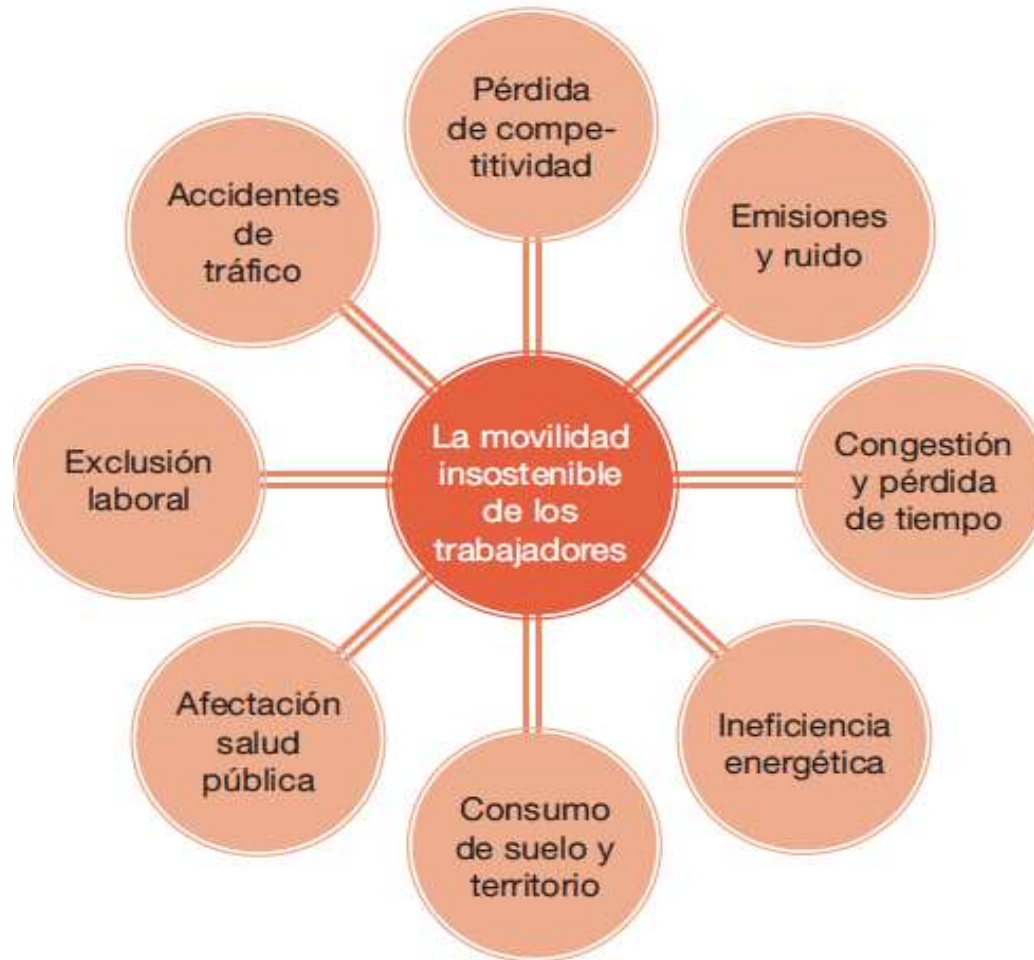


Integración de los Planes de Movilidad en el sistema de gestión de la prevención de las empresas

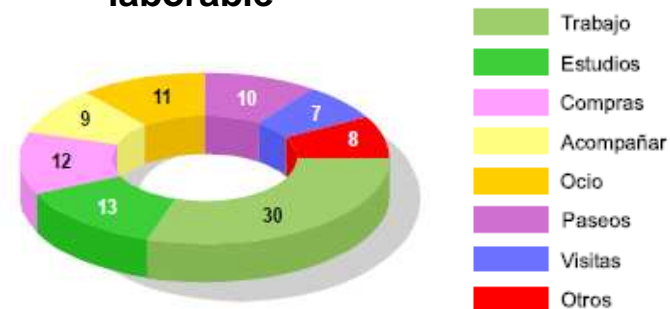
Manel Ferri Tomàs
Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente de la
CS CCOO Area de movilidad

Barcelona 29 de maig 2013

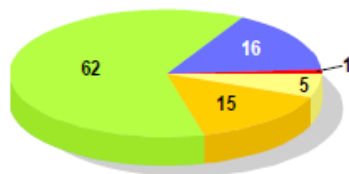
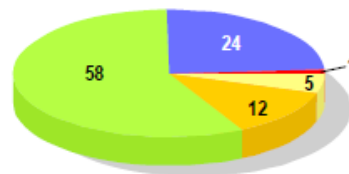
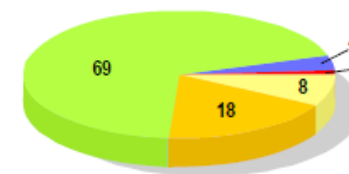
Los impactos sociales, ambientales y económicos asociados al modelo actual de movilidad







