

LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT): PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 DE LA E4: MEDIDAS Y RESULTADOS

JORNADAS EN COOPERACIÓN CON LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
DE MADRID SOBRE EFICIENCIA Y AHORRO ENERGÉTICO
29 y 30 de junio de 2009

Ángel Cediél Galán
Departamento de Transporte

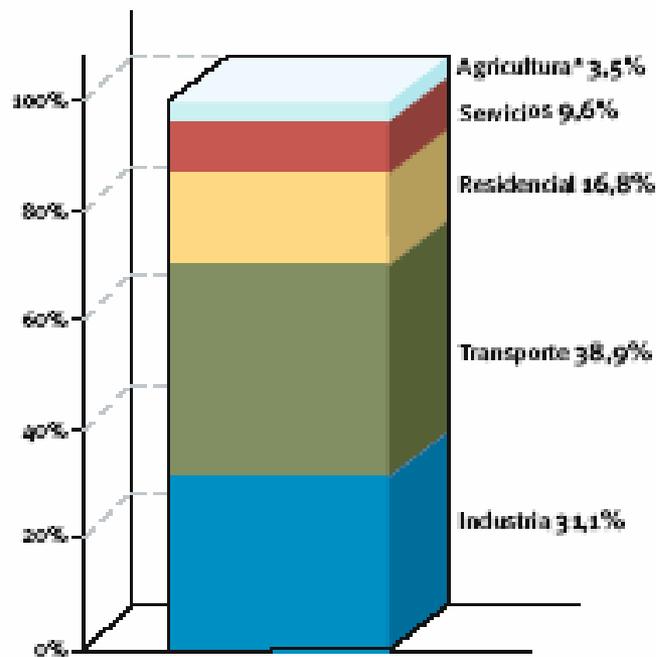
ÍNDICE

- CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE
- LOS PLANES DE TRANSPORTE A LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT)
- LOS PTT EN LOS PLANES DE ACCIÓN DE LA E4
- CONCLUSIONES DE LA JORNADA SOBRE "PTTs: EXPERIENCIAS Y BUENAS PRÁCTICAS (19-20 MAYO)"

CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

Consumo de energía final por sectores en España, 2004

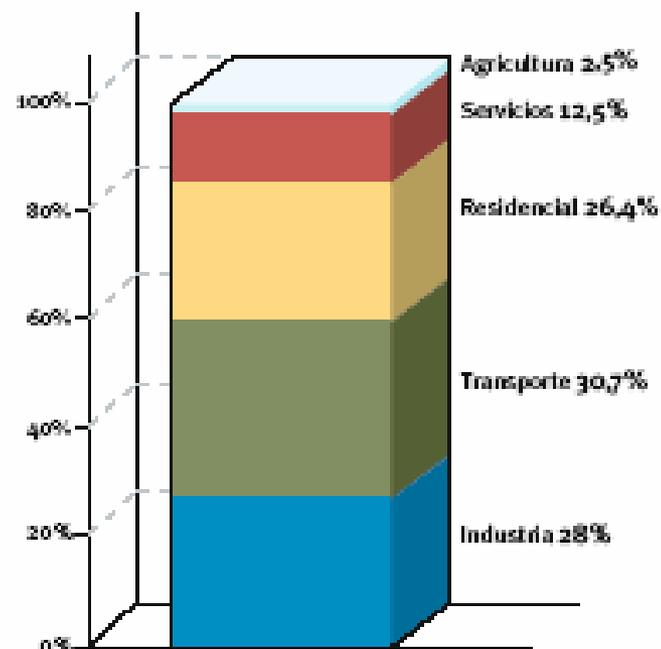


Nota: Excluidos consumos energéticos.

Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

* Incluida diferencia estadística.

Consumo de energía final por sectores en la Unión Europea-25, 2004



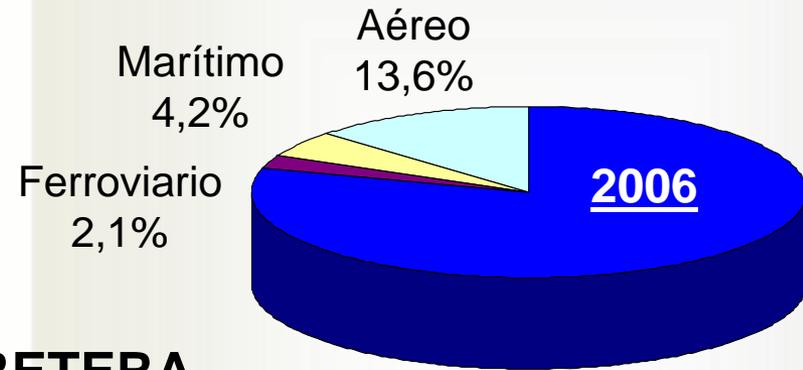
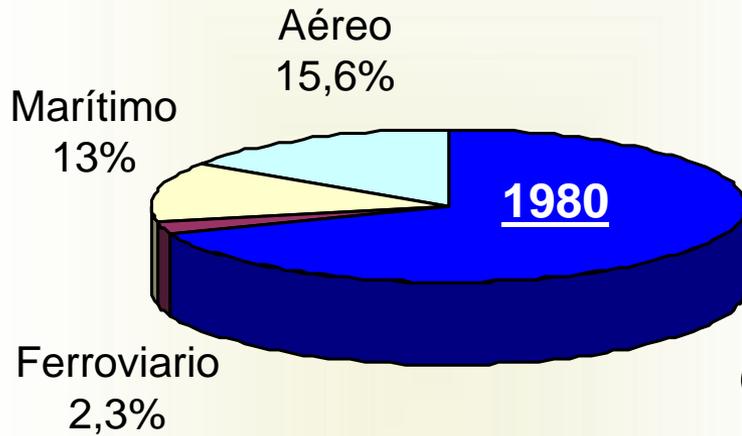
Fuente: EUROSTAT.

España vs Europa:

- Transporte: 9 puntos superior
- Residencial: 10 puntos inferior

CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

CONSUMO DE ENERGÍA FINAL POR MODOS, ESPAÑA 1980-2006



CARRETERA
69,1% → 79,6%



50%



47%



3%

- **DESEQUILIBRIO MODAL.** Protagonismo cada vez mayor de la **CARRETERA** y el **COCHE**
- En los 90 el transporte por carretera de viajeros se incrementó un 75% y el de mercancías un 40%
- El coche privado representa el 15% de toda la energía final consumida en España.

CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

INFRAESTRUCTURAS

km de autopistas

	1973	2001	
Italia	5090	6478	× 1,3
Alemania	5258	11712	× 2,2
Francia	2275	10068	× 4,4
España	737	9571	× 13*
EU15	17086	52748	× 3,1

*10.400 km en 2004

RELACIÓN COCHES/HABITANTES

Coches / 1000 habitantes

	1973	2001	
Italia	246	575	× 2,3
Alemania	276	533	× 1,9
Francia	279	478	× 1,7
España	170	452	× 2,7
EU15	276	499	× 1,8

