



European Commuters for Sustainable Mobility Strategies

Informe de la tercera visita – Bélgica, ABVV

1. Marco general de la movilidad en Bélgica

Las competencias en materia de transporte y movilidad se dividen entre varias autoridades:

- A nivel estatal (federal), el gobierno central se encarga de los aspectos fiscales y legales y de los ferrocarriles (NMBS/SNCB) además de establecer la obligación para todas las empresas belgas de más de 100 trabajadores de aportar datos sobre movilidad y accesibilidad cada tres años.
- Las regiones (Flandes, Walonia y Bruselas) se encargan del transporte regional y local: De Lijn en Flandes, MIVB/STIB en Bruselas, TEC en Walonia. La red de infraestructuras de autopistas y carreteras regionales es también competencia de las regiones. En materia de gestión de la movilidad, las autoridades regionales juegan un importante papel en la organización de campañas de sensibilización y en la financiación de proyectos de gestión de la movilidad (p.e.: fondo de movilidad de Flandes). La región de Bruselas tiene un papel especial en los planes de movilidad obligatorios para las empresas de más de 200 trabajadores (>100 trabajadores a partir del 1/5/11).
- Las diez provincias (p.e.: Brabante flamenca) se encargan del diseño de la red general de bicicletas (conexiones de las redes municipales de bicicletas) y de facilitar la gestión de la movilidad a nivel de empresa o parque industrial (p.e.: el Mobidesk en Flandes).
- Las autoridades municipales son responsables de la infraestructura de carreteras (incluidos carriles bici) y de la planificación de la movilidad urbana y local.

Bélgica tiene un marco fiscal y legal a favor de las modalidades de transporte sostenible al trabajo: existe la obligación de los empresarios de reembolsar como media un 75% de los gastos de transporte de los trabajadores. Esta intervención está exenta de impuestos. De manera adicional y voluntaria se puede pagar 0,21€/Km. (libre de impuestos) a los trabajadores que van en bicicleta al trabajo. La mayoría de las empresas reembolsan los viajes al trabajo en vehículos privados, pero esta intervención está parcialmente sujeta a impuestos si los trabajadores escogen la modalidad de carpool. En este caso el reembolso es del 100%. Por otro lado el sistema fiscal es muy favorable a los coches de empresa. Existe pues una tradición del uso de coches de empresa (y de bonos de combustible) por parte de los trabajadores administrativos.

Existen diferencias con respecto a los problemas de movilidad y las políticas aplicadas entre las tres regiones belgas. En general la región de Bruselas se caracteriza por un uso significativo del transporte público para viajar al trabajo (muchos trabajadores viajan diariamente hacia y desde la región de Bruselas), la bicicleta se utiliza menos que en Flandes y existe una mayor congestión de tráfico en comparación con otras partes de Bélgica.

Una de las principales características de la movilidad al trabajo en Flandes es el alto índice del uso de bicicletas, en particular en ciudades como Leuven, Ghent y Antwerp. En Walonia, en parte debido a las características

geográficas (zona de relieve montañoso y con baja densidad de población), hay menos ciclistas y la gente prefiere utilizar el coche para ir al trabajo.

Solo las autoridades regionales de Bruselas tienen la obligación a aplicar un plan de movilidad ecológico en las empresas de más 200 trabajadores (más de 100 en el futuro). Las demás autoridades regionales tienen un papel más bien facilitador de los planes de movilidad para los trabajadores.

2. Breve resumen de las actividades

6 abril 2011

Sarah Hollander – (Instituto de Medio Ambiente de Bruselas) Brussels Institute for Environmental Affairs (BIM) explica el marco legal de la gestión de la movilidad en la región de Bruselas.