Motivo de los desplazamientos en día laborable



Distribución modal en los desplazamientos al centro de trabajo

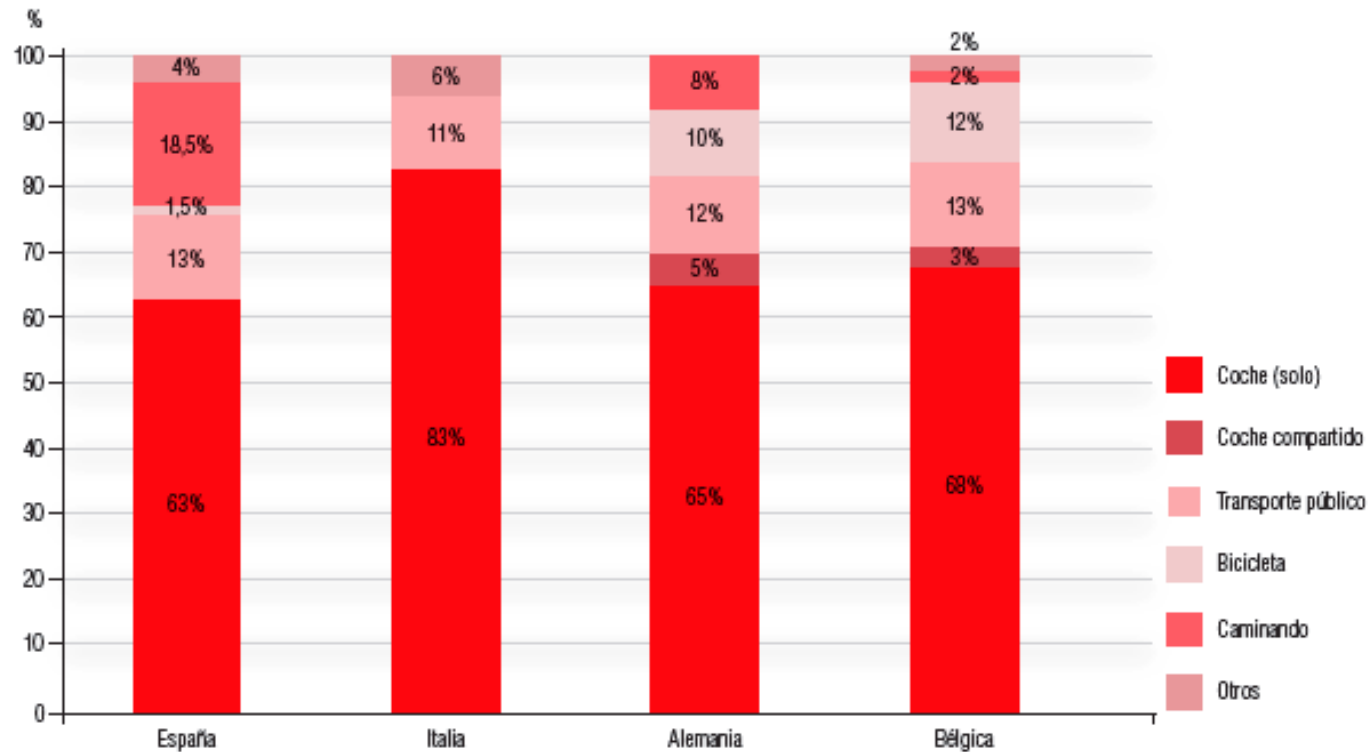

Total

Área metropolitana

Área no metropolitana

 Sólo a pie menos de 5 minutos
 Sólo a pie más de 5 minutos

 Sólo público
 Sólo privado

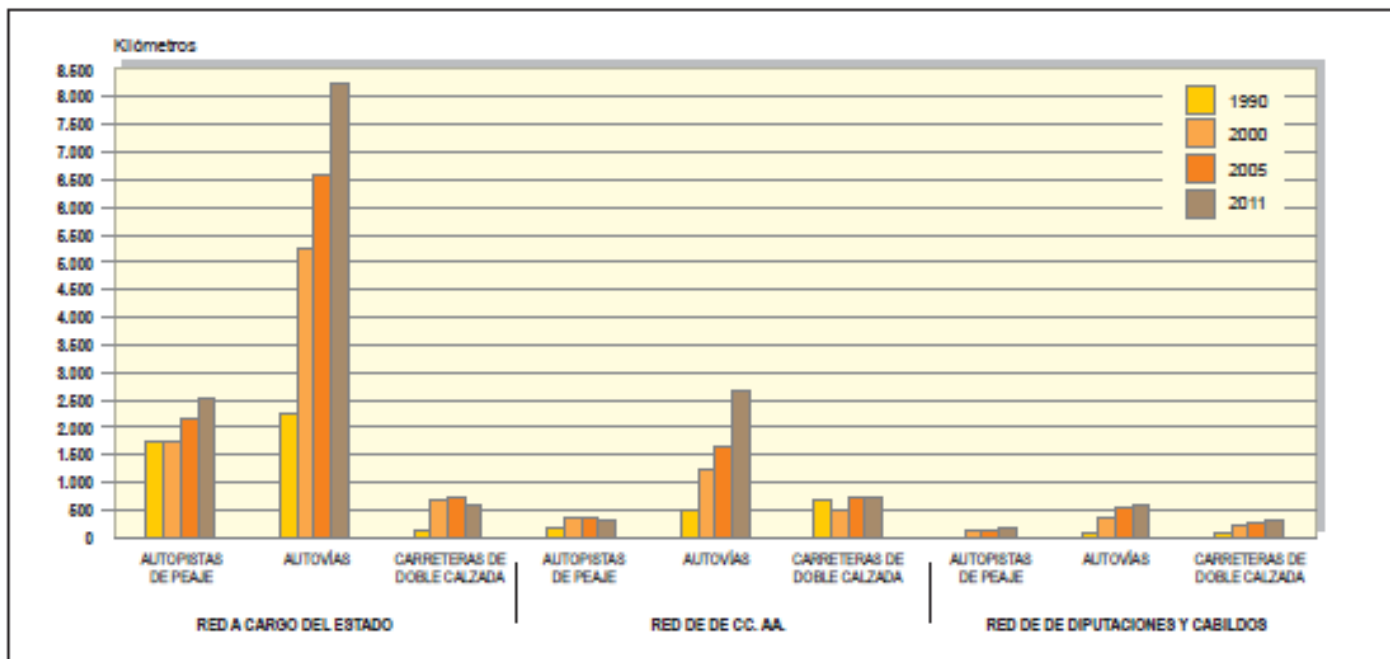
 Público y privado

COMPARACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS TRAYECTOS CASA-TRABAJO EN 4 PAÍSES



Fuente: Proyecto europeo E-Cosmos

Evolución de las vías de gran capacidad 1990 - 2011



El crecimiento de la red viaria de gran capacidad promueve cada vez más **la descentralización y dispersión de los centros de trabajo**

- Como consecuencia del **alejamiento** entre la residencia y los centros de trabajo y del **aumento de la congestión viaria**
- Cada vez **conducimos más tiempo y más lejos** y en consecuencia nos exponemos a un mayor riesgo
- Y, **ello agravado** por condiciones estresantes asociadas al tráfico, pérdida de sueño, angustia, cansancio, irritabilidad...

- La ley dice que tendrán la consideración de **accidentes de trabajo**: Los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo.
- Que suceda **en el camino de ida o vuelta entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo**
- Que no se produzca **interrupciones voluntarias** durante el trayecto
- Que se realizan en **el itinerario habitual** (no necesariamente el más corto)



istas La consecuencia: los accidentes laborales de tráfico

Los accidentes de tráfico donde intervienen asalariados y que se producen *in itinere* o *in misión*, tienen características comunes:

- Se producen **fuera del espacio físico de la empresa**
- En la mayoría de casos en la **vía pública**
- Son a la vez accidentes de **tráfico** y accidentes **laborales**

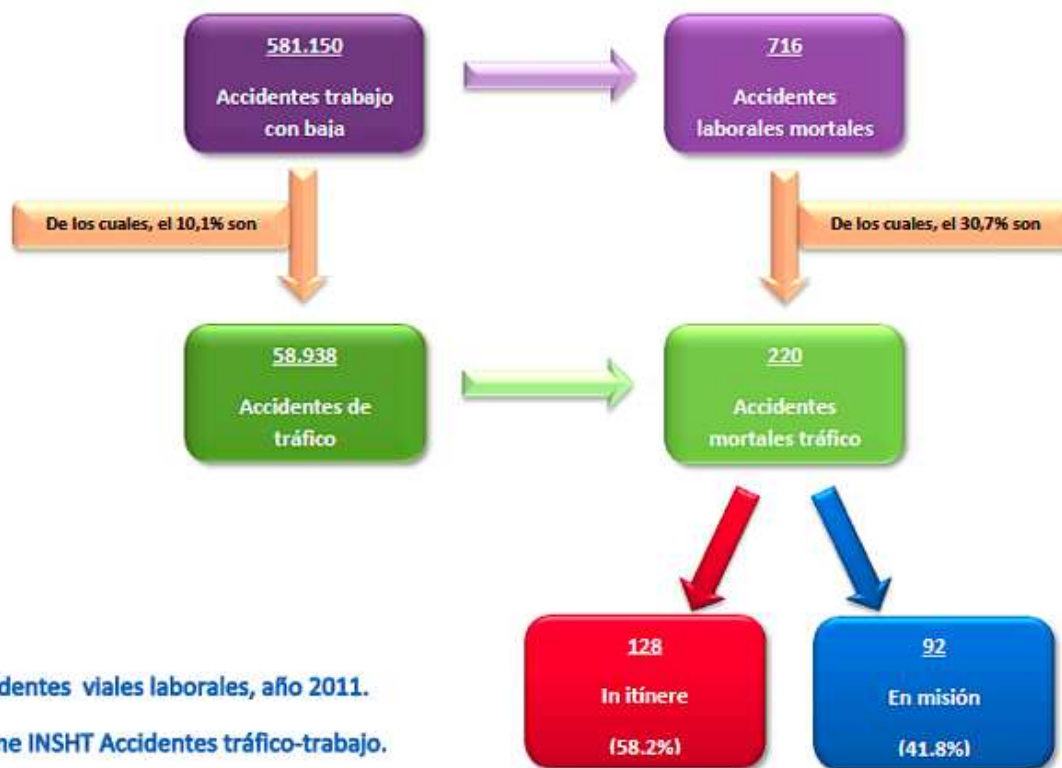
***Por tanto la responsabilidad de su prevención recae sobre:
Empresarios y poderes públicos***