+

+

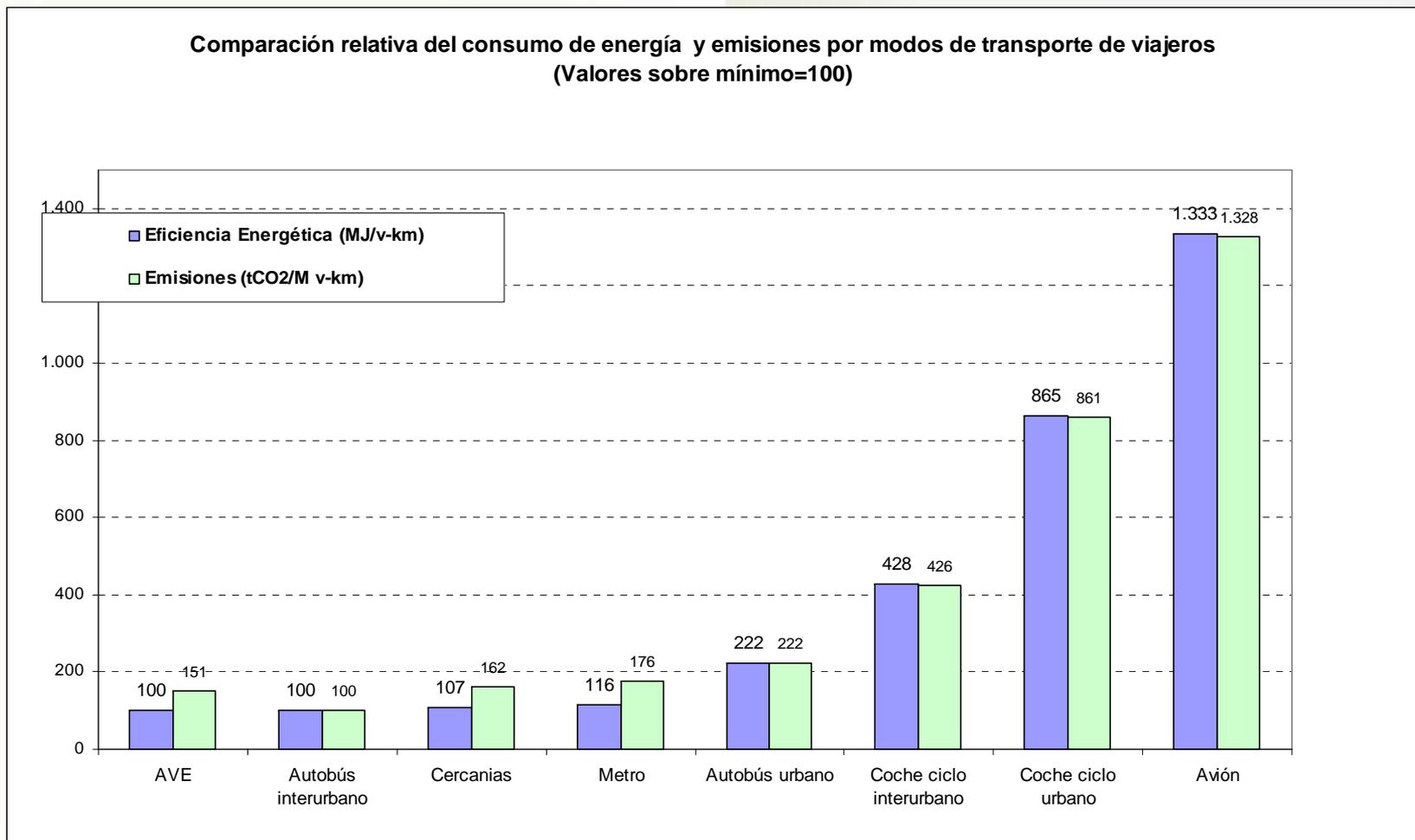
CAMBIOS MODELO URBANÍSTICO



CRECIMIENTO DE LA MOVILIDAD (1990- 2003):

- El transporte de viajeros se ha duplicado y el de mercancías ha aumentado en un 88%
- Protagonismo del transporte por carretera

CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE



CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

Se producen al quemar hidrocarburos

1 litro de gasolina



2,32 Kg. de CO₂

1 litro de gasóleo



2,6 Kg. de CO₂

8,3-12
kg N₂

20-40 gr.
contaminantes:
20-30 gr. CO
1-2 gr. NO_x
2-3 gr. HC
0,1-0,33 SO₂
0,4-1g PM (diésel)

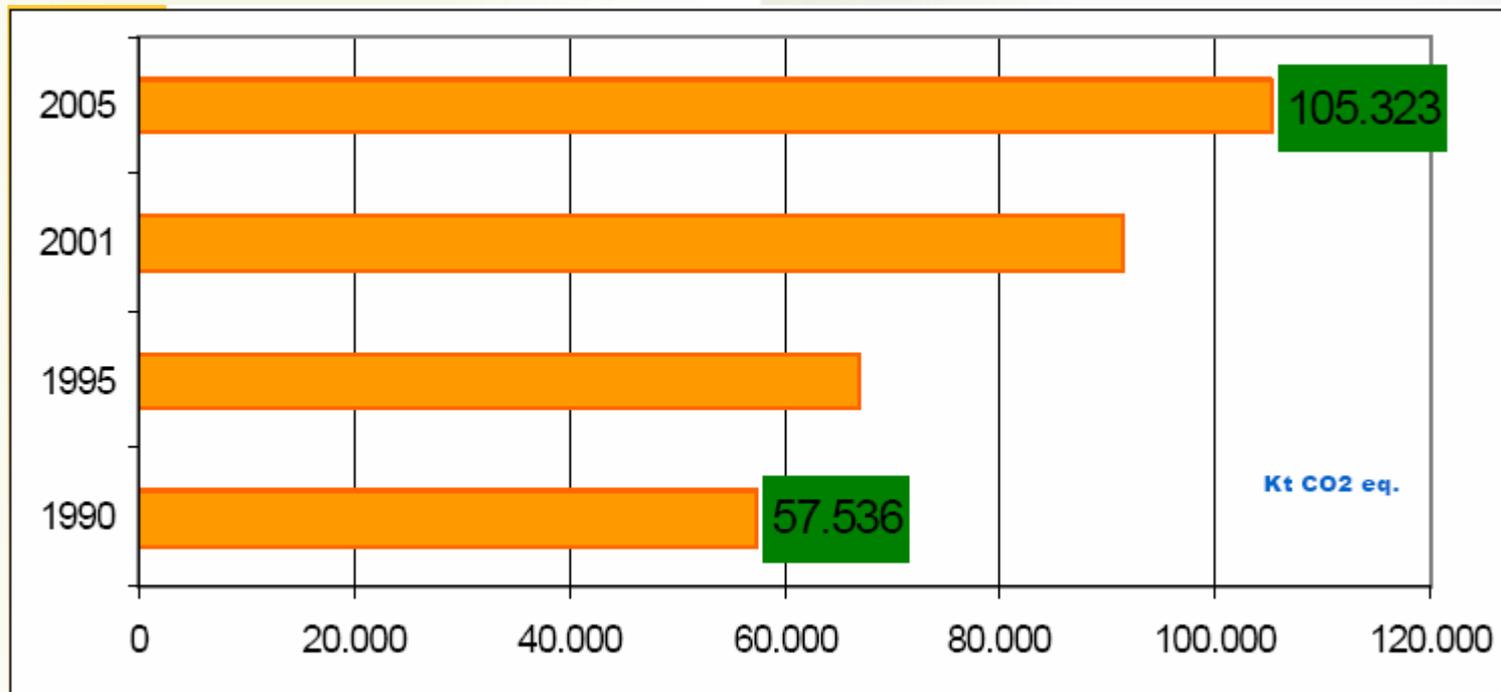


¡Un vehículo turismo medio durante su vida útil emite al medio ambiente del orden de 30 toneladas de CO₂!

EMISIONES DE GEI DEL SECTOR TRANSPORTE

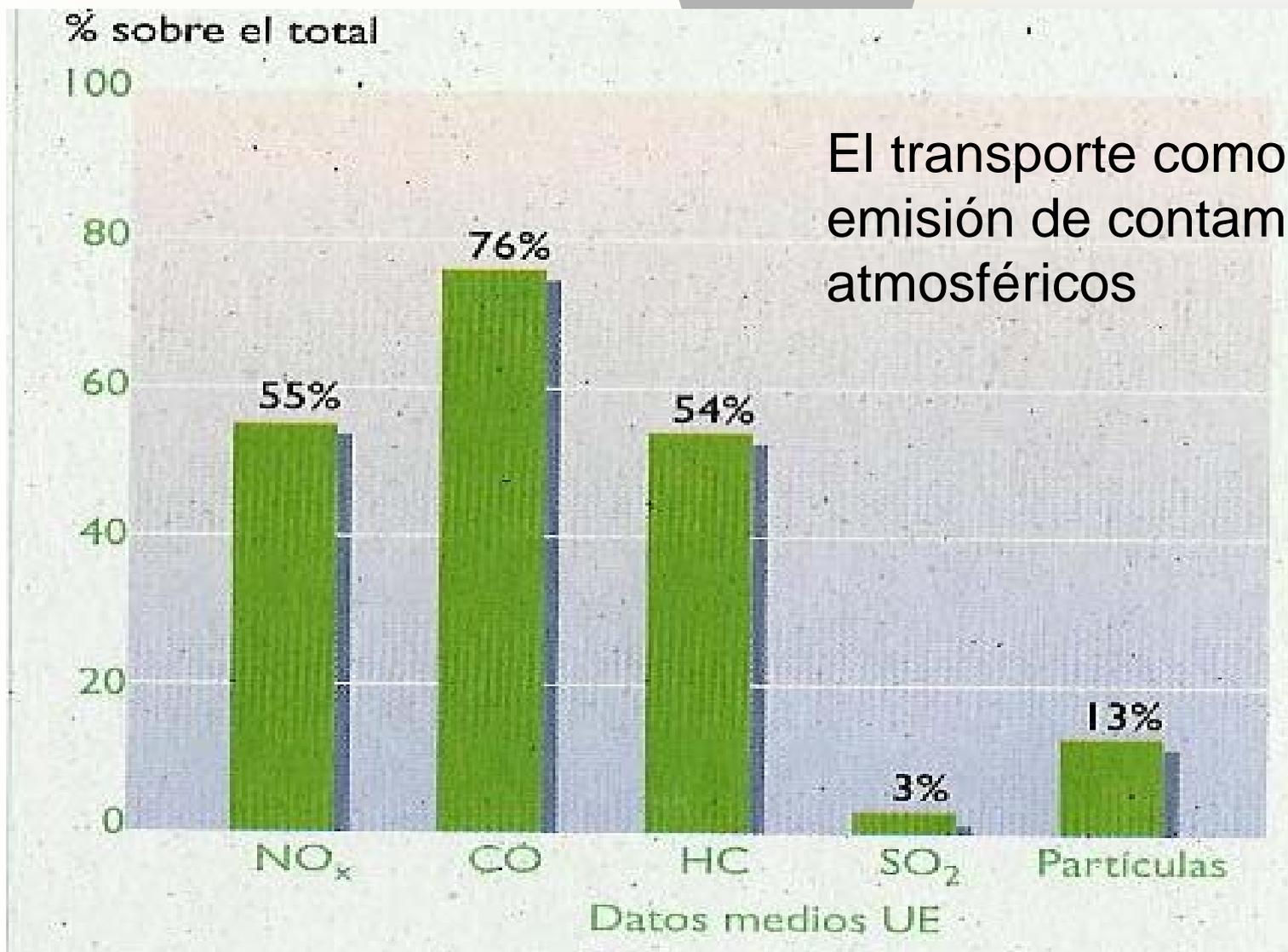
Sector transporte: el 25,4% del total de las emisiones de CO₂ proviene del sector transporte (año 2006)

