



Una movilidad al trabajo + sostenible

**Catálogo de experiencias
y buenas prácticas**



Contenidos

Presentación	2
EXPERIENCIAS ESTATALES	3
1. POLÍGONO CAN SANT JOAN (RUBÍ - SANT CUGAT DEL VALLÈS)	4
2. POLÍGONO EL PLA (MOLINS DE REI Y SANT FELIU DE LLOBREGAT)	6
3. POLÍGONO PRATENC (EL PRAT DE LLOBREGAT)	8
4. POLÍGONOS INDUSTRIALES DE GETAFE (GETAFE)	10
5. HOSPITAL ARNAU DE VILANOVA (LLEIDA)	12
6. CIUDAD DE LA JUSTICIA (BARCELONA - HOSPITALET DE LLOBREGAT)	14
7. AEROPUERTO DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)	16
8. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA (CERDANYOLA DEL VALLÈS)	18
9. SEDE DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA (GIRONA)	21
10. POLÍGONO PLAZA (ZARAGOZA)	23
11. AZUCARERA EBRO (BARCELONA)	25
12. DENSO (SANT FRUITÓS DE BAGES)	26
13. ORANGE (MADRID)	27
EXPERIENCIAS INTERNACIONALES	29
14. SMA SOLAR TECHNOLOGY (NIESTETAL - ALEMANIA)	30
15. UNIVERSIDAD DE BREMEN (ALEMANIA)	32
16. HOSPITAL UNIVERSITARIO DE FRIBURGO (ALEMANIA)	34
17. UNIVERSIDAD DE GRAZ (AUSTRIA)	36
18. I-BUS (BÉLGICA)	38
19. SUPERMERCADOS COLRUYT (BÉLGICA)	40
20. UNIVERSIDAD DE LOVAINA (BÉLGICA)	42
21. AEROPUERTO DE BRUSELAS (BÉLGICA)	44
22. ZONAS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA DEL GRAN LIÓN (FRANCIA)	46
23. ZONA INDUSTRIAL DE ROUSSET (FRANCIA)	48
24. COMISARIADO DE LA ENERGÍA ATÓMICA (CEA) (GRENOBLE-FRANCIA)	50
25. ASR (HOLANDA)	52
26. COMPLEJO HOSPITALARIO DE DUBLÍN (IRLANDA)	54
27. BANCO VP (LIECHTENSTEIN)	57
28. ÁREA DE ACTIVIDAD DE NORTH ROAD MILTON (CAMBRIDGE - REINO UNIDO)	59
29. ZONA AEROPORTUARIA DE GINEBRA (SUIZA)	62

Presentación

La sociedad demanda cada vez más un cambio del modelo de movilidad, requiriendo alternativas al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales, el ir y venir del lugar de trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos, y que es en este tipo de viajes cuando más se utiliza el coche con un nivel de ocupación bajo, lo que provoca un elevado consumo de energía y emisiones de CO₂, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser promover la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos para acudir al trabajo.

Para conseguir este objetivo es necesario contar con herramientas que ilustren y faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la idoneidad de editar esta **Guía de buenas prácticas**, en la cual se incluyen experiencias reales y exitosas que han cambiado la manera cotidiana de desplazamientos al trabajo de miles de trabajadores y trabajadoras de nuestro país y de países de nuestro entorno más inmediato.

Sin duda esta tarea de promover el cambio modal debe ser impulsado por aquellos que tenemos la responsabilidad de representar y en consecuencia de defender los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras, lo cual incluye sin duda, el derecho a la accesibilidad de manera sostenible y segura. Una guía que pretende ser una exposición de buenas prácticas, en las cuales el papel del sindicato ha sido clave para que éstas avancen en el buen camino. Iniciativas que debemos divulgar y dar a conocer entre los trabajadores y trabajadoras, los que, en definitiva, serán los verdaderos protagonistas del cambio de modelo.