- Desde 2004 todas las empresas de más de 200 trabajadores deben desarrollar un plan de movilidad ecológica. Desde el 30/6/11 la obligación se extenderá a las empresas de más de 100 trabajadores. Las obligaciones de Bruselas van más allá de las federales (diagnóstico de movilidad) en las que las empresas aportan datos sobre la movilidad al trabajo.
- Un tercio de los 650.000 trabajadores de la región de Bruselas (270.000) están cubiertos por esta disposición. La mayoría de las empresas se encuentran en el centro de Bruselas con buen acceso al transporte público.
- Las empresas financian los planes de movilidad pero existe un tope máximo de aportaciones voluntarias establecido por el BIM. Las empresas no necesitaron contratar asesores externos.
- Los resultados: en comparación son 2005, en 2008 hay más empresas que han aplicado medidas de gestión de la movilidad.
- Un nuevo elemento desde el 30/6/11 la obligación de aplicar medidas en lugar de (solo) tener un plan de movilidad. Antes de 2012 es obligatorio aplicar 2 de las siguientes medidas:
 - Coordinador de movilidad interna (debe ser presentado a todos los trabajadores y sus representantes) ; el BIM organiza cursos y ofrece información/apoyo a los coordinadores de movilidad
 - Obligación de informar a los trabajadores sobre el plan de movilidad y organizar campañas de sensibilización. El control de esta medida se realizará a través de auditorías periódicas
 - Un plan (información) de accesibilidad multimodal
 - Medidas que faciliten el uso del transporte público (escoger entre 6 medidas diferentes: sistema de alquiler de bicicletas, co-financiación del transporte público, transporte público gratuito para los trabajadores, presupuesto de movilidad en lugar de coches de empresa (*)...)
 - Aparcamientos de bicicletas de alta calidad para trabajadores y visitantes = 120% de la cantidad real de ciclistas/ min. Una plaza de aparcamiento de bicicletas por cada 5 de coches
 - Política de reducción de emisiones (CO2, NOx) para los coches de empresa
 - Plan de acción para los picos de contaminación (días de smog). En esos días el límite de velocidad en la región de Bruselas es de 50km/h; las empresas deben informar a los trabajadores sobre alternativas sostenibles al uso del coche. Existe un servicio de aviso por SMS –email 24 horas antes del pico de contaminación esperado.
- Las empresas deberán presentar informes de auditoría para el control de su actividad y para que el BIM conozca las buenas prácticas

P: ¿Las localidades con más de 100 trabajadores entre varias empresas también están obligadas a elaborar el plan?

R: No, este no es el caso. Es casi imposible para las PYMEs tener un plan o un coordinador de movilidad

P: ¿Puede la región de Bruselas establecer la obligación de planes de movilidad si no existe a nivel federal?

R: Sí, porque la movilidad y la gestión medioambiental son competencias regionales

P: ¿Participan los sindicatos en la elaboración de planes de movilidad a nivel general o de empresa?

R: No existe obligación como tal y el BIM no sabe si esto sucede en las empresas. No obstante, el plazo para cumplir con las obligaciones coincide con el de entrega del "diagnóstico federal" que se debe discutir a nivel de comités de empresa.

P: ¿Hubo mucha resistencia al cumplimiento de las obligaciones?

R: En realidad no, porque las medidas son "moderadas". Otra opción sería reducir el número de plazas de aparcamiento, pero está claro que las empresas prefieren cumplir con las obligaciones actuales.

P: ¿Se ha reducido el número de plazas de aparcamiento en las empresas?

R: Hasta ahora no lo hemos analizado. Lo que sí ha habido es un claro aumento de los coches de empresa
nota: las autoridades regionales de Bruselas estudian la posibilidad de aplicar un impuesto a parte de las plazas de aparcamiento que ofrecen las empresas. Según un estudio si una empresa ofrece 70 plazas cuando en realidad 50 son suficientes, habría una tasa sobre las restantes 20. Habría tres opciones para la empresa: 1/ aceptar el número propuesto de plazas, 2/ pagar impuestos por las plazas excedentes, 3/ habilitar las plazas de aparcamiento para todos los ciudadanos. En la última opción las plazas públicas excedentes se sustraerían del número de plazas de aparcamiento en espacios públicos.