Transporte por carretera: en 2006, las emisiones de CO₂ del transporte por carretera fueron un 22,7% del total



**Entre 1990 y 2005 el transporte creció un 83%
pasando de > 57 Mt CO₂ eq. a >105 Mt CO₂ eq.**

Problemas: Emisiones de Contaminantes



PLANES DE TRANSPORTE A LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT)

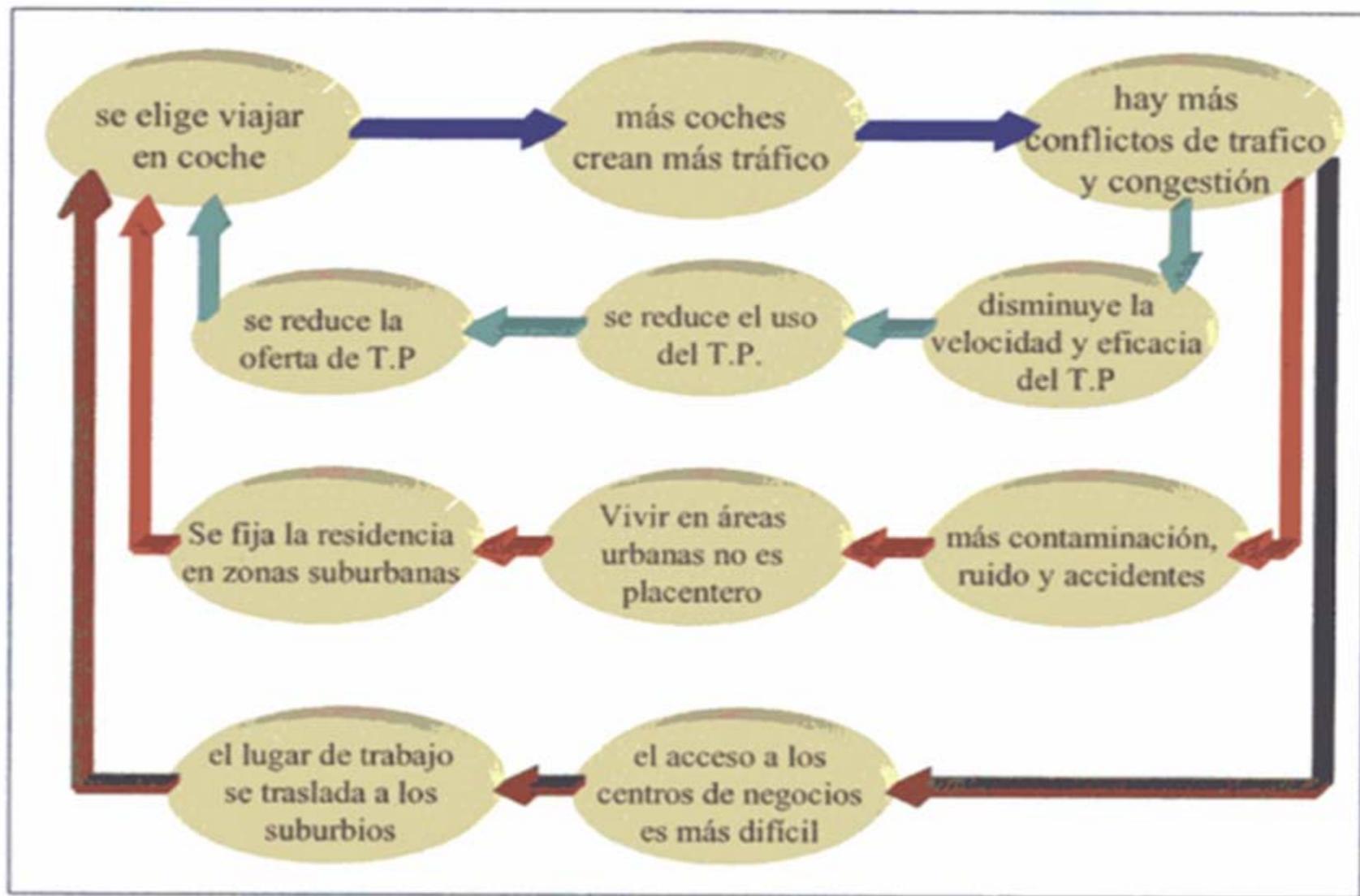
MOVILIDAD URBANA EN ESPAÑA Y UE

- Población y movilidad creciente en áreas urbanas.
- Planificación urbanística al margen de la movilidad.
- El índice medio de ocupación es de 1,2 personas por vehículo privado.
- El consumo energético del vehículo privado es 3 veces superior al del tren de cercanías y metro y 2,5 al autobús urbano.



- Casi 50% de viajes en coche para recorrer menos de 3 km.
- En estos viajes cortos, incremento medio de consumo de un 50%.

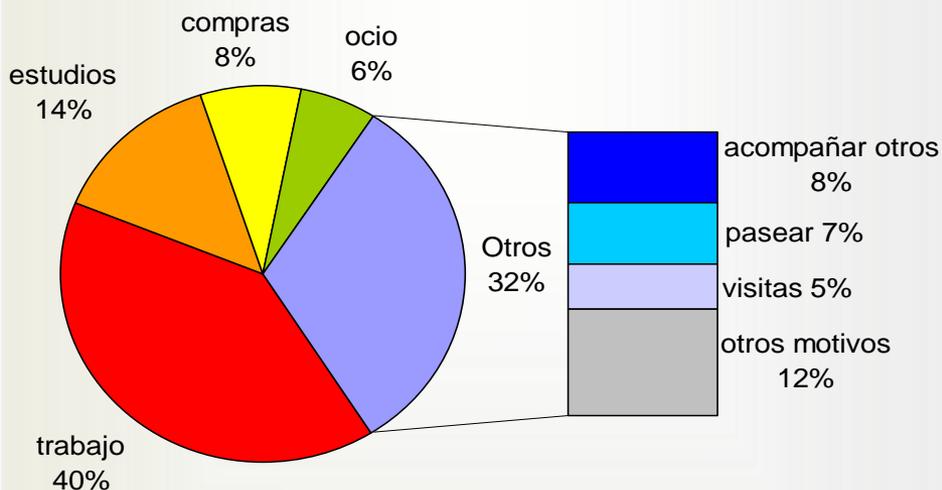
Círculo Vicioso Movilidad



MOVILIDAD AL TRABAJO

- Los motivos de trabajo y estudio alcanzan el 54% del total de desplazamientos en día laborable.
- el 68,3% de los desplazamientos al trabajo se realizan en automóvil, mientras que para el resto de motivos sólo se utiliza en un 48,2%

Motivo de los desplazamientos en día laborable



EL TRANSPORTE A LOS CENTROS DE TRABAJO

- El acceso al empleo se ha convertido en uno de los puntos críticos de la movilidad en las ciudades (Zonificación de actividades).
- Aumento de los impactos sociales del transporte al trabajo:
 - ✓ Aumento de estrés por congestión de tráfico
 - ✓ Incremento de la accidentalidad *in itinere*
 - ✓ Reducción de la puntualidad
 - ✓ Aumento del coste (más bajas laborales, menor productividad)
- Impactos medioambientales:
 - ✓ Mayor emisión de contaminantes y consumo de combustible por el uso, en muchos casos injustificado, del vehículo privado

MARCOS DE REFERENCIA

Político

- ✓ Libro Verde de la Energía de la CE
- ✓ Libro Blanco del Transporte de la CE
- ✓ Plan de Acción 2008-2012 de la E4
- ✓ Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión 2005-2007
- ✓ Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

Legal

En otros países europeos: Italia, Francia, Bélgica, Holanda y Reino Unido.