Para concluir, se trata de presentar experiencias que puedan servir de ejemplo de cómo intervenir, a través de la acción sindical, dentro de las empresas y en el entorno donde éstas se localizan (polígono industrial, parque de actividades, etc.) para alcanzar la meta que nos hemos propuesto de romper con la hegemonía del coche para llegar al puesto de trabajo. En definitiva provocar la irrupción de un nuevo modelo de movilidad donde los modos social, ambiental y económicamente sostenibles se impongan y los trabajadores y trabajadoras sean agentes activos necesarios para impulsar este cambio que tantos beneficios les va a reportar a ellos a las empresas y al país en su conjunto.

Pedro José Linares Rodríguez
Secretario de Salud Laboral y Medio Ambiente
de la CS CCOO

■ EXPERIENCIAS ESTATALES



1. POLÍGONO CAN SANT JOAN (RUBÍ - SANT CUGAT DEL VALLÈS)
2. POLÍGONO EL PLA (MOLINS DE REI Y SANT FELIU DE LLOBREGAT)
3. POLÍGONO PRATENC (EL PRAT DE LLOBREGAT)
4. POLÍGONOS INDUSTRIALES DE GETAFE (GETAFE)
5. CIUDAD DE LA JUSTICIA (BARCELONA - HOSPITALET DE LLOBREGAT)
6. AEROPUERTO DE BARCELONA (EL PRAT DE LLOBREGAT)
7. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA (CERDANYOLA DEL VALLÈS)
8. SEDE DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA (GIRONA)
9. HOSPITAL ARNAU DE VILANOVA (LLEIDA)
10. POLÍGONO PLAZA (ZARAGOZA)
11. AZUCARERA EBRO (BARCELONA)
12. DENSO (SANT FRUITÓS DE BAGES)
13. ORANGE (MADRID)

1. POLÍGONO CAN SANT JOAN

Sant Cugat del Vallés
Barcelona (Cataluña)

INTERMODALIDAD FERROCARRIL - AUTOBÚS

El **polígono de Can Sant Joan** es una nueva centralidad periférica de la región metropolitana de Barcelona, situada entre los municipios de Rubí y Sant Cugat del Vallès, a unos 20 km del centro de Barcelona.

Cuenta con unas 50 empresas, mayoritariamente medianas y grandes, que dan empleo a unos 12.000 trabajadores, y a pesar de la crisis económica sigue atrayendo nuevas actividades productivas. Se trata de un polígono mixto con una mayoría de empresas del sector servicios (Axa, Banc Sabadell, Catalana de Occidente, Correos, EDS, Grífols, HP, Roche, Sharp, TVE, etc.), que cuenta además con cuatro escuelas y un centro universitario con unos 4.000 alumnos.

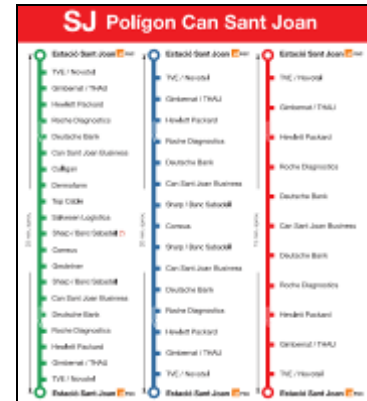
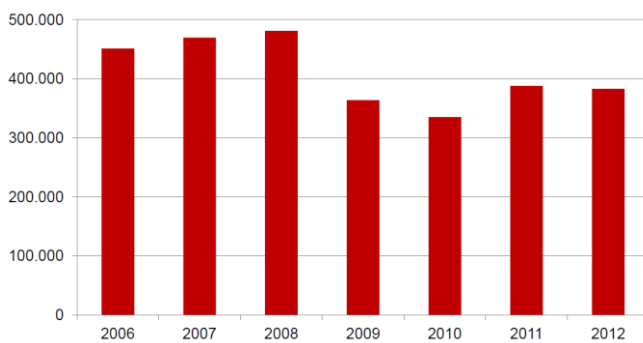
En 1998, el operador Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña (FGC) puso en funcionamiento un **bus lanzadera como prolongación del ferrocarril**, cuyo objetivo era ampliar la cobertura territorial de dicho transporte a las empresas del polígono más alejadas de la estación. A medida que se han ido implantando más empresas, el recorrido se ha adaptado a las nuevas demandas y necesidades, incorporando también otras paradas. De este modo, a lo largo de los últimos años el número de pasajeros que llegan a la estación y continúan su viaje hasta su centro de trabajo en el autobús lanzadera ha oscilado entre un 40% y un 50%. Aunque la evolución del número de usuarios del bus lanzadera ha sido muy positiva, desde 2009 se ha producido un descenso debido al inicio de la crisis económica. A partir de ese año, además, el bus dejó de ser gratuito y se integró al sistema tarifario metropolitano, si bien a partir del año 2011 el número de viajeros volvió a recuperarse.