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Variación 2004 - 11
Accidentes con baja "in itinere"	84.020	90.923	91.879	97.086	90.720	79.137	76.441	68.566	-18
Leves	80.947	88.392	89.631	94.885	88.857	77.624	75.035	67.384	-7
Graves	2.582	2.180	1.892	1.860	1.608	1.314	1.218	1.017	-53
Mortales	491	351	356	341	255	199	188	165	-62

Total Índices	591,4	613,6	592,7	604,6	571,3	529,4	519,6	470,2	-12
Índice de Incidencia de leves (1)	569,8	596,5	578,2	590,9	559,6	519,3	510,0	462,1	-10
Índice de Incidencia de graves (1)	18,2	14,7	12,2	11,6	10,1	8,8	8,3	7,0	-54
Índice de Incidencia de mortales (1)	3,5	2,4	2,3	2,1	1,6	1,3	1,3	1,1	-63

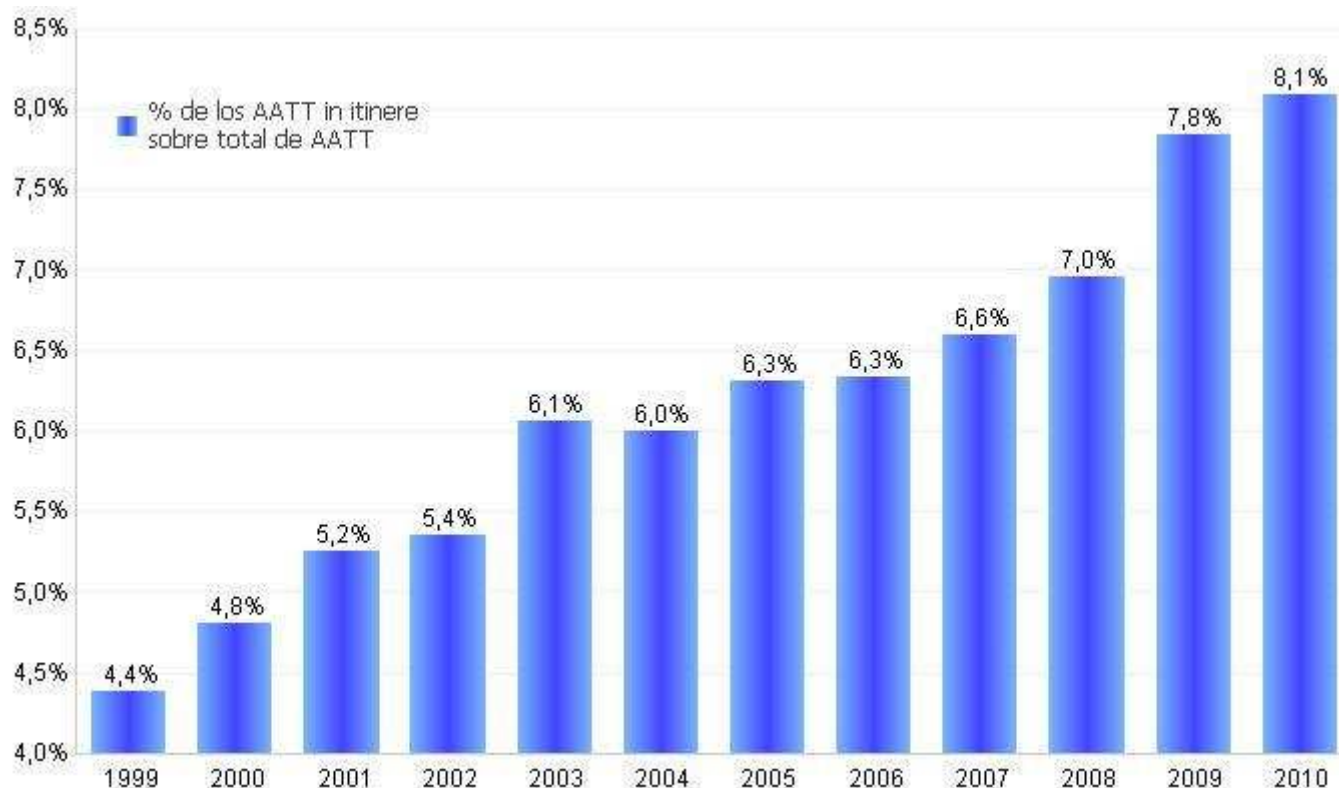
(1) Número de accidentes por cada cien mil afiliados a la SS

	2007	% In itinere	2008	% In itinere	2009	% In itinere	2010	% In itinere	2011	% In itinere
Accidentes de trabajo con baja	1.022.067	9	895.679	10	696.577	11	645.964	12	581.150	12
Leves	1.010.459	9	886.114	10	689.250	11	639.054	12	575.021	12
Graves	10.441	18	8.500	19	6.496	20	6.153	20	5.413	19
Mortales	1.167	29	1.065	24	831	24	757	25	716	23



Accidentes viales laborales, año 2011.
Informe INSHT Accidentes tráfico-trabajo.

Evolución del número de accidentes *in itinere* en hombres de 25 a 44 años



■ Fuente: Observatorio estatal de condiciones de trabajo

Accidentes in itinere en Europa

- El 45% de las muertes y un 10% de los accidentes laborales en Bélgica guardaban relación con el trayecto in itinere.
- El 45% de las muertes y un 13% de los accidentes laborales en Finlandia guardaban relación con el trayecto in itinere.
- El 47% de las muertes y un 10% de los accidentes laborales en Francia guardaban relación con el trayecto in itinere.
- El 43% de las muertes y un 15% de los accidentes laborales en Alemania guardaban relación con el trayecto in itinere.
- El 21% de las muertes y un 6% de los accidentes laborales en Italia guardaban relación con el trayecto in itinere.
- El 16% de las muertes y un 6% de los accidentes laborales en Portugal guardaban relación con el trayecto in itinere.

El 29% de las muertes y un 8% de los accidentes laborales en España guardaban relación con el trayecto in itinere.