En España

- ✓ Ley 9/2003 de la movilidad, de Cataluña
- ✓ Ley 51/2002 de reforma de la Ley 39/1988, Reguladora de las Haciendas Locales.
- ✓ Ley 34/2007, disposición adicional séptima, de calidad del aire y protección de la atmósfera.



¿QUÉ ES UN PTT?

Conjunto de medidas orientadas a modificar los hábitos de desplazamiento de los trabajadores y estudiantes a sus centros de actividad.

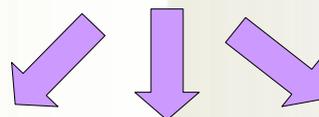
Potenciando:

- ✓ "Modos sostenibles": andar y bicicleta.
- ✓ Transporte público
- ✓ Coche compartido

Evitando:

- ✓ "Un vehículo motorizado, un viajero"

Beneficios



Trabajadores

Sociedad

Empresario

BENEFICIOS DE LOS PTTs

– Beneficios a los empresarios:

- Económicos: menor necesidad de aparcamiento
- Reducción absentismo laboral y aumento de la productividad
- Mejora de la puntualidad de la plantilla
- Mejora de la imagen empresarial
- Mejor accesibilidad para todos: incluidos clientes, visitas y proveedores
- Se evitan disfunciones en el mercado laboral cuando el acceso al centro de trabajo es exclusivamente en coche (perdida de oportunidades tanto para el empresario como para los trabajadores)

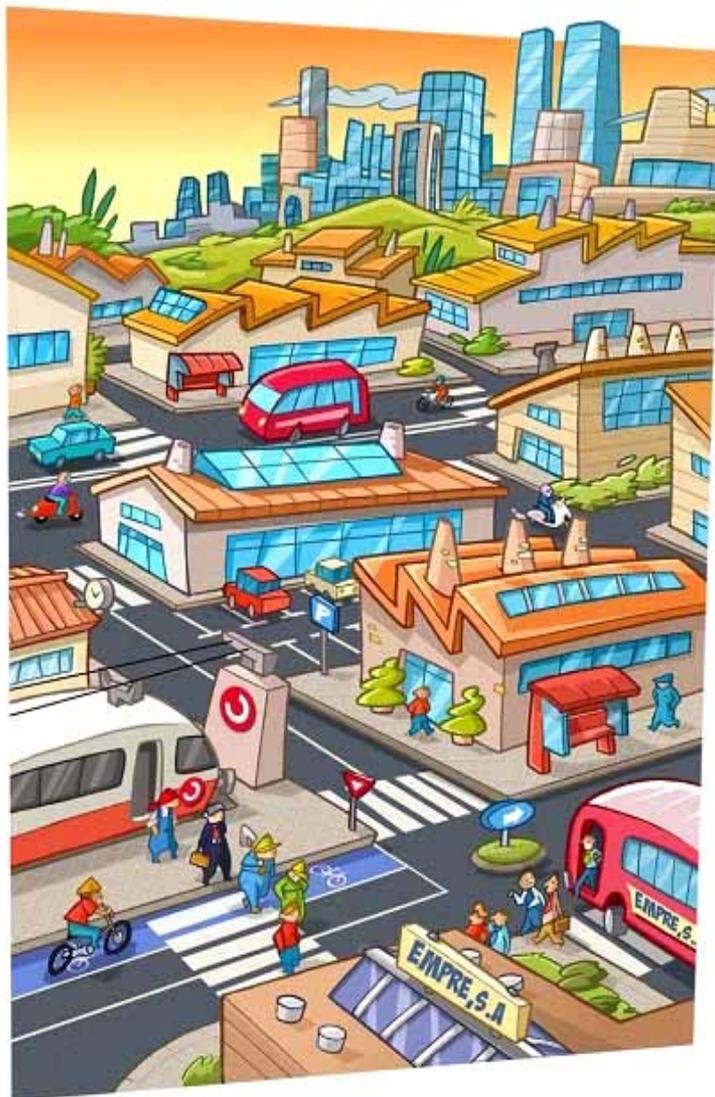
– Beneficios a los trabajadores:

- Ahorros económicos (derivados del uso de coche compartido, andar, bicicleta)
- Reducción de accidentes
- Menor ansiedad y estrés
- En algunos casos: ahorro de tiempo (plataforma reservada o teletrabajo)

– Beneficios social:

- Menor congestión viaria
- Ahorro energético y reducción de emisión de contaminantes
- Mejora del espacio público y mayor atractivo de las ciudades
- Facilitación del acceso al mercado de trabajo
- Ahorro en infraestructuras
- Mejor calidad de vida en general

GUÍA IDAE SOBRE PTT



CONTENIDOS

- Análisis de la Movilidad a los Centros de Trabajo
- Beneficios y Barreras de un PTT
- Marco Político y Legal de Referencia en España y Europa
- Actores y cooperación de las partes implicadas
- Medidas aplicables
- Proceso de implantación de un PTT
- Casos de estudio
- Supuesto Práctico de Implantación de un PTT
- 53 Referencias Bibliográficas
- 28 Webs de referencia
- Glosario
- Anexo: modelos de encuestas, cartas, etc

IMPLEMENTACIÓN DE UN PTT

1. Decisión y objetivos prioritarios
2. Análisis preliminar
3. Sensibilización de la plantilla y constitución de grupos de trabajo
4. Diagnóstico definitivo
5. Fijación de objetivos específicos e indicadores
6. Identificación de las medidas
7. Promoción del Plan: campañas de concienciación e información
8. Puesta en funcionamiento del Plan
9. Seguimiento y evaluación

MEDIDAS A ADOPTAR EN UN PTT

1. Líneas específicas de transporte público
2. Facilitar el uso del transporte público
 - ✓ Promoción del transporte público
 - ✓ Ayudas económicas
3. Transporte colectivo de la propia empresa
 - ✓ Servicios de lanzadera
 - ✓ Autobús de empresa: ruta



4. Viaje compartido en coche (Carpooling)
5. Coches multiusuarios (Carsharing)

Ejemplo: Implantación de las líneas lanzaderas



Semana Europea de la Movilidad
"Al trabajar, sin mi coche"

22 de Septiembre

Nuevas líneas de autobuses a los Polígonos Industriales de Getafe



Getafe

A partir del lunes, 3 de octubre de 2005

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

CONSEJERIA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

Serie

14





Septiembre 2005

NUEVAS LÍNEAS LANZADERAS

Pi1 Getafe Central-Políg. Ind. Los Ángeles-Políg. Ind. Los Olivos



Arboleda
GETAFE INDUSTRIAL
GETAFE CENTRAL
GETAFE CENTRO
Pº John Lennon
Los Torneros
POLÍG. IND. LOS ÁNGELES
Calidad
Adaptación
Empleo
POLÍG. IND. LOS OLIVOS

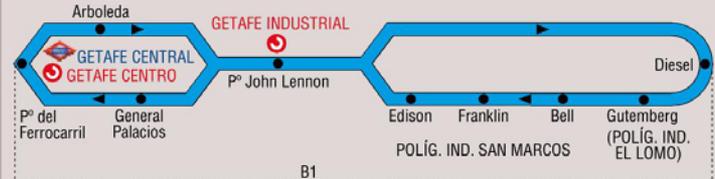
B1

SALIDAS DE GETAFE (Getafe Central FF.CC.)		
6:00	6:25	6:50
9:20	10:30	11:40
15:40	16:05	16:30
19:00	20:10	21:20

HORARIO DE LUNES A VIERNES LABORABLES							
7:15	7:40	8:05	8:30	8:55			
12:50	13:50	14:25	14:50	15:15			
16:55	17:20	17:45	18:10	18:35			

Los horarios de regreso a Getafe son aproximadamente 15 min más tarde del horario de salida. La parada de referencia se sitúa en la C/ Calidad.

