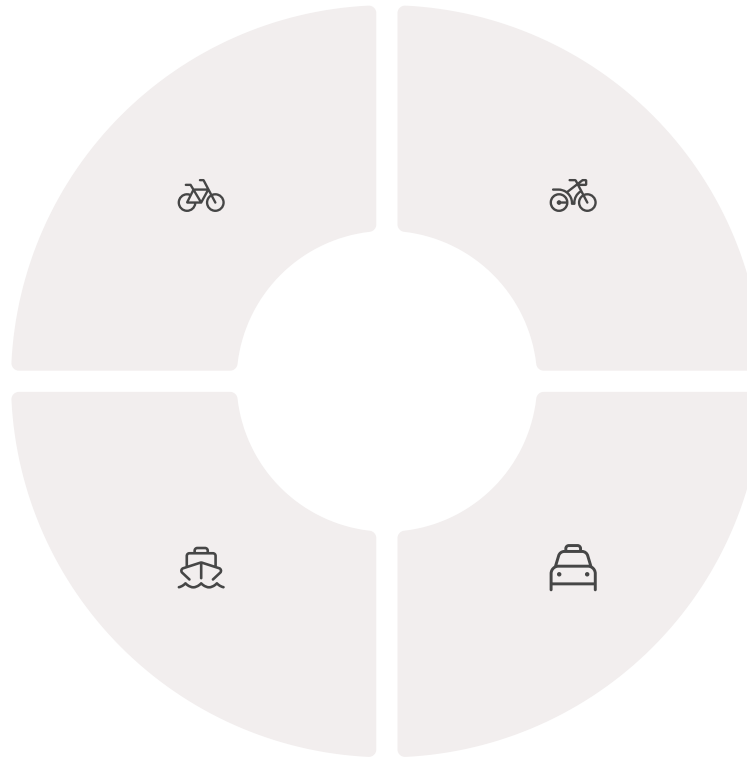
Sistemas Complementarios de Movilidad Urbana

Uso de Bicicletas

Lisboa ha incrementado el uso de bicicletas como medio de transporte alternativo, implementando sistemas de bicicletas compartidas y desarrollando infraestructura ciclista a pesar de la topografía desafiante de la ciudad, con importantes desniveles en varias zonas.

Transporte Fluvial

El transporte por río/mar es ampliamente utilizado en Lisboa, aprovechando la ubicación junto al estuario del Tajo. Este sistema es de propiedad pública y ha enfrentado intentos de privatización, aunque no se han proporcionado detalles específicos sobre estos procesos.