Fuente: Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung German Social Accident Insurance

http://www.dguv.de/inhalt/zahlen/au_wu/wu_toedlich/index.jsp año 2004

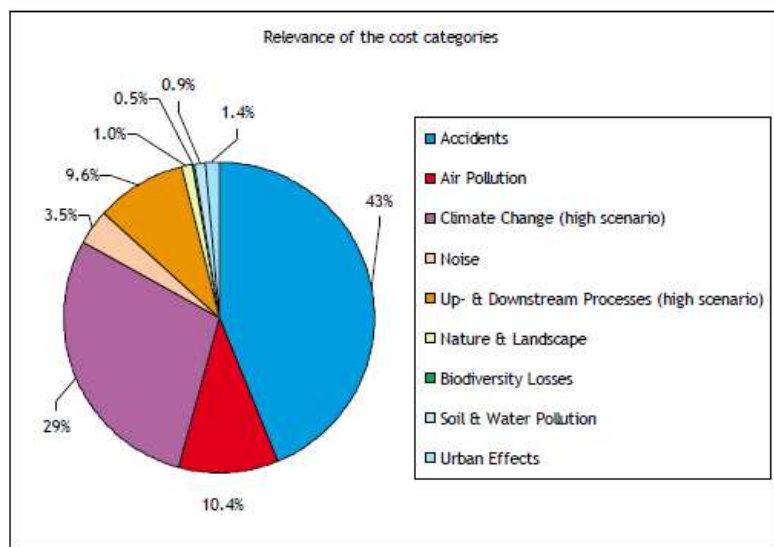
04/06/2013

- El 11,8% de los accidentes de trabajo con baja son accidentes in itinere, pudiéndose observar una **tendencia global creciente** de este tipo de accidentes
- El grupo de edad que recoge mayor número de accidentes in itinere, entre los **hombres, es el de 25 a 44 años**, mientras que en las **mujeres es el de 24 años o menos**
- En 2008 y en 2009 del total de las víctimas de accidentes de tráfico un **60 % y un 54%**, respectivamente, **fueron accidentes de trabajo** (in misión e in itinere)
- Del total de accidentes de trabajo de tráfico **el 70% fueron accidentes in itinere y el otro 30% fueron en misión**

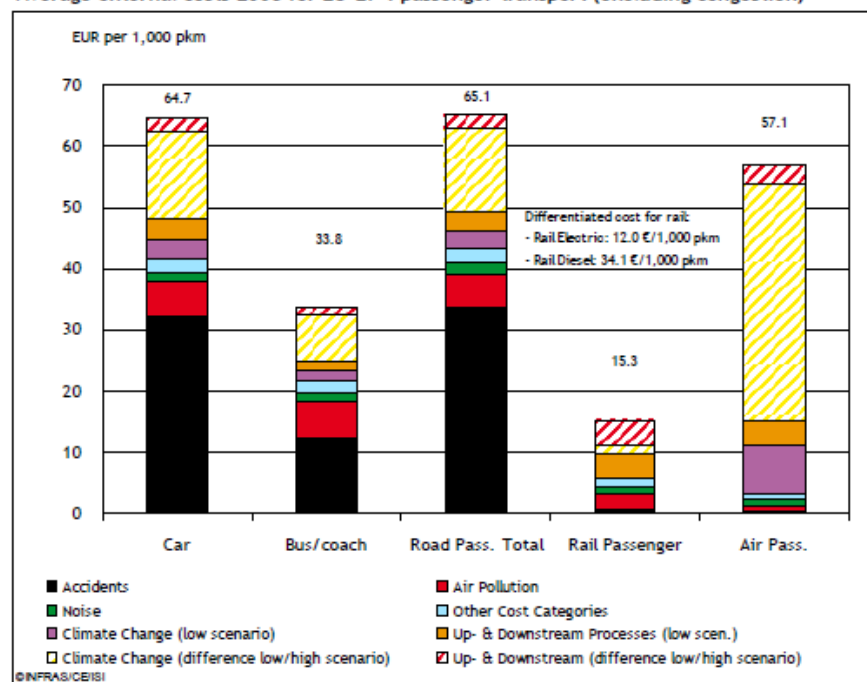
- Las pérdidas económicas en el sistema de la Seguridad Social por el impacto de los accidentes de tráfico entre 2000-2010 alcanzaron **un 1,21% del PIB**
- Se consideran, los **gastos sanitarios** de las víctimas y socialmente, el conjunto de personas que **dejan de trabajar y cotizar**. También considera **los beneficios hipotéticos perdidos** en el sistema de la SS en caso de no haber accidente.
- Los costes principales son :
 - pensiones por incapacidad permanente, jubilación y muerte y supervivencia (viudedad, orfandad)
 - incapacidad temporal
 - prestación familiar por hijo a cargo,
 - otras prestaciones como el auxilio por defunción

Fuente: *Los accidentes de tráfico y su incidencia en el sistema de la Seguridad Social (2000-2010)*. Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

- En la movilidad, existen externalidades negativas que son **excluidas del balance económico** a pesar de los impactos sociales y ambientales que suponen para el conjunto de la sociedad.



Average external costs 2008 for EU-27*: passenger transport (excluding congestion)



◆ Fuente: External costs of transport in Europe, 2011

Riesgo de accidente asociado a distintos modos de movilidad

Tipo de vehículo	Nivel de riesgo
Automóvil	100
Autobús	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Automóvil= base 100

Fuente: Comisión Europea

Los transportes públicos colectivos **son entre 10 y 30 veces más seguros** que el coche por viajero/Km



Los principios de la acción preventiva dicen que:

- Los riesgos se han de **evitar**
- Se han de **evaluar** aquellos que no se puedan evitar
- Se han de **combatir en su origen**
- Se han de adoptar medidas que antepongan la **protección colectiva** delante de la individual

- Un modelo de movilidad al trabajo exageradamente **dependiente del uso de los vehículos a motor privados** tiene como consecuencia una alta tasa de accidentalidad vial
- Que perjudica en primer lugar **a las víctimas**, pero también al bienestar de **la sociedad en general** y, **a la competitividad empresarial**, en particular
- **Esta alta siniestralidad es evitable**, por ello, inexcusablemente, hay que actuar, des de las administraciones públicas y desde las empresas, pero también des de la acción sindical para cambiar el modelo de movilidad hegemónico

El mejor plan de prevención, para evitar en origen el riesgo de accidente es el plan de movilidad sostenible y segura al trabajo