(*) En cuanto a los vehículos de empresa en Bart Neyens: los sindicatos no están totalmente a favor de cancelar el sistema, ya que una cuarta parte de los trabajadores administrativos utilizan dichos vehículos.



Thomas Vanoutrive – Universidad de Antwerp hace una presentación sobre la encuesta federal sobre movilidad al trabajo (diagnóstico de movilidad).

- En Bélgica toda empresa de más de 100 trabajadores está obligada a aportar datos básicos de movilidad y accesibilidad al gobierno federal (esta normativa afecta al 30% de los trabajadores belgas)
- Explica que en general los poderes públicos tienen 5 formas de influir en los hábitos de movilidad a través de los empresarios:
 - planes de movilidad obligatorios
 - planificación urbanística y rural (*)
 - medidas fiscales
 - información, comunicación
 - diálogo social

(*) Las directrices sobre servicios de la UE prohíben ciertas medidas (ley IKEA), pero aún es posible limitar el número de plazas de aparcamiento antes del nuevo desarrollo.

P: ¿Quién decide (a través del informe de impacto de movilidad) el número de plazas de aparcamiento?

R: Eso depende del nivel de desarrollo. El menor desarrollo está a nivel municipal, y el mayor al nivel regional.

P: ¿Cuál sería una medida eficaz para promover la movilidad sostenible en las empresas?

R: Tener un coordinador de movilidad es una de las medidas más necesarias.

Nota: En Cataluña más de 300 sindicalistas reciben cursos (de 20,50 o 100 horas) de movilidad sostenible. Parte de los cursos los reciben en su tiempo libre. Se realizan exámenes al final de los cursos.

7 abril 2011

Frank Van Thillo, presidente del Consejo flamenco de Movilidad (MORA) explica el papel y la actividad de la institución

El MORA fue creado por decreto y es uno de los resultados de la política regional flamenco para mejorar el desempeño del gobierno. Se creó dentro del marco del consejo socio-económico de Flandes (SERV), por lo que está estrechamente vinculado al diálogo social.

- 12 agentes sociales propuestos por el SERV (6 en representación de los empresarios y 6 por los trabajadores con un máximo de 6 agentes interprofesionales, los restantes son representantes del sector del transporte privado)
- 6 organizaciones de movilidad
- 2 organizaciones ecologistas
- Asociaciones de municipios y provincias de Flandes
- Empresa regional de transporte público "De Lijn" y la empresa nacional de ferrocarriles
- 3 expertos

Además el MORA tiene un secretariado, una junta directiva (compuesta por presidente, 2 organizaciones de movilidad y dos agentes del SERV) y dos comisiones especiales: una para el transporte de mercancías y otra para el de pasajeros.

Las funciones de MORA son

- Asesorar en materia de políticas de movilidad del gobierno Flamenco
- Contribuir al desarrollo de un enfoque de las políticas
- Reflejar en los documentos y propuestas las leyes y regulaciones
- Asesorar en materia de presupuestos y políticas de inversión (incluidas las del transporte público)
- Asesorar en la aplicación de políticas europeas y tratados internacionales
- Publicar cada 5 años un informe de movilidad en Flandes con recomendaciones para políticas futuras

Sus más importantes recomendaciones son:

- Una política integrada de movilidad
- Seguimiento como base de la política
- Un sistema de transporte integrado e intermodal
- Política de transporte de pasajeros centrada en la movilidad al trabajo
- Política de modernización de infraestructuras
- Política dirigida a la seguridad vial
- Política de sostenibilidad

En el debate sobre el peaje para el transporte de mercancías MORA ha tenido un papel predominante.

La evaluación de la actividad del MORA después de 5 años es que la institución tiene un alto nivel de credibilidad entre sus propios miembros y los miembros del parlamento flamenco. El MORA contribuye activamente a mejorar la toma de decisiones a nivel del gobierno regional, haciéndola más democrática al objetivar las discusiones.

Pero al parecer esto tiene poco efecto en el gobierno que está más influido por la opinión pública por la opinión pública que por el asesoramiento de las organizaciones intermedias.