Pi2 Getafe Central-Políg. Ind. San Marcos-Políg. Ind. El Lomo



Arboleda
GETAFE INDUSTRIAL
GETAFE CENTRAL
GETAFE CENTRO
Pº John Lennon
Edison
Franklin
Bell
Gutemberg (POLÍG. IND. EL LOMO)
POLÍG. IND. SAN MARCOS
Diesel

B1

SALIDAS DE GETAFE (Getafe Central FF.CC.)		
6:15	6:40	7:00
9:15	10:00	10:45
14:55	15:15	15:40
17:55	18:15	18:40

HORARIO DE LUNES A VIERNES LABORABLES							
7:25	7:45	8:10	8:30	8:55			
11:30	12:15	13:00	13:45	14:30			
16:00	16:25	16:45	17:10	17:30			
19:00	19:45	20:30	21:15				

Los horarios de regreso a Getafe son aproximadamente 15 min más tarde del horario de salida. La parada de referencia se sitúa en la C/ Diesel.

MEDIDAS A ADOPTAR EN UN PTT

6. Regulación del aparcamiento

7. Facilitar el acceso en pie y a bicicleta



8. Promover el Teletrabajo

9. Alternativas de horarios de trabajo

10. Conducción eficiente



4. Limitación de la circulación automovilista

Reparto modal según disponibilidad estacionamiento en el trabajo

Ciudad	Vehículo privado	Transporte público	Otros modos
Besançon			
Parking garantizado	90%	6%	4%
NO Parking garantizado	46%	29%	25%
Grenoble			
Parking garantizado	94%	3%	3%
NO Parking garantizado	53%	29%	18%
Toulouse			
Parking garantizado	99%	1%	0%
NO Parking garantizado	41%	24%	35%
Berna			
Parking garantizado	95%	3%	2%
NO Parking garantizado	13%	55%	32%
Ginebra			
Parking garantizado	93%	3%	4%
NO Parking garantizado	36%	25%	39%
Lausanne			
Parking garantizado	94%	3%	3%
NO Parking garantizado	35%	35%	30%

Source: Les citoyens face à l'automobilité; les déterminants du choix modal (UTP, ADEME, CERTU, CTB, SEMITAG, SEMVAT).





MEJORA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO :

Información Dinámica en paradas



Incremento de seguridad y lucha contra el fraude



Mejora de la accesibilidad



Nuevos desarrollos tecnológicos



ELEMENTOS CLAVE DE UN PTT

Actores

- ✓ Trabajadores - Comité de empresa - Sindicatos
- ✓ Empresarios
- ✓ Grupos de trabajo y Comité de seguimiento
- ✓ Administraciones Públicas y Autoridades del Transporte
- ✓ Consultores y especialistas

Coordinador de movilidad

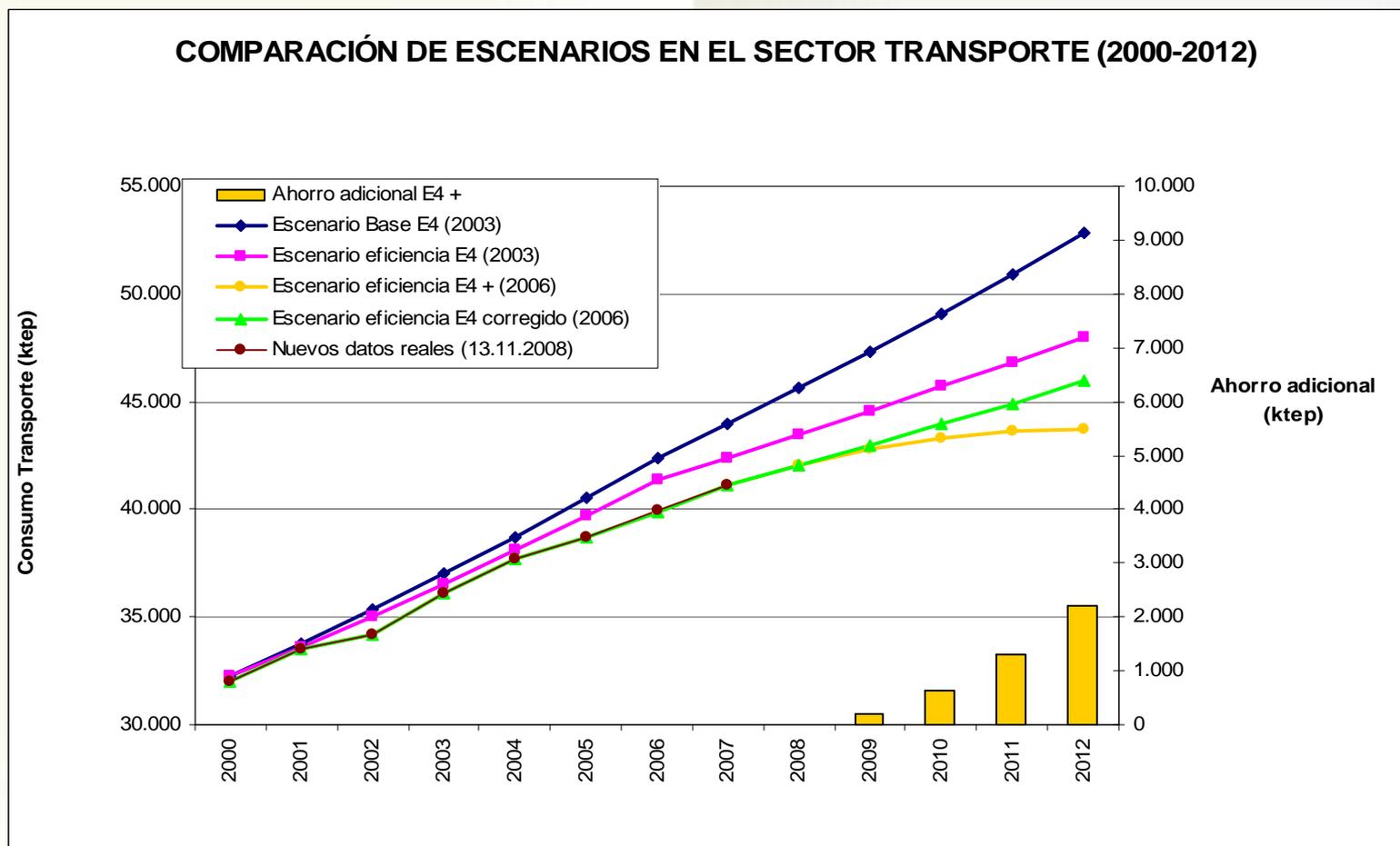
LOS PTT EN LOS PLANES DE ACCIÓN DE LA E4

PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 : OBJETIVOS GENERALES

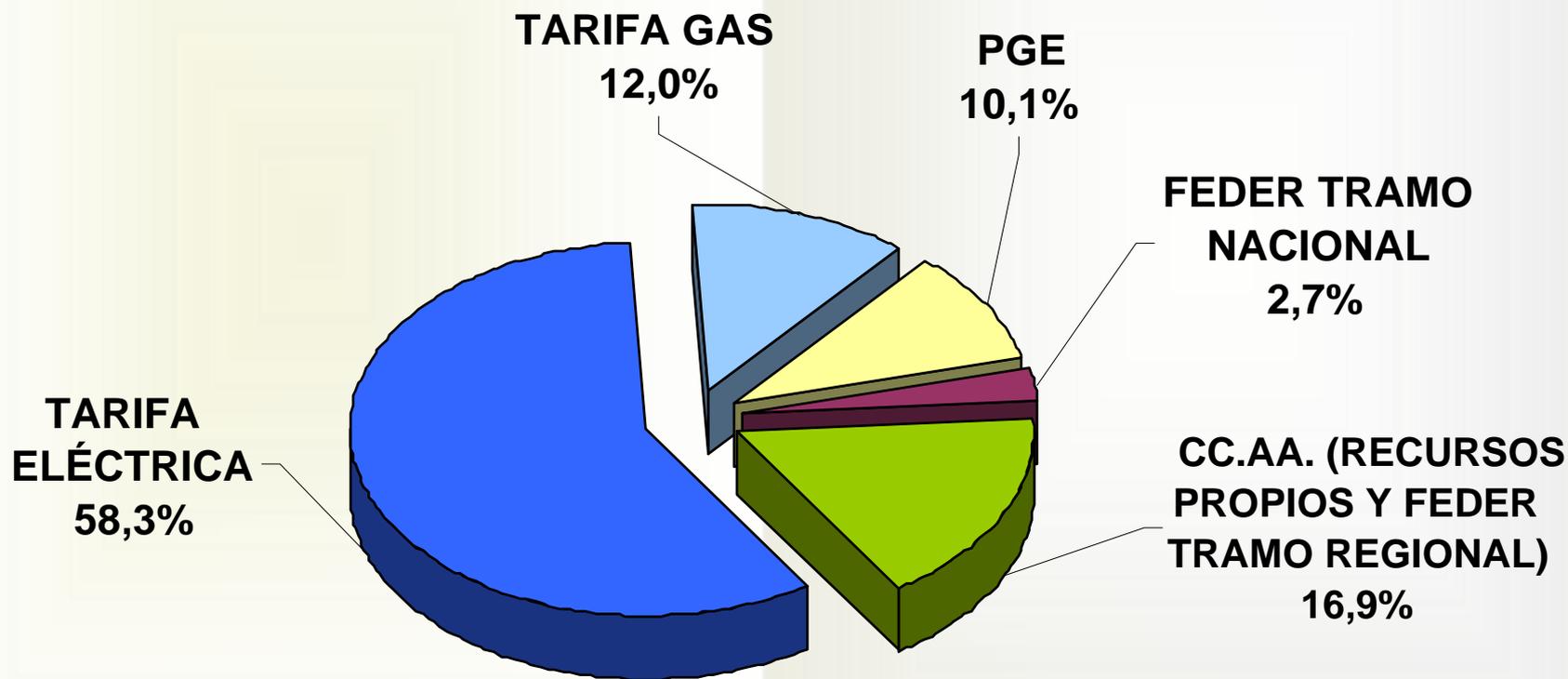
(APROBADO POR CONSEJO DE MINISTROS DE 20.7.2007)