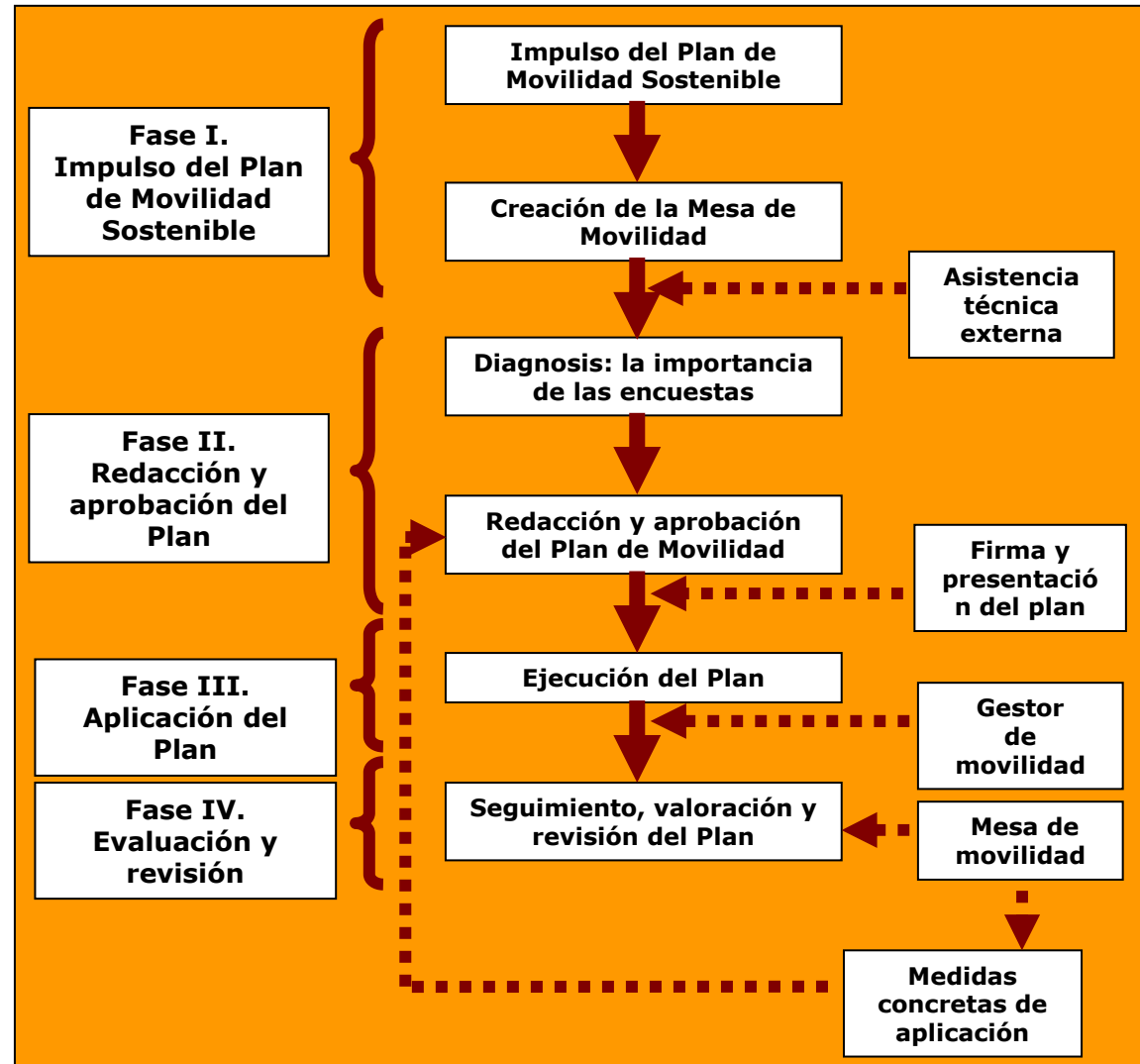
- **La Ley de movilidad de Catalunya (2003)**
 - Favorece los sistemas de transporte a la demanda de los polígonos industriales y la *Ley de Valencia* (2011) hace referencia a la movilidad laboral relacionándola, de manera más o menos precisa, con los planes municipales, comarcales y metropolitanos de movilidad

- **Decreto 344/2006, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada en Catalunya.**
 - Los planes territoriales y urbanísticos y los proyectos de nuevas instalaciones que se determinen por reglamento, tendrán que incluir un estudio de evaluación de la movilidad generada que promueva la movilidad sostenible

- ***Decreto 152/2007, de aprobación del Plan de actuaciones para la mejora de la calidad del aire del área de Barcelona.***
 - Se han de dotar de planes de movilidad los centros de trabajo y generadores de movilidad de las administraciones públicas con más de 200 trabajadores y de las empresas de más 500 trabajadores

- ***RD404/2010 de reducción de cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral***
 - Las empresas deben acreditar la realización al menos, de dos de una serie de acciones que se proponen, una de las cuales es contar con un plan de movilidad vial para prevenir los accidentes en misión e *in itinere*.

Planificación y gestión de la movilidad sostenible a los centros de trabajo



- Constituir **Mesas o Comisiones de movilidad** de polígonos, empresas, grandes equipamientos, etc.
 - Espacios estables de participación y concertación participados por los representantes de los trabajadores/as, por las direcciones de las empresas y/o administraciones, por las administraciones locales y sectoriales y los operadores de transporte
 - Deben estar representados los trabajadores/as externos
 - El objetivo es promover y colaborar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, que ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito

- Elaborar **planes de movilidad sostenible**
- A partir de la demanda y la oferta de la movilidad se han de establecer las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas determinar los responsables, el coste y la financiación y establecer indicadores de seguimiento





- **El objetivo prioritario** ha de ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa y económica de los trabajadores y trabajadoras, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado motorizado
- Analizar para conocer; conocer para actuar
- Un Plan de movilidad sostenible es un compromiso mutuo entre las empresas, las administraciones públicas y los trabajadores y trabajadoras
- Un Plan de movilidad sostenible es un proceso dinámico que no se cierra nunca, sino que ha de estar en permanente revisión

- ❑ El Plan ha de constar de tres partes :
 - ❑ **La diagnosis o análisis.**
 - ❑ **Plan de acción**
 - ❑ **Indicadores de control y seguimiento del plan**
- **Diagnosis.** Conocer la realidad para transformarla. Recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y disfunciones
 - **Características del centro de trabajo.** Sector de actividad, número de trabajadores, localización, etc.
 - **Demanda.** Conocer los hábitos, las necesidades y las problemáticas de los trabajadores: La encuesta
 - **Oferta.** Infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad



- **Plan de acción.** Plantear e impulsar las medidas correctoras y de actuación
 - Hacer propuestas operativas concretando objetivos temporales, incluyendo el presupuesto y la responsabilidad de ejecución de las medidas.
- ***Potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta:***
 - Garantizar unos itinerarios seguros y cómodos con aceras anchas, pavimentadas, iluminadas, control de la indisciplina en el aparcamiento, etc.
 - Instalación de aparcamientos de bicis seguros y resguardados, prioritariamente en el interior de los edificios. Instalar vestuarios y duchas

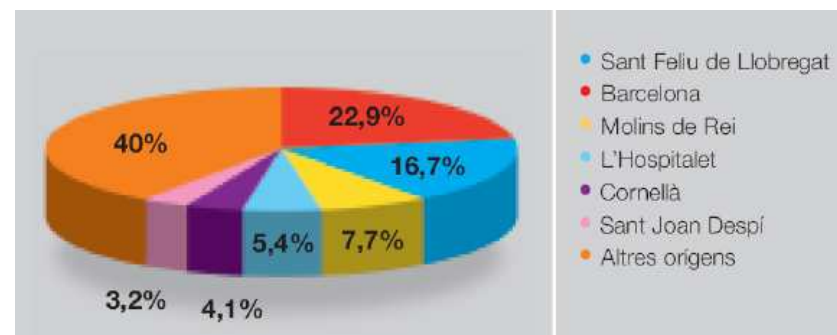
- Implantación de la flota de bicicletas del centro de trabajo
- Creación de servicios públicos de bicicletas
- Edición de una guía informativa que recoja las recomendaciones básicas para la realización de los trayectos en bicicleta incluyendo los itinerarios más seguros y accesibles
- Pacificar el tráfico del entorno



Características del polígono



Procedencia de los trabajadores



Modos de desplazamiento

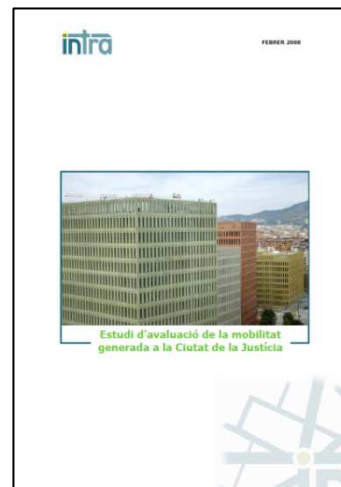


- En 2010 se realizó **un carril bici** para enlazar el polígono con los municipios colindantes en la antigua N-340
- Se han instalado **aparcaminetos** en la zona urbana y en los alrededores de la estación ferroviaria desde la cual hay un itinerario cómodo y seguro al polígono
- Para atender la demanda creciente algunas empresas se han empezado a dotar de **aparcamiento propio de bicicleta**