Ante ésta conclusión, Llorenc Serrano de la delegación española explica que la participación de las organizaciones intermedias no conlleva necesariamente a un proceso más democrático (existe peligro de corporativismo con apariencia de representación popular).

P: ¿Tiene MORA presupuesto?

R: Sí, además de los presupuestos habituales tiene un presupuesto de formación.

P: ¿Cómo se incluirían los precios del peaje?

R: Estarían incluidos en el presupuesto general del estado, MORA sugiere que se reinviertan en movilidad.

Alain Vanden Plas es responsable de la movilidad de personas en el secretariado de MORA y explica el “plan de movilidad al trabajo” de Flandes

Explica primero la distribución de competencias entre los diferentes niveles (federal, regional, municipal). Esta es una de las dificultades de la gestión de la movilidad porque con frecuencia los trabajadores viajan entre Flandes y Bruselas. Existen además competencias duplicadas (marco fiscal).

El plan pretendía reducir la distribución modal del coche de 70 a 60% pero no ha tenido éxito hasta ahora.

Los elementos básicos del plan incluyen:

- Más apoyo a los empresarios que quieren trabajar en la movilidad sostenible fundamentalmente a través de los *Mobidesk (departamentos de movilidad)* provinciales
- Mejores alternativas al coche: más carriles bici, conexiones con el transporte público, promoción del coche compartido y el carpooling, teletrabajo
- “Movilidad a la medida”: integración de la movilidad al trabajo a los planes de movilidad municipales, fondo para la movilidad al trabajo, integración de la accesibilidad en la planificación urbanística, permitir a los autobuses de las empresas utilizar los carriles del transporte público (buses)
- Sensibilización y educación

El fondo para la movilidad al trabajo permite a los empresarios obtener un subsidio de un máximo de 50% durante cuatro años para la aplicación de medidas que estimulen a los trabajadores a utilizar alternativas al coche. Se han empleado ya 19 millones de euros en diversas acciones (que van desde la oferta de transporte al aumento de las intervenciones financieras del empresario para promover el uso de la bicicleta). Los agentes sociales juegan un importante papel en la evaluación de los proyectos presentados. Todos los proyectos están sujetos a seguimiento por parte del gobierno para garantizar que los fondos se emplean adecuadamente. En esto momentos se está revisado el fondo para la movilidad al trabajo.

La perspectiva de los empresarios y representantes de los trabajadores no es la misma. Los sindicatos quieren que los empresarios se comprometan más, mientras que los empresarios se oponen a cualquier obligación. Todos están de acuerdo sin embargo con los “escáneres de movilidad” son necesarios y eficaces como herramienta de los empresarios para decidir qué medidas aplicar.

Frank Van Thillo concluye explicando que la participación de los trabajadores en el proceso de toma de decisiones es crucial para el éxito de la gestión de la movilidad en las empresas, pero en muchas empresas los sindicatos simplemente dan su aprobación.

En estos momentos el MORA prepara la concreción del "PACTO 2020" (con objetivos similares al plan de movilidad al trabajo). Incluirá el compromiso de empresarios y trabajadores de cumplir los objetivos del nuevo plan de movilidad.

Karin Dries – Administración Municipal Antwerp explica el plan de movilidad ecológica de la administración municipal en ocasión del cambio de ubicación de los servicios centrales.

Para la administración municipal existen dos motivos para desarrollar un plan de movilidad:

- Satisfacer las demandas los trabajadores
- Responsabilidad para con los ciudadanos: evitando el impacto del tráfico en las calles vecinas debido al cambio de local

Una encuesta preliminar muestra que un enfoque centrado en el uso de la bicicleta y del transporte público disponible son las medidas más eficaces. El plan se centra en informar a los ciudadanos sobre las modalidades sostenibles: guía de accesibilidad, consejos personales para viajar, información en una intranet. También se realizaron inversiones en infraestructura interna relacionada con las bicicletas (aparcamientos, servicios), para evitar justificaciones de que no es posible ir en bicicleta al trabajo porque los aparcamientos subterráneos eran "demasiado pequeños" comparados a los de las antiguas instalaciones. El principio fundamental que "los conductores que van solos no tienen acceso al parking". Esta es la regla para todos, excepto para unos cuantos directivos que tienen "coche de empresa".