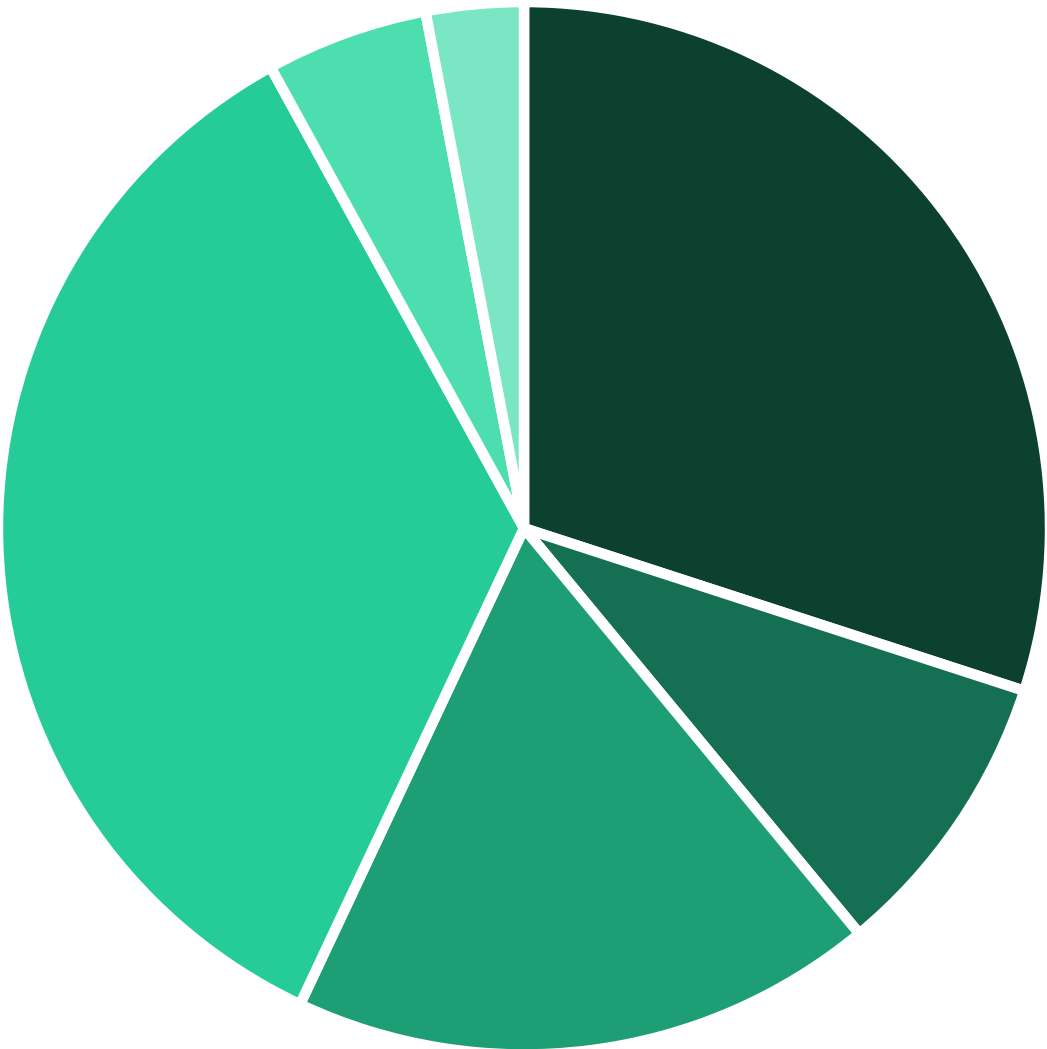
Motocicletas

Las motocicletas juegan un papel relevante en la movilidad urbana lisboeta, aunque su importancia relativa no ha sido cuantificada específicamente en los datos proporcionados. Su flexibilidad para sortear el tráfico las convierte en una opción atractiva para desplazamientos urbanos.

Taxis y VTC

Los servicios de taxi representan aproximadamente el 30% del transporte local, mientras que plataformas como Uber y similares dominan con un 60% de cuota. Esta transformación ha reconfigurado significativamente el sector del transporte individual en Lisboa.

Congestión Vial y Distribución Modal del Transporte



■ Transporte Público ■ Taxis Tradicionales ■ VTC (Uber, etc.) ■ Transporte Privado ■ Transporte Fluvial ■ Bicicletas/Otros

Lisboa experimenta una congestión vial significativa, con retrasos importantes tanto en horas punta como en valle. Este problema estructural afecta a la eficiencia del transporte público de superficie y deteriora la calidad de vida urbana. Actualmente, la ciudad no implementa tarifas adicionales o peajes urbanos para mitigar la congestión.

La distribución modal muestra una dependencia significativa del vehículo privado (35%), mientras que el transporte público convencional alcanza un 30%. Los servicios de VTC y taxis suman un 27% del total, evidenciando la importancia creciente de estas alternativas frente a los desafíos del transporte colectivo tradicional.

Sistema de Billetaje Integrado y Accesibilidad



Innovación Digital

Lisboa ha implementado la compra de billetes a través de aplicaciones móviles e internet, facilitando el acceso al sistema de transporte mediante soluciones tecnológicas. Estas herramientas digitales complementan los métodos tradicionales y aumentan la accesibilidad para usuarios familiarizados con la tecnología.



Tarjetas Inteligentes

El sistema de tarjetas inteligentes permite la integración entre diferentes modos de transporte, simplificando la experiencia del usuario y promoviendo la intermodalidad. Este sistema facilita transbordos y reduce las barreras para utilizar múltiples modos de transporte en un mismo trayecto.