AHORROS EN ENERGÍA FINAL (periodo)	59.454 ktep
<i>AHORROS EN ENERGÍA FINAL (2012)</i>	<i>16.883 ktep (12,4 %)</i> <i>(25% del petróleo importado en 2008)</i>
AHORROS ENERGÍA PRIMARIA (periodo)	87.933 ktep
<i>AHORROS ENERGÍA PRIMARIA (2012)</i>	<i>24.776 ktep (13,7%)</i> <i>(25% del petróleo importado en 2008)</i>
INVERSIONES A PROMOVER	22.185 M€
APOYOS PÚBLICOS	2.367 M€
EMISIONES EVITADAS (periodo)	238.130 MtCO₂
NÚMERO DE MEDIDAS A IMPLEMENTAR	43
ACTUACIONES LEGISLATIVAS A DESARROLLAR	16

ESCENARIOS CONTEMPLADOS



ORIGEN DE FONDOS PARA FINANCIAR LOS APOYOS PÚBLICOS DEL PAE4+



ORIGEN DE FONDOS PÚBLICOS PARA EL PLAN 2008-2012

		RECURSOS PERIODO 2008-2012 (k€)	RECURSOS MEDIOS ANUALES (k€)
FONDOS PUBLICOS CON ORIGEN EN	PGE-IDAE	175.000	35.000
	PGE-OOMM	50.000	10.000
	FEDER POR-TRAMO NACIONAL	64.000	12.800
	RETORNOS SG FEDER-IDAE	13.000	2.600
	CCAA (PROPIO+FEDER POR TR)	400.000	80.000
REINVERSIONES SECTORIALES	TARIFA GAS	285.000	57.000
	TARIFA ELECTRICA	1.379.500	275.900
TOTALES		2.366.500	473.300

RECURSOS PÚBLICOS Y SU APLICACIÓN SECTORIAL

		RECURSOS PÚBLICOS PERIODO 2008-2012 (k€)	RECURSOS MEDIOS ANUALES (k€)
SECTORES USOS FINALES	INDUSTRIA	370.000	74.000
	TRANSPORTE	408.291	81.658
	EDIFICIOS	803.671	160.734
	EQUIPAMIENTO DOM. Y OFIMÁTICA	532.500	106.500
	AGRICULTURA	93.754	18.751
	SERVICIOS PÚBLICOS	89.000	17.800
SECTOR TRANSFORMACIÓN	TRANSFORMACIÓN DE LA ENERGÍA	29.284	5.857
	COMUNICACIÓN	40.000	8.000
TOTALES		2.366.500	473.300

DATOS BÁSICOS DEL PLAN DE ACCIÓN 2008-2012

TRANSPORTE

Ø INVERSIONES:

§ Inversión periodo 2008-2012: **1.890 M€**

§ Suponen el **8,5%** del total de inversiones movilizadas

Ø APOYOS PÚBLICOS:

§ Apoyo público periodo 2008-2012: **408,29 M€**

§ Suponen el **17,25%** de los apoyos públicos previstos.

Ø AHORRO ENERGÉTICO:

§ Energía final: **33.471 ktep (51% del total)**

§ Energía primaria: **30.322 ktep (38% del total)**

Ø EMISIONES EVITADAS:

§ Toneladas de CO₂: **107,5 Millones**

§ Suponen el **45%** de las emisiones evitadas.

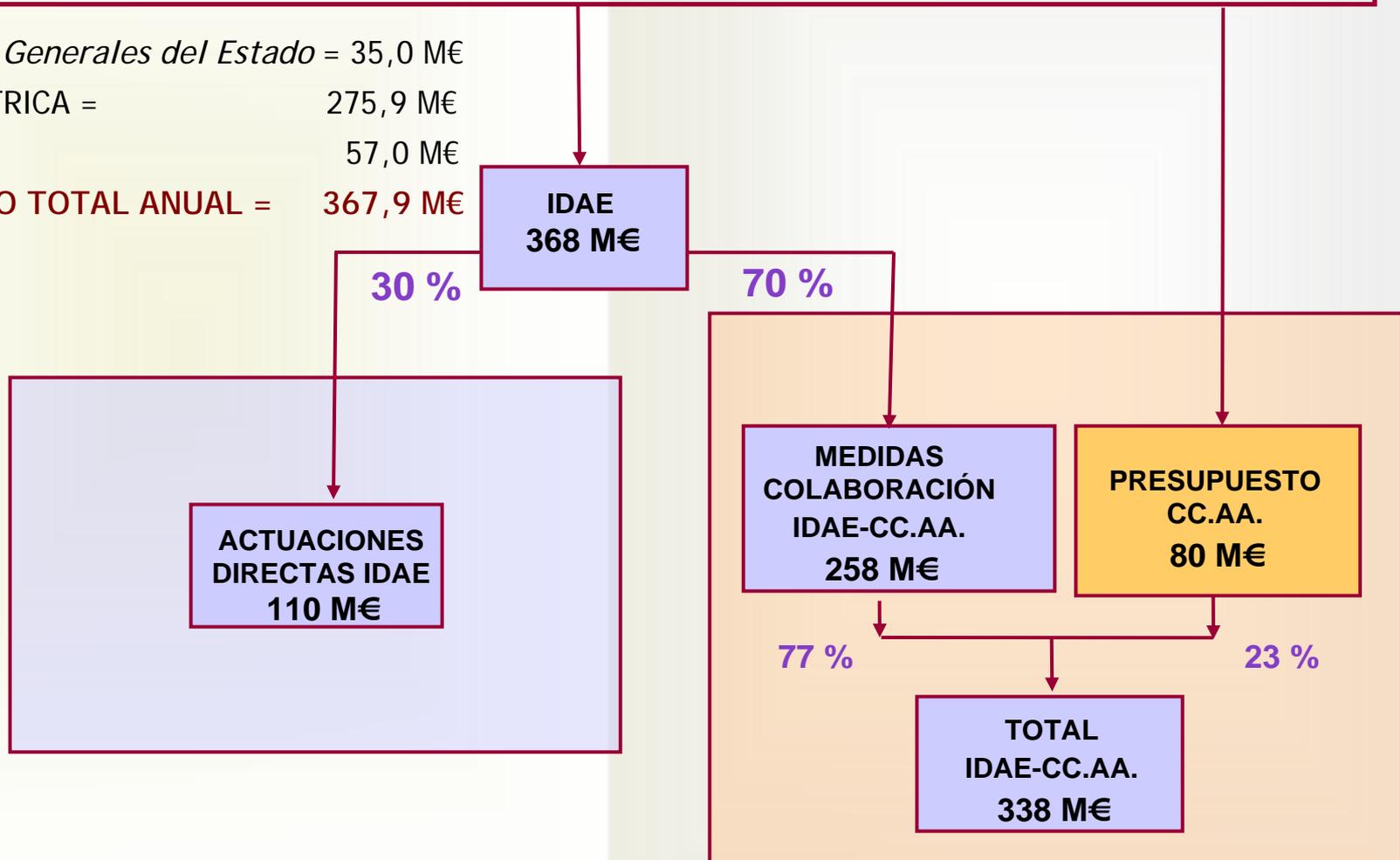
**PAE4 2008-2012:
PRESUPUESTO ANUAL = 448 M€**