P: ¿Se ha considerado el pago por el aparcamiento?

R: No, la opción que se escogió fue restringir el acceso a los conductores que no comparten coche. Hay suficientes opciones, por ejemplo, aparcamiento gratuito a 1 km de distancia. Se apostó claramente por preservar la calidad de vida del vecindario y un aparcamiento de pago no ayudaría a alcanzar este objetivo.



Steven Dierckx – director de I-bus describe el comienzo, aplicación y la actual situación del proyecto I-bus.

- I-bus es un proyecto de optimización de los servicios de autobús existentes cubiertos por 6 empresas en la zona portuaria de Antwerp
- Incluye un comité consultivo compuesto por 12 miembros + el director de I-bus. Cada empresa tiene un representante de los empresarios y uno de los sindicatos. Todos los cambios de horario y de ruta de los autobuses se discuten y aprueban en el comité

- Hay 29 líneas de autobús para trabajadores diurnos y 12 líneas para trabajadores a turnos; el parque se compone de 55 vehículos operados por una empresa para este servicio. Se intenta que los vehículos sean lo más ecológico posible.
- 4000 trabajadores en 6 empresas, 3166 de los cuales están registrados en la base de datos I-bus (para desarrollar las líneas) ; entre 1/1/10 y 28/2/11 2572 usuarios (al menos una vez)
- Ocupación:
 - Buses diurnos: media de 17,44 pasajeros por bus (mínimo 10,5 – máx. 24,5)
 - Trabajadores a turnos: media de 7 pasajeros por bus (mín. 3 – máx. 13)
- I-bus ha logrado optimizar el servicio: 6 buses menos para los trabajadores diurnos y 6 para los trabajadores a turnos. El total de pasajeros sigue siendo la principal ventaja, al igual que el sistema "track & trace"- que permite registrar datos sobre el número de pasajeros. Es útil para realizar una facturación separada para cada empresa y optimizar las líneas de bus de acuerdo con el número de usuarios.
- La optimización resultó en un beneficio económico para las 6 empresas, pero también representó una ventaja para los trabajadores de las empresas pequeñas al cubrir un área mucho mayor que antes. Hay líneas hacia más destinos.

P: ¿Cómo se explica la fluctuación en el número de pasajeros entre enero de 2010 y enero de 2011?

R: En parte por los cambios en el empleo (disminución del número de trabajadores), pero también por el clima (si nieva, los ciclistas tienden a utilizar más el I-bus)

P: ¿El comité consultivo se limita al I-bus? Si es así ¿por qué?

R: Por el momento solo al I-bus. Puede que en un futuro no lejano exista un bus para bicicletas y ciclistas (para utilizarlo en ese túnel) pero no se prevén otras acciones e materia de movilidad sostenible en un futuro próximo.

P: ¿Ha habido una evaluación por parte de los usuarios?

R: Aún no, pero está prevista

P: ¿Pueden utilizar los autobuses los trabajadores externos (seguridad, limpieza)?

R: La administración de I-bus decidió limitar el servicio a los trabajadores de las 6 empresas para no complicar la oferta de transporte. En este momento se permite a terceras partes utilizar el I-bus (empresas cercanas, subcontratas externas) siempre que no haya modificaciones estructurales en los horarios, etc.

BASF (3.000 trabajadores) tiene sus propios autobuses pero busca colaborar para optimizar el sistema a través de oportunidades que incluyan más empresas participantes.

P: ¿Por qué no utilizar el "pooling" de furgonetas o vehículos de pocos pasajeros?

R: El principal motivo es que se trabaja con 6 empresas diferentes, 6 culturas diferentes y no es fácil implantar estos sistemas.

8 abril 2011

Hans Floré – Provincia de Vlaams Brabante explica el papel de la administración provincial en la gestión de la movilidad.