Infraestructura Física

La ciudad cuenta con máquinas expendedoras en numerosas ubicaciones estratégicas y puntos de venta distribuidos por toda la ciudad, garantizando que incluso usuarios sin acceso a tecnología puedan adquirir billetes fácilmente. Esta red física complementa las soluciones digitales.

Impacto Ambiental del Transporte Público

El sistema de transporte de Lisboa genera impactos ambientales significativos en tres áreas principales: calidad del aire, contaminación acústica y emisiones de gases de efecto invernadero. Estos efectos son especialmente relevantes considerando la significativa congestión vial que experimenta la ciudad.

A pesar de la importancia de estos impactos, las organizaciones sindicales como USL/CGTP-IN no están actualmente involucradas en el desarrollo de políticas para combatir la contaminación del aire urbano ni han desarrollado campañas específicas de concienciación sobre estos temas ambientales.

Adicionalmente, según la información proporcionada, no se prevén medidas de carga adicionales para vehículos pesados o automóviles con el objetivo de mantenerlos fuera de la ciudad y reducir la contaminación atmosférica, lo que podría indicar un enfoque limitado en las estrategias de mitigación ambiental.



Impactos en la Salud

- Problemas respiratorios por contaminación atmosférica
- Estrés por ruido de tráfico constante
- Impactos psicológicos por tiempos de desplazamiento prolongados

Seguridad Vial y Aspectos Sociales del Transporte

Seguridad Vial

1

Las políticas de seguridad vial en Lisboa son desarrolladas por autoridades específicas, pero según la información proporcionada, las organizaciones sindicales no están activamente involucradas en su desarrollo ni organizan campañas de sensibilización sobre este tema crucial.

2

Conciliación Laboral

Los sindicatos como USL/CGTP-IN sí han planteado ante las autoridades pertinentes los problemas relacionados con el equilibrio entre la vida laboral y personal, particularmente en lo referente a la reducción del tiempo perdido por los trabajadores en sus desplazamientos debido a las malas condiciones del tráfico.

Éxito en Propuestas

3

Según los datos proporcionados, las propuestas de las organizaciones sindicales relacionadas con aspectos sociales del transporte han sido aprobadas parcial o totalmente por las autoridades competentes, lo que sugiere un cierto nivel de efectividad en la representación de los intereses de los trabajadores.

Los aspectos sociales del transporte público en Lisboa están intrínsecamente vinculados a la calidad de vida de los trabajadores y usuarios. La significativa congestión vial impacta negativamente en los tiempos de desplazamiento, afectando la conciliación familiar y laboral de miles de personas diariamente.

Conclusiones y Perspectivas Futuras

1 Sistema de Transporte Complejo

Lisboa presenta un sistema de transporte público multifacético con diferentes modos (autobús, metro, tranvía, transporte fluvial) y modelos de gestión mixtos. La integración tarifaria y los sistemas de billeteo modernos representan avances significativos, pero persisten desafíos estructurales.

2 Amenazas de Privatización

Los intentos de privatización en diversos componentes del sistema (autobuses, metro, tranvías y transporte fluvial) constituyen una preocupación significativa para las organizaciones sindicales, que han respondido con diferentes niveles de activismo según el subsector afectado.

3 Desafíos Pendientes

La congestión vial significativa, el impacto ambiental y los aspectos sociales relacionados con los largos tiempos de desplazamiento siguen siendo problemas no resueltos que requieren un enfoque integral y la participación activa de todos los actores, incluidos los sindicatos.

Para el futuro desarrollo del transporte público en Lisboa, será crucial fortalecer la participación sindical en cuestiones ambientales y de seguridad vial, áreas donde actualmente no existe una implicación significativa. Asimismo, el equilibrio entre innovación tecnológica, sostenibilidad ambiental y condiciones laborales dignas representará un desafío central en la evolución del sistema.

We would like to thank the members who responded to the questionnaires.

We hope that this publication will be useful in your union activities.

The Working Group was made up by:

- **Olivier Clement**
- **Angel Juberius Torrubia**
- **Jesmond Marshall**

Coordinator from the PC Myriam Fuentes