Presupuestos Generales del Estado = 35,0 M€

TARIFA ELÉCTRICA = 275,9 M€

TARIFA GAS = 57,0 M€

PRESUPUESTO TOTAL ANUAL = 367,9 M€



Plan Acción 2008-2012 E4 +

CAMBIO MODAL HACIA MEDIOS MÁS EFICIENTES



Planes Movilidad Urbanos

Planes Tpte Trabajo

Medios Colectivos en el transporte por Carretera

Fomento Ferrocarril

Fomento Marítimo

MEJORA EFICIENCIA DE VEHÍCULOS



Etiquetado energético

Acuerdos fabricantes

Renovación Flota Carretera

Renovación Flota Aérea

Renovación Flota Marítima

Renovación Parque Automovilístico

USO MÁS EFICIENTE DE LOS MEDIOS



Gestión Infraestructuras Transporte

Gestión Flotas Carretera

Gestión Flotas Aeronaves

Conducción Eficiente de Vehículos, Aeronaves y Trenes

DESARROLLO DE LA MEDIDA DE PTT (I)

ACTUACIONES

1. *Estudios de Planes de transporte a centros de actividad*
2. *Proyectos piloto de duración limitada en el tiempo*

METODOLOGÍA

- *Centros de actividad con un mínimo de 200 trabajadores.*
- *Incluidos lugares con distintas empresas localizadas (polígonos, centros logísticos,...)*
- *IDAE puede facilitar un modelo de especificaciones técnicas para la contratación de la asistencia técnica y la guía metodológica sobre PTT*

COSTES

- *Estudios PTT*

Presupuesto máximo de licitación en función del número de trabajadores:

- *Entre 200 y 1.000: 30.000€*
- *Entre 1.001 y 10.000: 50.000€*
- *De 10.001 en adelante: 60.000€*
- *Proyectos Piloto: coste máximo elegible de 150.000€*
- *Apoyo máximo: 60%.*

LOS PTT DE 2006 EN LAS DISTINTAS CCAA (II)

CCAA	PTT	Pilotos	Nº Sistemas
Andalucía	7. Junta de Andalucía (5), Polígono Prisa, Polígono del Manchón	1. Park and ride	8
Aragón	2. No facilitados	-	2
Asturias	1. Polígono de la Llanera	2. Lanzaderas (Oviedo y Gijón)	3
Baleares	2. Trablisa y Son Dureta	-	2
Castilla y León	1. Telemark	2. Burgos (Centro logístico de Transporte y Oficina de movilidad Villalonquéjar)	3
Cataluña	27. Cubriendo un total de 140 polígonos industriales	-	27
Galicia	1. Ciudad Universitaria de Vigo	-	1
Madrid	1. Polígono de Getafe	1. Lanzadera Getafe	2
País Vasco	1. Edificio Vizcaya (Cadem SA)	1. Línea de transporte polígono de Landeta	2
Total	43	7	50

Ejercicio de 2007: actualmente en fase de recepción de informes intermedios

LOS PTT DE 2007 EN LAS DISTINTAS CCAA (III)

CCAA	PTT	Pilotos	Estudios de Viabil.
Andalucía	18. Junta de Andalucía (5), Polígono del Manchón, Complejo social-sanitario Jaén, Empresa municipal de aguas de Sevilla, Gerencia Urbanismo Ayto. sevilla, Centro público Ayto. Jerez, otros (8)	4. Consorcio Transporte Metropolitano de Sevilla (2), AERONAL, EMASESA, Ayto. Tomares	0
Cataluña	1. Polígono Industrial		
Com. Valenciana	1. Paterna-Polígono Fuente del Jarro	-	0
Galicia	3. Parque logístico y Tecnológico de Valladares; Polígono CEAO-VIGO, Campus Universitario de Lagoas-Marcosende (Vigo)	3. Lanzaderas (Polígonos Silvota, Asipo y parque tecnológico)	
Madrid		-	6. Polígonos y empresas (s.e.)
País Vasco	5. Caja de Ahorros de Vitoria y Álava; Universidad de Mondragón; Parque tecnológico Bizcaia S.A., IKERLAN S. COOP, Parque Tecnológico San Sebastián S.A.		3. MAIER S. COOP., ORONA S. COOP., Fundación ITC Bidasoa
TOTAL	31	6	10

*PROYECTOS EJEMPLARES DEL IDAE
EN EL MARCO DEL PLAN DE ACCIÓN*

PLANES DE MOVILIDAD URBANA

- Soto del Real
- Getafe
- Gerona
- Mieres

PLANES DE TRANSPORTE

- Tarrasa
- Alcalá de Henares
- Oviedo

PROGRAMA DE COOPERACIÓN DE IDAE CON AYUNTAMIENTOS E INSTITUCIONES PÚBLICAS

Máxima dotación por proyecto: 120.000 €

Máxima participación 50% Coste Proyecto

1. PLANES MOVILIDAD EN ÁREAS URBANAS Y METROPOLITANAS

<i>ENTIDAD</i>	<i>PROYECTO</i>
CTA	Plan movilidad Picos de Europa
AGENCIA ANDALUZA ENERGÍA	Plan movilidad Motril

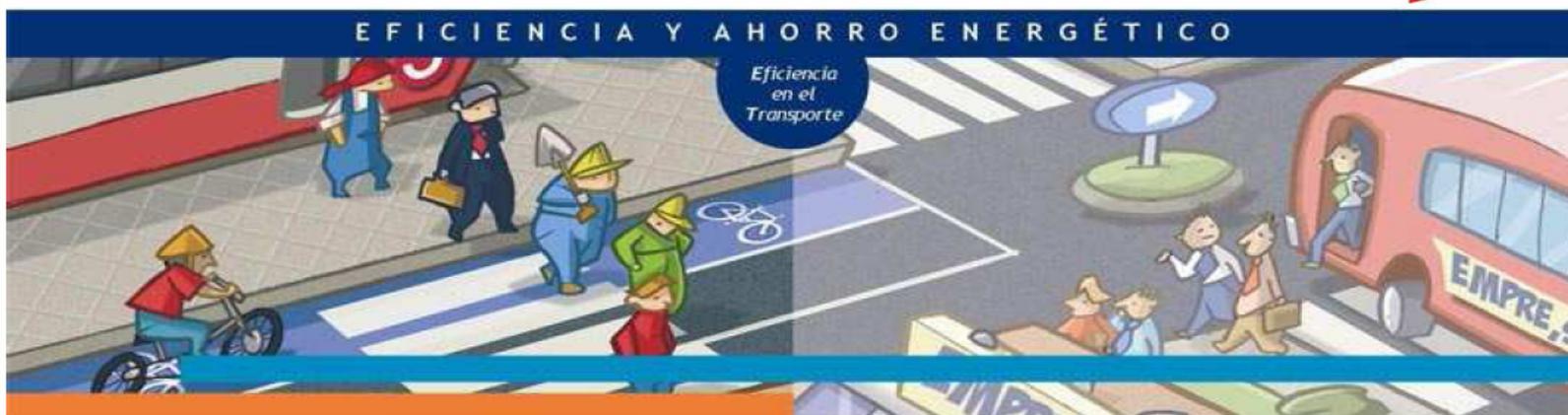
2. PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO

<i>ENTIDAD</i>	<i>PROYECTO</i>
GENERALITAT CATALUNYA	Plan movilidad Polígonos Delta del Llobregat
GENERALITAT CATALUNYA	Plan movilidad Polígonos Sabadell y Sant Quirze
AGENCIA ANDALUZA ENERGÍA	Plan movilidad Polígonos Dos Hermanas (Sevilla)

2. MEJORA CALIDAD TRANSPORTE PÚBLICO SUPERFICIE

<i>ENTIDAD</i>	<i>PROYECTO</i>
CTA	Estudio viabilidad proyecto tranvia Gijón - Cudillero

CONCLUSIONES DE LA JORNADA SOBRE EXPERIENCIAS Y BUENAS PRÁCTICAS EN PTTs



Jornadas Técnicas
"Planes de Transporte a los Centros de Trabajo. Experiencias y Buenas Prácticas"
Madrid, 19 y 20 de mayo de 2009

Con carácter general y extensivo a todas las sesiones:

La asistencia cotidiana al puesto de trabajo constituye la **principal causa de desplazamiento**

La movilidad por motivo de trabajo es la principal responsable, por su importancia cuantitativa, su concentración espacial y horaria y su frecuencia cotidiana, de la **congestión del tráfico**.

Igualmente, tiene una influencia considerable en los **impactos negativos y externalidades** asociadas al transporte, muy especialmente en el ámbito urbano y metropolitano.