Se trata de una **intermodalidad tren-bus muy eficiente**, ya que ambos servicios tienen una buena coordinación horaria, hasta tal punto que en horas punta, cuando los pasajeros del tren salen de la estación, encuentran el bus esperándoles para iniciar el trayecto. El tiempo medio de espera del autobús es de sólo 5 minutos, con una frecuencia que en la hora punta de 8 a 9 horas llega hasta las 11 expediciones. El servicio se inicia poco antes del 7 de la mañana y termina poco después de las 9 de la noche, horario con el que se cubre la mayoría de turnos laborales del polígono.



Para garantizar su calidad y seguridad, a diferencia de lo que sucede en los pocos polígonos que cuentan con transporte público, las paradas tienen instaladas algunas **marquesinas y palos con información actualizada sobre el servicio**, y cuentan además con pasos de peatones señalizados para acceder a ellas. Asimismo, FGC ha elaborado un horario de bolsillo donde aparece la combinación de los horarios del tren y del autobús. Otra característica poco habitual, pero muy útil para los usuarios, es que las paradas llevan el nombre de las principales empresas para facilitar su localización.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE VIAJEROS DEL AUTOBÚS
LANZADERA DEL POLÍGONO DE CAN SANT JOAN



MESA Y PLAN DE MOVILIDAD

En el año 2006 se convocó por primera vez la **Mesa de movilidad** a la que acudieron representantes de la Secretaría de Movilidad de la Generalitat de Catalunya, de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), de los Ayuntamientos de Rubí y Sant Cugat del Vallès, de los operadores de transporte público (FGC, Renfe y Sarbus) y de las organizaciones empresariales y sindicales del polígono.

A finales de 2007, tras varias reuniones de trabajo coordinadas por la ATM en colaboración con una consultoría externa técnica, se aprobó el **Plan de movilidad de Can Sant Joan**, el cual incluía un gran número de medidas propuestas por los representantes sindicales de las empresas del polígono para corregir las carencias del transporte público.

Dando respuesta a la nueva demanda generada con la promoción del complejo de oficinas de Vallsolana, recientemente se ha implantado un nuevo servicio de bus lanzadera -previsto en el Plan de movilidad- y financiado por la promotora inmobiliaria del complejo de oficinas.



FERROCARRILES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA
<http://www.fgc.cat>

2. POLÍGONO EL PLA

Molins de Rei / Sant Feliu de Llobregat
Barcelona (Cataluña)

PROYECTO EUROPEO

En el marco del **proyecto europeo Gesmopoli**, iniciado en el año 2005, una de las actuaciones llevadas a cabo, y coordinada por CCOO, fue la de analizar y mejorar la movilidad de los trabajadores en el Polígono El Pla. Este proyecto, liderado por la Diputación de Barcelona, se planteó como una experiencia piloto cuyo objetivo era la **intervención global y sostenible en la movilidad de 6 polígonos industriales**, incidiendo en las tareas de planificación, negociación entre agentes, gestión de la movilidad y actuación sobre el territorio.



ACTO PÚBLICO DE LA MESA DE MOVILIDAD

Una de las primeras acciones impulsadas fue la de constituir la **Mesa de Movilidad** como órgano de participación y concertación de los diferentes agentes implicados en la movilidad del polígono: administraciones públicas locales (ayuntamientos de Molins de Rei y Sant Feliu de Llobregat, y Diputación de Barcelona), instituciones con responsabilidades en la gestión y planificación de la movilidad (Autoridad del Transporte Metropolitana, Entidad Metropolitana del Transporte), representantes de las empresas y los trabajadores y operadores de transporte.