- En 2003 el Ministerio de Movilidad de Flandes fundó los gabinetes de movilidad (MD). Sus tareas se centran en el apoyo práctico a proyectos de gestión de movilidad y menos a los estudios. La decisión de pasar del apoyo a los estudios a la ayuda para la implantación de planes de movilidad fue acertada.
- Principales actividades:
 - Recomendaciones basadas en estudios a corto plazo (quick scans)
 - Apoyo en la implantación y evaluación de proyectos de gestión de la movilidad
- La mayoría de las iniciativas parten de la dirección de la empresa, pero los sindicatos también pueden contactar con los gabinetes de movilidad y/o utilizar los fondos de movilidad (*Pendelfonds*)

- quickscan: estudios a corto plazo sobre gestión de la movilidad en forma de presentaciones powerpoint con resultados y recomendaciones
 - paso 1: recogida de datos a través de cuestionarios y hojas de *excel* con datos de movilidad de los trabajadores
 - paso 2: análisis de datos
 - paso 3: propuesta de medidas con un alto potencial
 - paso 4: elaboración e implantación (a través del fondo de subsidios para la movilidad al trabajo)
- Fondo para la movilidad:
 - Cofinanciación hasta 50% (responsabilidad compartida)
 - Facilitación de comienzo de proyectos (subsidios por 4 años)
 - Solo son justificables los costes de implantación, no los de estudios. Se pueden incluir costes de personal (coordinador de movilidad)
 - El comité consultivo está formado por empresarios y sindicatos
 - Los proyectos específicos se deben negociar entre sindicatos y empresarios a nivel de empresa. La solicitud debe incluir al menos un informe del comité de empresa sobre el tema para poder obtener una subvención del fondo de movilidad.
- Hans ofrece algunos ejemplos de los proyectos realizados con este fondo:
 - Aviapartner:
 - Títulos de transporte gratis limitados para ciclistas en caso de mal tiempo
 - Tarjeta de parking con acceso limitado a aparcamientos públicos cuando las circunstancias sean desfavorables (turnos de noche)
 - Fugzia fietst!: pequeña empresa de 5 trabajadores que compra bicicletas plegables para que los trabajadores las combinen con el transporte público

P: ¿Existen proyectos financiados por este fondo que busquen una gestión conjunta de la movilidad por parte de las empresas?

R: El trabajo conjunto de las empresas es una manera eficaz de gestionar la movilidad, pero una empresa tiene que liderar el proyecto y eso no siempre es fácil de lograr.

P: ¿Se consulta a los municipios en cuanto a medidas de gestión de la movilidad? (infraestructura para bicicletas)

R: Esto se hace a nivel de planificación urbanística pero sería mejor implicar a la administración municipal en el fondo de movilidad. La planificación del tiempo siempre es un problema: las empresas comienzan a trabajar en sus propuestas en el último momento.

Philippe Jacobs – Empresa de Transporte Público de Flandes De Lijn presenta el proyecto START para el aeropuerto de Bruselas. E un plan de acción de movilidad sirvió como parte de la estrategia general para preservar la accesibilidad económica al aeropuerto y las áreas industriales adyacentes.

- La accesibilidad es importante para los trabajadores y pasajeros del aeropuerto. La opción estratégica de la empresa de transporte público se centra en los pasajeros. Al garantizar el acceso de pasajeros con transporte público se resuelven los problemas de accesibilidad de los trabajadores. El 20% de los pasajeros procede de 20km de distancia. Este era el grupo diana (prioritario)
- Hay 13 líneas de autobús de alta frecuencia al aeropuerto (en días laborables). El número de autobuses hacia y desde el aeropuerto crece cada año (+6.4% en 2010). Se espera que el número de pasajeros de estos autobuses aumente cuando se inaugure la conexión con la línea de ferrocarril (*Diabolo*) desde Antwerp al aeropuerto
- Desde 2010 existe una línea adicional nocturna que abre el acceso al mercado laboral a personas en situación de desempleo. La tasa de desempleo en la ciudad de Bruselas es muy alta y se necesitan

- Se han realizado múltiples esfuerzos para informar y comunicar sobre estas líneas de autobús

P: ¿Cuántos trabajadores hay en la zona del aeropuerto?