- ***Aumentar los desplazamientos en transporte público:***
 - Informar a los trabajadores y trabajadoras de la oferta de transporte público
 - Adecuar los horarios del transporte público a las entradas y salidas de los trabajadores y trabajadoras, reforzar las frecuencias y la capacidad
 - Implantar nuevos servicios y adecuar las líneas de bus existentes, cambiando itinerarios para mejorar la cobertura territorial y acercar las paradas a los centros de trabajo
 - Bonificación de los abonos de transporte. Los RD6/2010 y RD1788/2010, establecen exenciones en el IRPF a los trabajadores y de las cotizaciones de la SS de los empresarios, cuando estos facilitan abonos de transporte público

- El nuevo equipamiento judicial supuso el traslado de casi **2.500 trabajadores/as** y más de **10.000 visitantes diarios**
- En 2008 se concluyó **El Estudio de evaluación de la movilidad generada** que analizaba el incremento potencial de desplazamientos provocado por el nuevo equipamiento judicial,
- Analizó las **necesidades de movilidad** de las personas que se desplazarían hasta el nuevo emplazamiento y estableció **propuestas favoreciendo el acceso en movilidad sostenible**





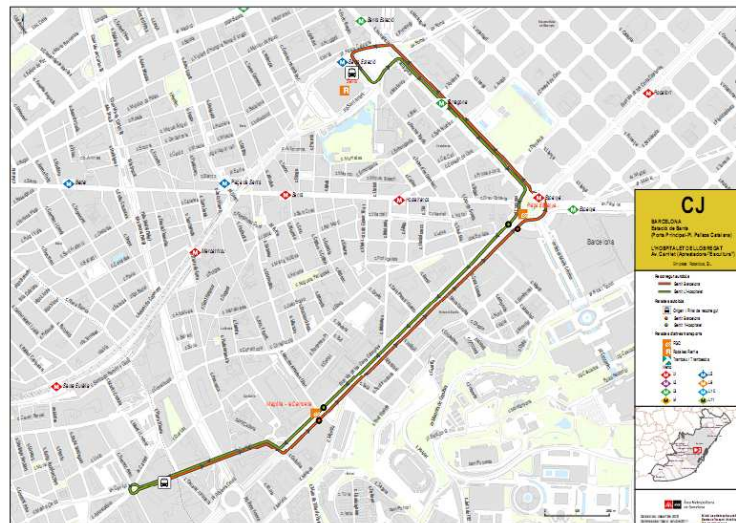
istas El autobús lanzadera a la nueva Ciudad de la Justicia

- Cuando en 2009 entró en pleno rendimiento la Ciudad de la Justicia, se implantó **el bus lanzadera CJ**
- Como promotor del complejo judicial la línea **esta cofinanciada por el Departamento de Justicia** de la Generalitat de Catalunya, además de por la Entidad metropolitana de transporte de Barcelona



El autobús lanzadera a la nueva Ciudad de la Justicia

- El autobús une la estación de Sants, **el más potente intercambiador ferroviario de transporte público de Barcelona**, con la Ciudad de la Justicia
- Tiene una frecuencia de paso de **15 minutos** y un tiempo de recorrido de **15 minutos**



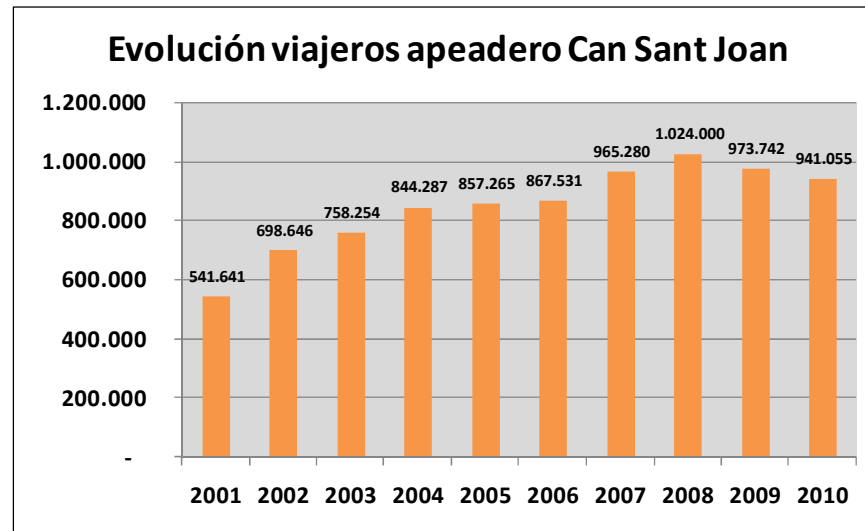
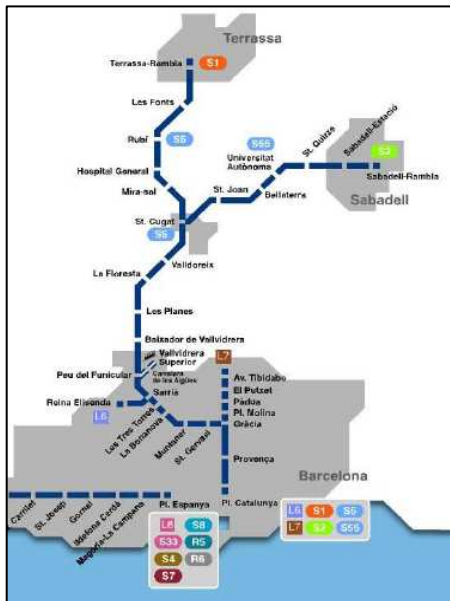
- Para mejorar el tiempo de recorrido **se habilitó un carril bus contrasentido en la calle Tarragona** para ahorrar 5 minutos de trayecto
- En 2009 tuvo una media de **700 viajeros diarios**, en 2010 y en 2012 ha alcanzado los **1.000 viajeros diarios**. Con un total de 253.000 viajeros anuales.



- **12.000** trabajadores y trabajadoras
- Unas **40 empresas** mayoritariamente medianas y grandes
- **Polígono mixto** sector servicios e industrial (HP, Banc Sabadell, Sharp, TVE, Correos, Catalana d' Occident, Novotel, etc.)
- **5 escuelas** (1 universitaria) con 4.000 alumnos/as



- Del total de trabajadores/as que se desplazan al polígono, **un 26% utilizan el ferrocarril**: en total casi un 1.000.000 de viajeros anuales
- El 60% de los viajeros del ferrocarril acceden a pie a sus centros de trabajo y el **40% utilizan el bus lanzadera**