La Mesa se dotó de un reglamento con los objetivos, funciones, composición y funcionamiento. En una primera fase, su principal tarea fue la elaboración del **Plan de Movilidad**. Los agentes aportaron información para la diagnosis y plantearon los problemas detectados, debatiendo y consensuando las propuestas del plan de acción, aprobado a finales de 2007.

IMPULSO DEL PLAN DE MOVILIDAD

En una segunda fase, la Mesa realizó el seguimiento de la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan. Asimismo, acordó que los dos ayuntamientos aprobasen dicho plan en sus respectivos plenos para darle el impulso definitivo, y nombró un **gestor de movilidad** una de cuyas tareas era realizar informes periódicos de seguimiento del Plan.

Algunas de las actuaciones impulsadas desde entonces han sido las siguientes:

- Edición de un folleto resumen del Plan de movilidad -incluyendo los datos de contacto del gestor de movilidad- dirigido al conjunto de los trabajadores/as.
- Realización de un **portal de movilidad sostenible del polígono** para divulgar el plan de movilidad, facilitar la comunicación con el gestor de movilidad, informar sobre la

oferta de transporte público del polígono, gestionar el servicio de coche compartido del polígono, etc.

- Organización de un acto público de adhesión y firma del Plan con cobertura mediática, así como con la presencia del Secretario de movilidad de la Generalitat, los alcaldes, los presidentes de las organizaciones empresariales y los secretarios generales de los sindicatos comarcales.
- Edición de una guía de bolsillo sobre la oferta de transporte público para acceder al polígono (el 53% de los trabajadores/as no conocían dicha oferta).

Otras actuaciones del Plan de movilidad que han sido ya realizadas o se están ejecutando son:

- Sobre la gestión de la movilidad:
 - Consolidación de la Mesa de movilidad del polígono.
 - Creación de la figura del gestor de la movilidad del polígono.
 - Impulsar la realización de planes de desplazamientos en las empresas.
- Sobre la movilidad en transporte público:
 - Mejora del equipamiento de las paradas de autobús.
 - Mejora de la información al usuario habitual y al usuario potencial.
 - Aumento de las líneas de autobús que dan servicio al polígono, pasando de 7 a 10
 - Mejora de la cobertura del polígono.
- Sobre la movilidad a pie
 - Acondicionamiento de los itinerarios de acceso a las estaciones de ferrocarril y núcleos urbanos.
 - Creación de itinerarios accesibles para PMR's.
 - Acondicionamiento de los itinerarios de acceso a las paradas de autobús.
- Sobre la movilidad en bicicleta
 - Realización de un carril bici para enlazar el polígono con los municipios colindantes para aumentar la seguridad de los itinerarios ciclables.
 - Colocación de estacionamientos para bicicletas en el interior de las empresas.
- Sobre la comunicación:
 - Creación de una página web con información de los servicios de transporte público Y compartir coche.



APARCAMIENTO DE BICIS EN EL INTERIOR DE UNA EMPRESA

PORTAL DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO EL PLA
www.mobilitatelpla.cat

Folleto "El Pla de mobilitat del Polígon Industrial del Pla": <http://movilidad.istas.net>
 Proyecto Gesmopoli. Gestión integral de la movilidad en polígonos y zonas industriales:
<http://movilidad.istas.net>

3. POLÍGONO PRATENC

El Prat de Llobregat
Barcelona (Cataluña)