R: 5.000 trabajadores (18.000 en el aeropuerto mismo)

P: Este proyecto promueve los incentivos (aumento de la oferta) ¿también existen medidas restrictivas (gestión de aparcamientos)?

R: Es una tragedia penalizar a los trabajadores que van a trabajar en coche y empujarlos a utilizar el transporte público. El objetivo es aumentar el acceso para los usuarios del aeropuerto (beneficios económicos).

Jan Paesen – Universidad de Leuven explica el plan y la política de movilidad de la Universidad de Leuven.

- Existen varias iniciativas de movilidad para los estudiantes y el personal: transporte público gratis, alquiler de bicicletas barato para estudiantes.
- Fondo de movilidad "Proyecto 2WD": bicicletas gratis para los trabajadores (incluida reparación y mantenimiento). Compromiso de los trabajadores: utilizar la bicicleta en trayectos de la casa al trabajo y en trayectos cortos de trabajo sin acceso a parking. Para los empresarios el sistema es el triple de barato que pagar una prima de bicicletas de 0,15€/Km. (que es común, aunque no obligatoria en el sector público).
- Hay algunos obstáculos al proyecto: los ciclistas con bicicleta propia no pueden beneficiarse del proyecto, no hay flexibilidad en cuanto al uso alternado de coche y bicicleta.
- Beneficios del proyecto:
 - Beneficios en escala (bajo precio del alquiler)
 - El tratamiento financiero del sistema (contabilidad de costes, provisión de costes futuros) garantiza su continuidad
 - El mantenimiento y reparación los lleva a cabo un taller móvil

P: ¿Cuántos trabajadores utilizan el sistema?

R: 30%

Q: ¿Por qué hay transporte público gratis y no bicicletas gratis para los estudiantes?

R: Buena pregunta, se necesitan nuevas fuentes de financiación.



Jos Vandikkelen, del punto de bicicletas Velo ofrece una breve explicación acerca de los servicios que ofrece el establecimiento organizado por Velo: suministro a trabajadores y empresas. Guía a los visitantes al parking de bicicletas públicas de la estación (incluye reparación y mantenimiento). Este es un proyecto de economía social

en el que trabajan personas de grupos de riesgo (menos calificadas, largos periodos de desempleo) en labores de reparación y mantenimiento por lo que se cierra el circuito entre desempleo y economía regular.

Hans Goesens, CIP – proyecto de desarrollo guía a los visitantes en *Kop van Kessel-Lo*, un nuevo proyecto urbanístico cercano a la estación de Leuven. Como en otras ciudades belgas (Antwerp, Ghent, Brujas, Lieja,...) se hacen grandes inversiones en torno a las estaciones: oficinas, apartamentos, hoteles. El desarrollo de estas zonas de viviendas y centros de trabajo es parte de la política de movilidad y desarrollo urbanístico sostenible.

3. Conclusiones generales (Traject)

La visita a Bélgica tuvo un claro valor añadido para el proyecto E-cosmos. Mientras en otros países visitados la gestión de la movilidad se centra en el estudio y la planificación, al parecer en Bélgica, y especialmente en Bruselas y Flandes, se ha avanzado hacia otras fases. La movilidad se centra menos en estudios y más en la aplicación y las medidas de seguimiento.

La obligación de las empresas de implantar planes de movilidad en la región de Bruselas es un ejemplo interesante de la política orientada a la aplicación. En Flandes la política está orientada a apoyar a las empresas (financiación y consulta) en la aplicación de medidas de gestión de la movilidad.

Los marcos legales y fiscales promueven el uso del transporte público, la bicicleta y el "carpooling". El fondo de movilidad (en Flandes) y el diagnóstico federal (a nivel estatal) son vías eficaces de llevar la gestión de la movilidad al debate entre empresarios y trabajadores a nivel de empresa.