istas

En transporte público al polígono Can Sant Joan

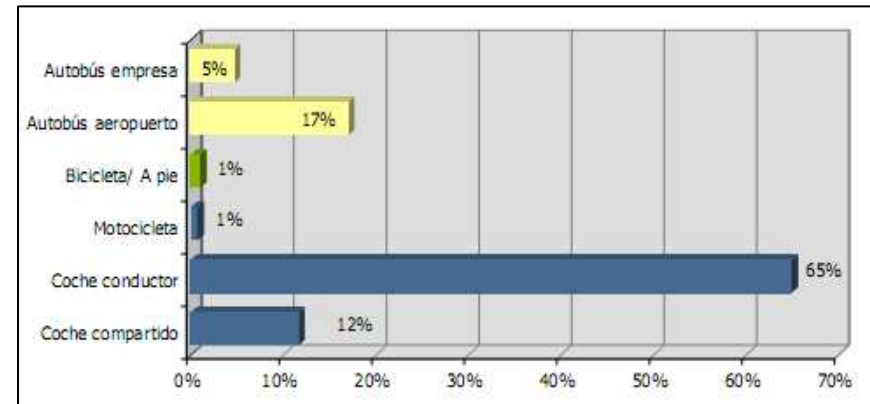
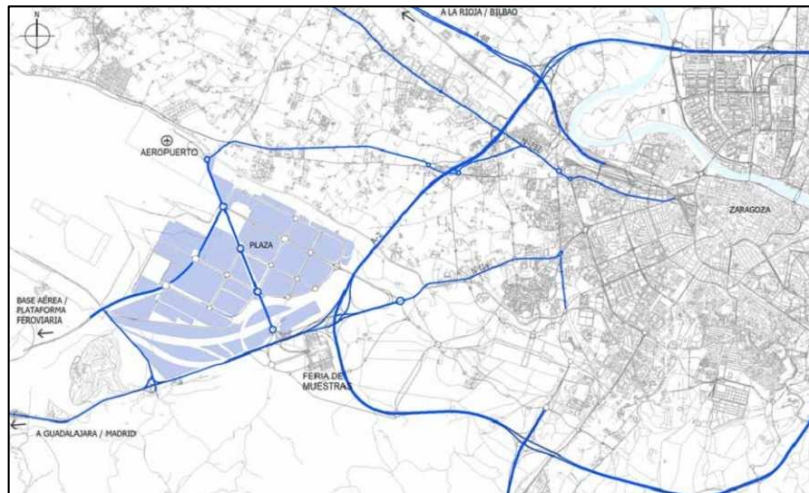
www.istas.ccoo.es

- Intermodalidad ferroviaria- autobús: **eficaz, rápida y cómoda**
- Tiempo de viaje **atractivo**
- Bus lanzadera **exclusivamente laboral**, sin recorrido por casco urbano
- **Oferta ajustada a la demanda**, horarios y recorrido
- La media de usuarios es de unos **1.500 al día** y tuvo **370.000 en 2012**

FGC Ferrocarrils de Catalunya		Horari feiners Gener 2009	
Autobús Sant Joan ↔ Polígon Can Sant Joan		Circula de dilluns a divendres feiners, excepte mes d'agost i festes locals de Barcelona	
Estació Sant Joan	6:42	7:06	7:30
TVE / Novotel	6:43	7:07	7:31
Gimbemat / THAU	6:45	7:09	7:33
Hewlett Packard	6:46	7:10	7:34
Roche Diagnostics	6:47	7:11	7:35
Deutsche Bank	6:48	7:12	7:36
Can St. Joan Business C.	6:48	7:12	7:36
Culligan	6:49	7:13	7:37
Dermofarm	6:50	7:14	7:38
Top Cable	6:51	7:15	7:39
Salvases Logística	6:52	7:16	7:40
Sharp / Banc de Sabadell	6:53	7:17	7:41
Cornisa	6:54	7:18	7:42
Gestelner	6:55	7:19	7:43
Sharp / Banc de Sabadell	6:56	7:20	7:44
Can St. Joan Business C.	6:57	7:21	7:45
Deutsche Bank	6:58	7:22	7:46
Roche Diagnostics	6:59	7:23	7:47
Hewlett Packard	7:01	7:25	7:49
Gimbemat / THAU	7:04	7:28	7:52
TVE / Novotel	7:05	7:29	7:53
Estació Sant Joan	7:06	7:30	7:54

04/06/2013

- En 2005 se inaugura, en una encrucijada de la red viaria de la periferia de Zaragoza, el Polígono logístico PLAZA, actualmente cuenta con unos 12.000 trabajadores/as
- Apovechando el paso del bus del aeropuerto por el sector se reconvirtió en el bus del Polígono alcanzando alrededor de 500.000 usuarios al año



- Se ha integrado tarifariamente el bus del PLAZA, se han ampliado los horarios, se han colocado más paradas en el polígono y ahora cuentan con marquesinas
- Se creado la Mesa de movilidad sostenible
- Ha empezado una campaña para promocionar el coche compartida





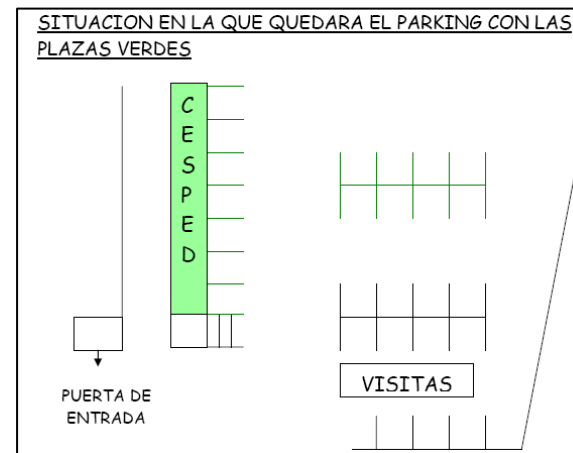
- ***Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa***
 - Garantizar el acceso a todos los trabajadores y trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones
 - Mancomunar entre empresas el servicio de bus par convertirlo en el bus del polígono, parque empresarial, etc.
 - Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público
 - Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades

- ***Vehículo privado motorizado***
- **Gestión sostenible del aparcamiento**
 - Priorizar el aparcamiento gratuito para personas con minusvalías, embarazadas, coches compartidos, trabajadores/as con nulas o escasas posibilidades de utilizar alternativas, etc.
 - Tarificar el aparcamiento para financiar las actuaciones de movilidad sostenible
 - Reducir las plazas de aparcamiento en el espacio público y en el interior de las empresas y acabar con la impunidad



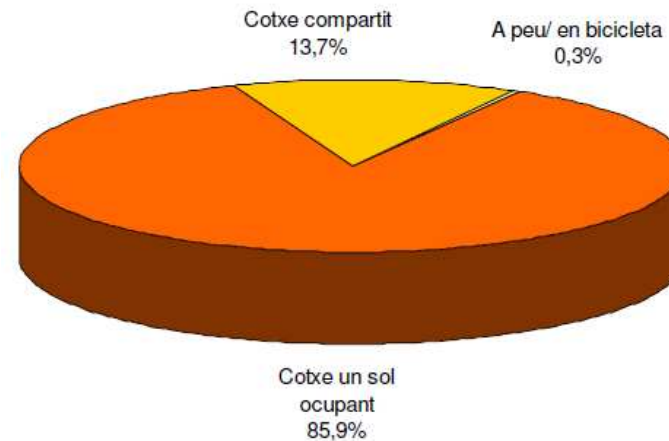
- **Soporte al coche compartido**
 - Creación de una agencia del coche compartido que fomente el servicio y garantice los desplazamientos
 - Creación de una página web para gestionar y promover el coche compartido
 - Garantizar las mejores plazas de aparcamiento dentro del recinto de las empresas
 - Ofrecer incentivos económicos, vales de gasolina, etc.
 - Asegurar el retorno a casa, por ejemplo: mediante el pago por parte de la empresa de un taxi
 - Crear un espacio en el portal web de movilidad para ponerse en contacto con los potenciales usuarios del coche compartido

- DENSO está localizada en la comarca industrial del Bages, fabrica componentes para el automóvil y tiene una plantilla de **800 trabajadores/as**
- La dirección de la empresa, con la implicación del comité, impulsó la **introducción del coche compartido**
- Se reservaron las plazas de aparcamiento más próximas a la puerta de la planta, **el parking verde**



Denso soporte al coche compartido

- Semestralmente **la empresa da 3 premios de 50 € en vales de gasolina** a los trabajadores/as que tienen más tickets verdes acumulados.
- La iniciativa empezó con 15 plazas, que se incrementaron a 31 debido a la **aceptación que tuvo entre los trabajadores/as**.