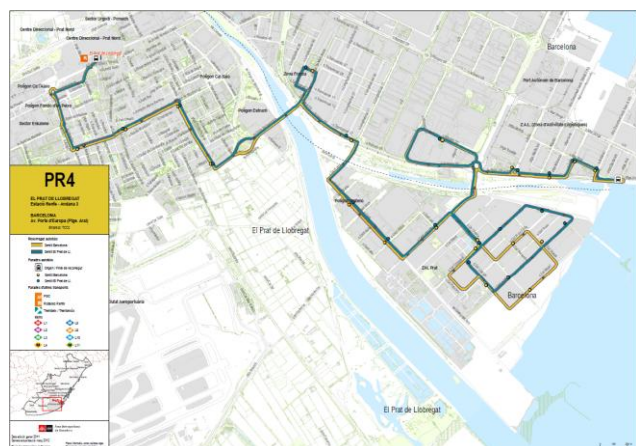
NUEVA LÍNEA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Un estudio sobre el acceso a los centros de trabajo de la comarca del Baix Llobregat en transporte colectivo (una de las más industrializadas de Cataluña), elaborado en el año 2001 por CCOO de esta comarca, puso de manifiesto la necesidad de actuar de forma prioritaria en el polígono Pratenc, dadas las carencias detectadas. Este polígono es el mayor y más antiguo del municipio del Prat de Llobregat, con una superficie de 62 hectáreas, en el que trabajan unas 4.000 personas. Un grupo reducido de las empresas grandes -como Gearbox o Titan- aglutinan más del 50% de estos puestos de trabajo.



A raíz de esta iniciativa, se organizó en 2002 una Coordinadora de trabajadores del polígono (precursora de la Mesa de movilidad creada en el año 2006), y se inició un proceso de negociación con los agentes implicados. De este modo, se crearon dos comisiones de trabajo: una de carácter institucional, encargada de realizar las gestiones con las distintas instituciones implicadas, y una informativa para fomentar la comunicación con la opinión pública. Entre los años 2002 y 2006, ambas comisiones mantuvieron diversas reuniones con los organismos competentes en materia de planificación y gestión de la movilidad del polígono.

Fruto de estas reuniones se alcanzaron varios compromisos de actuación, como la creación de una nueva línea de transporte público que conectara la estación de Renfe con el municipio y el centro industrial. La puesta en marcha de este bus lanzadera (el PR4) se produjo gracias a la acción sindical para garantizar el derecho al acceso sostenible de los trabajadores a sus centros de trabajo. El servicio, implantado en 2006, inicia su recorrido en la estación de Renfe Cercanías y une el casco urbano del Prat de



RECORRIDO DE LA LÍNEA DE AUTOBÚS DEL POLÍGONO PRATENC

Llobregat con Mercabarna, el Polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas I. Los horarios están coordinados con los de los trenes de cercanías con el fin de facilitar la intermodalidad. El trasbordo entre el bus y el tren, y también con otras líneas de bus, es gratuito si se utilizan los títulos de tarifa integrada. La línea de autobús opera los días laborables, de lunes a viernes. La primera salida se realiza desde la estación de tren a las 5.30, y finaliza a las 23:00. El número de validaciones diarias supera las 800.

NUEVAS MEJORAS DE MOVILIDAD

En el año 2009 se amplió el recorrido para prolongar la línea de autobús hasta la nueva zona de actividades logísticas ZAL II. Asimismo, se han instalado algunas marquesinas en su recorrido por el polígono Pratenc. Los costes que se derivan de la prestación del servicio son sufragados por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat y la Generalitat de Cataluña, conjuntamente con las agrupaciones de empresarios de los ámbitos territoriales que cubre el autobús.

Por otro lado, se ha impulsado la **creación de carriles bici y mejora de los pasos de peatones**, elevándolos al mismo nivel de las aceras para aumentar la seguridad de los peatones, señalizándolos correctamente para pacificar el tráfico.