La implantación de un PTT reporta **beneficios** para los propios trabajadores para los empresarios y para la sociedad en su conjunto.

Los **sindicatos** por su papel de intermediación entre empresarios, administraciones y trabajadores, pueden y deben jugar un papel importante en la promoción y lanzamiento de planes de transporte al trabajo dentro de un proceso participativo en el que se impliquen y colaboren todas las partes.

En el largo plazo, una de las maneras más efectivas de hacer frente a estos problemas sería **reducir las necesidades de desplazamiento**, organizando las ciudades de manera que se acercaran los usos residenciales y de empleo entre sí o facilitando nuevas formas de acceso al trabajo

Sesión 1 : Marco Institucional y Normativo

Sobre el marco legislativo y competencial:

No existe un **marco legislativo de ámbito nacional** que obligue a las empresas a dar una solución a los requerimientos de movilidad que generan.

Existe un **problema de gobernanza** y competencial que dificulta acciones coordinadas entre las diferentes administraciones en materia de movilidad.

El punto de vista empresarial

El empresario no se siente responsable de lo que pasa puertas afuera de la empresa.

Seguridad vial

Si las empresas adoptan buenas estrategias de movilidad **la seguridad vial funciona mejor.**

Los **varones** tienen un riesgo mayor de morir en los desplazamientos al trabajo.

Aspectos de índole social

Uno de los aspectos más destacados en relación a los PTT es el de garantizar a todos los sectores sociales el **acceso al puesto de trabajo**. Es decir, sirven para disminuir la segregación social.

Aspectos metodológicos

Las **mesas de movilidad** son de gran utilidad

Las mesas de movilidad a su vez deben impulsar la figura del **gestor de movilidad**.

Los **sindicatos** tienen un papel importante de apoyo e impulso a la implantación de PTTs.

Instrumentos de política energética y medioambiental

Desde el punto de vista de energía y las emisiones el uso individual del coche para ir al trabajo es la peor de las opciones. Por tanto, los PTTs también pueden considerarse un **instrumento eficaz en la mejora de la eficiencia energética o medioambiental**, y así están reconocidos por ejemplo en la Estrategia Española de Eficiencia Energética y en los consiguientes Planes de Acción.

Sesión 2 : Experiencias internacionales: Normativa y financiación de la movilidad al trabajo

El marco normativo

Los **desarrollos legislativos** son el un medio muy eficaz para generalizar la gestión de la movilidad al trabajo.

Existen varios modelos posibles para propiciar actuaciones de gestión de movilidad a nivel de empresa: el **modelo de incentivos**, el **modelo formativo** y el **modelo coercitivo** basado en normas de obligado cumplimiento o el pago de tasas y gravámenes. Seguramente, el modelo más efectivo responda a una **combinación equilibrada** de todos ellos.

Existe una tendencia creciente a reconocer a la **Empresa como un interlocutor privilegiado** en materia de Gestión de Movilidad y a corresponsabilizarla de los impactos derivados del perfil de movilidad ligado a su actividad productiva.

Cambio de modelo

Es necesario cambiar el modelo inversor en grandes infraestructuras viarias hacia un modelo basado en la **gestión de la demanda de movilidad**, el **planeamiento urbanístico** atendiendo a criterios de movilidad generada y soluciones alternativas al uso del vehículo privado, así como un gran esfuerzo en **educación y concienciación ciudadana** y social para adoptar y facilitar mejores pautas de movilidad.

Aspectos clave

La ubicación de una empresa determina tanto la movilidad como la capacidad de actuación. En último término se trata de hacer encajar el perfil de movilidad con la oferta de transporte del emplazamiento requerido: facilidad de acceso a un transporte público adaptado a las necesidades laborales, facilidad de acceso al vehículo privado, organización y tipología del entorno (viarios, zona peatonal y ciclista, etc.)

La facilidad de aparcamiento gratuito es crucial en la toma de decisión del uso del coche.

La formación y el asesoramiento a las empresas en materia de gestión de movilidad en un aspecto clave. En la misma línea, el gestor de movilidad requerirá una formación específica y sería deseable una capacitación mínima garantizada por una titulación o reconocimiento oficial.

Sesión 3 : Planes de Movilidad en Empresas

Implicación de la empresa y los trabajadores

La implantación de un PTT en una Empresa requiere de la **colaboración y el apoyo** decidido del staff directivo de la misma.

Además, la implantación de un PTT requiere de un **proceso participativo** en el que se impliquen los propios trabajadores y sus representantes y las autoridades de transporte. La creación de **mesas de movilidad y grupos de trabajo** son medios necesarios para articular este proceso

Es conveniente que la gestión de la movilidad tenga una **asignación presupuestaria** específica

Comunicación y participación

Es básica la **comunicación y la transparencia** para conseguir la confianza y la participación de los trabajadores.

Es clave la figura del **gestor de movilidad** en su doble vertiente de facilitador de información y soluciones de movilidad sostenible como en su labor de gestión e intermediación con empresa y administraciones. La figura del gestor de movilidad debe tener el reconocimiento necesario dentro de la empresa.

PTTs: aspectos de productividad y económicos para la empresa y los trabajadores

La mejora en la gestión del tiempo de los desplazamientos redunda en una **mayor productividad y eficacia**

Muchas veces las actuaciones más efectivas tienen un **bajo coste** para la empresa e incluso, en algunos casos, se pueden reducir costes como p.e. mediante la compartición de recursos en el caso del transporte colectivo

Las ganancias ganadas en la **negociación colectiva** pueden verse mermadas e incluso contrarrestadas por el tiempo perdido en atascos o el coste que representan los desplazamientos al trabajo. El acceso al puesto de trabajo debería ser un punto más en la negociación colectiva.

Otras conclusiones

La adecuada **gestión del aparcamiento gratuito** es un aspecto clave para favorecer prácticas tales como el coche compartido y disuadir sobre el uso individual del vehículo privado

Para la **conciliación de la vida familiar y laboral** se deben compatibilizar los horarios laborales de los padres con los de los colegios.

Sesión 4 : Polígonos Industriales

Ámbito de actuación y agentes implicados

Los Polígonos Industriales por el volumen de trabajadores que en algún caso contemplan justifican la **combinación de medidas** que superan la realidad que constituye cada empresa vista de forma individual.

Por ello, es importante la **implicación en el proceso** además de trabajadores y empresas de las Asociaciones de Empresarios, Autoridades de Transporte Público y los departamentos competentes de la Administración Autónoma y Local.

En los polígonos industriales lo razonable son actuaciones y estudios integrales para todas las empresas y trabajadores del polígono y **no actuaciones aisladas y descoordinadas**.

Problemática

Dentro de un polígono industrial puede haber empresas con receptividades muy diferentes a los planteamientos de movilidad sostenible lo cual puede crear **agravios comparativos**.

En muchos polígonos existen sucesos continuados de aparcamiento ilegal. Por otro lado, la existencia de **aparcamiento fácil** es uno de los mayores reclamos para el uso del coche y esto debe tenerse en cuenta en el diseño de las áreas de trabajo.

Es importante encontrar interlocutores que representen a todas las empresas de un polígono o área industrial. En este sentido las **asociaciones empresariales** pueden jugar un papel importante

CONCLUSIONES FINALES

Las experiencias presentadas a lo largo de estas jornadas nos muestran que se pueden conseguir resultados efectivos de cambio modal y de mejor uso de los medios en nuestros desplazamientos al trabajo pero:

- Se necesita trabajar más a todos los niveles para promover la gestión de la movilidad y este trabajo debe realizarse sobre la base de la **concertación social**.
- Es imprescindible la promulgación de una **ley de ámbito estatal** que favorezca la implantación de PTTs como ya apuntó en su momento la Ley 34/2007 de Calidad del Aire.
- Igualmente, sería deseable la creación de un **órgano de referencia** a escala nacional en la planificación, gestión, asesoramiento y formación en la movilidad urbana y la movilidad al trabajo al estilo del CERTU francés y también un **órgano de participación de ámbito nacional** que facilite el diálogo social y la corresponsabilidad en materia de movilidad al trabajo (Mesa o Consejo de Movilidad) y en el que estén representados las diferentes Administraciones, Agentes Sociales (Sindicatos), Representantes Empresariales y Patronales, Autoridades de Transporte, etc.
- En el acceso al trabajo o a los estudios **el coche debe ser una opción** y no una necesidad para evitar situaciones de segregación social. Los objetivos de **equidad social** y el facilitar el acceso al trabajo a todos los ciudadanos son seguramente los aspectos más relevantes de las estrategias de gestión de la movilidad al trabajo.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