- **Otras medidas:**
 - Construir un portal web de movilidad para informar de las alternativas al uso del vehículo privado y conectar con el gestor de movilidad para quejas, sugerencias, consultas, etc.
 - Incluir la movilidad la auditoria de la movilidad al centro de trabajo para obtener un certificado de gestión ambiental (EMAS o ISO)
 - Campaña de difusión del plan de movilidad y de concienciación y sensibilización para el cambio de hábitos
 - Elaborar una guía de movilidad que recoja toda la oferta de modos sostenibles para acceder a los centros de trabajo

- La guía tiene como objetivo **concienciar y sensibilizar** sobre los beneficios de la movilidad sostenible e **informar** sobre toda la oferta de modos sostenibles para acceder al nuevo equipamiento judicial



Els avantatges de la mobilitat sostenible

Desplaçar-se de forma habitualment en transport públic, en bicicleta o a peu surt més a compte que fer-ho en vehicle privat. Perquè és...

- més eficient,
- més saludable,
- més segur,
- més equitatiu,
- més competitiu,
- i també més econòmic.

Una mobilitat més sostenible, per tant, beneficia el conjunt de la societat i especialment els treballadors i les treballadores que cada dia es desplacen per accedir al seu lloc de treball.

Comparació entre el cotxe i diferents mitjans de transport per a diversos indicadors ambientals

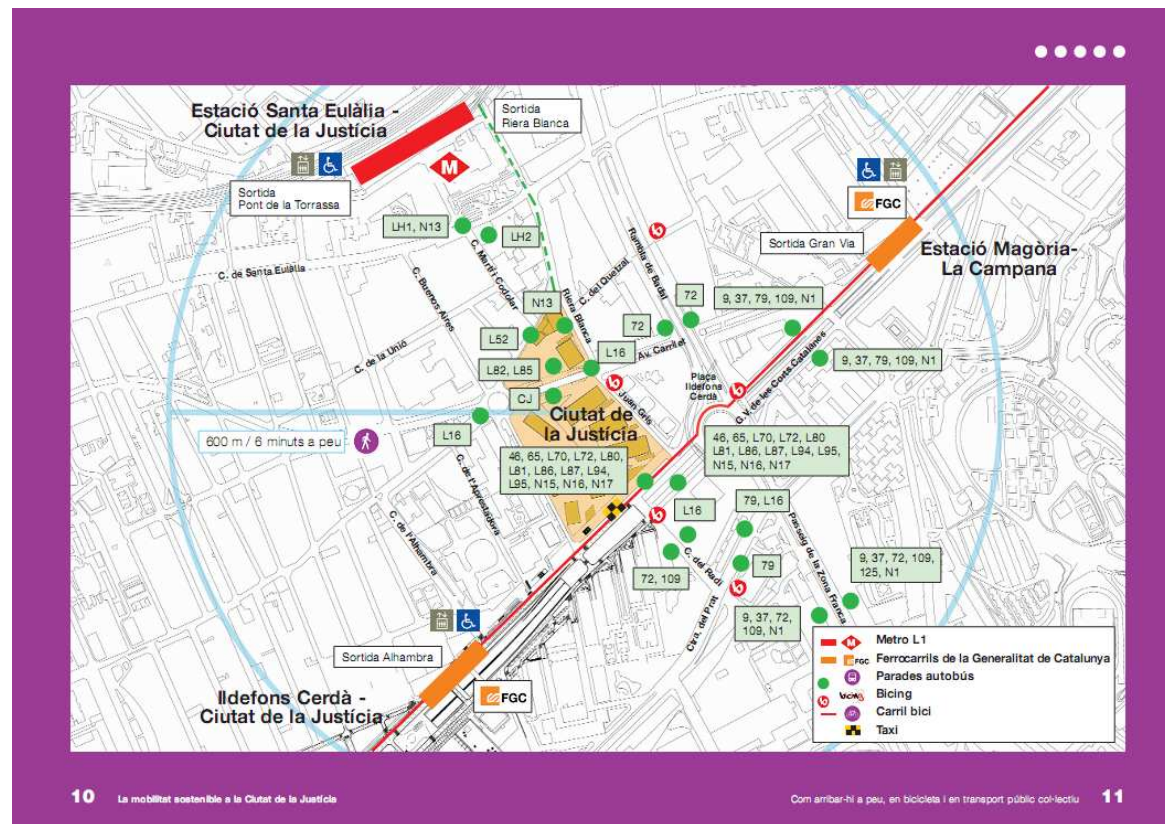
Indicador	Cotxe	Autobús	Bicicleta	Tren
Consum d'energia primària	100%	30%	0%	34%
Emissions de CO ₂	100%	29%	0%	30%
NO _x	100%	9%	0%	4%
HC	100%	8%	0%	2%
CO	100%	2%	0%	1%
Contaminació atmosfèrica total	100%	9%	0%	3%

El valor del cotxe es pren com a referència respecte a la resta.
Font: Guia metodològica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España. IDAE

4 La mobilitat sostenible a la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat



- La guía contiene un mapa del entorno con información de **toda la oferta de movilidad sostenible** para acceder a la nueva Ciudad de la Justicia



- ❑ **Indicadores de control y seguimiento del plan**
 - Evaluar el grado de aplicación de las medidas propuestas en el plan e, igualmente, las consecuencias de la ejecución de las medidas establecidas en el plan de movilidad. Esto permitirá evaluar y revisar la validez de las propuestas y seguir los progresos

- ❑ **Nombrar Gestores de movilidad**
 - Responsables de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o polígono. Igualmente, será responsable de difundir las medidas de movilidad sostenible

- Contar con un **Plan de movilidad**, una **Mesa de movilidad** y un **Gestor de movilidad** en los centros de trabajo es clave para la prevención de los accidentes en los desplazamientos al trabajo
- **La cooperación de los diversos agentes** con distintos intereses, pero con una responsabilidad compartida en el fomento de la movilidad sostenible y segura, es imprescindible para reducir la siniestralidad
- **La implicación de las empresas es clave** para ello deben ver las ventajas sociales, económicas y ambientales que implica apostar por un nuevo modelo de movilidad
- **Las administraciones públicas deben actuar de intermediarios en el dialogo social** y apoyar decididamente con sus políticas de gestión e infraestructuras la promoción de la movilidad sostenible
- **La acción sindical reivindicativa y propositiva** es un factor relevante para impulsar actuaciones para garantizar el derecho a la movilidad sostenible y segura

- **Un marco legal favorable** es un requerimiento necesario para promover la movilidad sostenible
- Una **política fiscal favorable a los desplazamientos en modos sostenible** es una herramienta que refuerza esta opción para ir al trabajo
- Es necesario un **Observatorio de la movilidad al trabajo** para evaluar y hacer el seguimiento de la ejecución de los planes de movilidad y su incidencia en la reducción del siniestralidad

El número de planes de movilidad sostenible y segura al trabajo aún es muy pobre. Tenemos que actuar ya para reducir la siniestralidad, mejorar la calidad del aire, atenuar el cambio climático, evitar la exclusión social y rebajar la factura del transporte

Muchas gracias por vuestra atención

Manel Ferri Tomàs

Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente de la CS CCOO

Area de movilidad

- Fernández de la hoz, 12
- 28010 - Madrid
- Teléfono: 917028000
- Teléfono: 659495446
- mferri@ccoo.es
- www.ccoo.es
- <http://movilidad.istas.net>