MATERIAL DIVULGATIVO SOBRE LA EXPERIENCIA DEL POLÍGONO PRATENC

Folleto “Millora de l'accés en transport públic col·lectiu al Polígon Pratenc. El Prat de Llobregat”: <http://movilidad.istas.net>

Área metropolitana de Barcelona: <http://www.amb.cat/mobilitat>

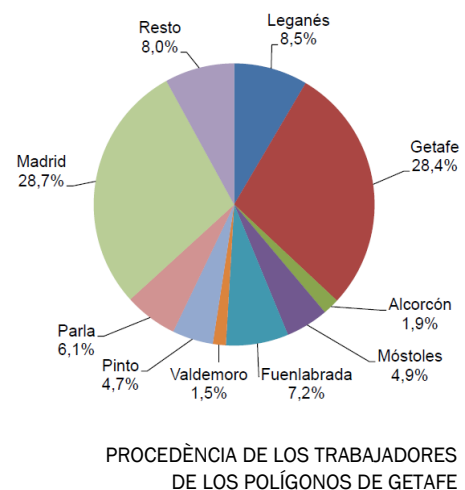
4. POLÍGONOS INDUSTRIALES DE GETAFE

Getafe (Madrid)

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DE LOS TRABAJADORES

La Comisión de Movilidad de Getafe, en la que están representados los sindicatos CCOO y UGT, analizó en el año 2005 la posibilidad de implantar un **servicio de bus de enlace en los polígonos industriales del municipio** (Los Olivos, Los Ángeles, Las Mezquitas, San Marcos y El Lomo de Getafe), los cuales agrupan unas 800 empresas y 25.000 trabajadores. Las principales razones que motivaron esta actuación fueron el traslado de empresas, la falta de aparcamiento en superficie y en los recintos empresariales, la ausencia de un servicio de transporte público colectivo, y una mayor sensibilidad colectiva por las cuestiones ambientales.

Para conocer con detalle los hábitos de movilidad de los trabajadores/as y plantear una estrategia de actuación consensuada con todos los agentes implicados, la Comisión se puso en contacto con el Consorcio Regional de Transportes para elaborar un **análisis de la movilidad en la zona industrial**. El estudio detectó que un tercio de los trabajadores/as reside en el propio municipio; que el uso del vehículo privado era mayoritario (2 de cada 3 trabajadores); que la red viaria estaba bastante degradada por el mal aparcamiento y por el paso de camiones; y que el transporte público existente era escaso y no específico. Asimismo, se constató que existían 14.641 plazas de aparcamiento, de las cuales 6.425 eran para los trabajadores (1 por cada 3 trabajadores); que el 40% de las empresas tenían ayudas al transporte; y que sólo 19 empresas tenían rutas de autobuses



LÍNEAS DE AUTOBÚS DE CONEXIÓN

En este sentido, se propuso poner en marcha dos líneas de autobús de enlace para conectar la estación de Getafe Centro (Renfe Cercanías y Metrosur) con los distintos polígonos industriales:

- Línea Pi-1: Cubre los polígonos industriales de Los Ángeles y Los Olivos, y realiza un trayecto de 8 km. En horas punta, la frecuencia es de 25 minutos.
- Línea Pi-2: Cubre los polígonos de Las Mezquitas, San Marcos y El Lomo, y realiza un trayecto de 5,5 km. La frecuencia en horas punta por la mañana es cada 15 minutos.

Estas líneas lanzadera -pioneras en la Comunidad de Madrid en líneas de transporte público a polígonos industriales- han experimentado un crecimiento continuo de la demanda desde su creación en octubre de 2005, si bien la crisis económica y la pérdida de puestos de trabajo ha reducido el número medio de usuarios en los últimos años. La media diaria es de unos 700 usuarios en la línea Pi-1 y de 1.000 usuarios en la línea Pi-2



El acuerdo también estipulaba que debía crearse una comisión de seguimiento de la medida, así como realizarse una campaña de difusión mediante folletos para explicar como con el uso el autobús contribuye a crear una ciudad más sostenible (“contaminano menos la atmósfera, hago menos ruido, ocupo menos espacio, reduzco la emisión de gases de efecto invernadero, consumo menos petróleo, evito accidentes”), y permite ahorrar dinero y ganar tiempo.

A finales de 2007, la línea Pi-2 fue prolongada hasta el Parque empresarial la Carpetania para dar servicio a las nuevas instalaciones de Siemens, empresa que se hizo cargo de su financiación.



FOLLETO PROMOCIONAL DE LOS BUSES LANZADERA

CONSOCIO DE TRANSPORTES DE MADRID
<http://www.crtm.es/>

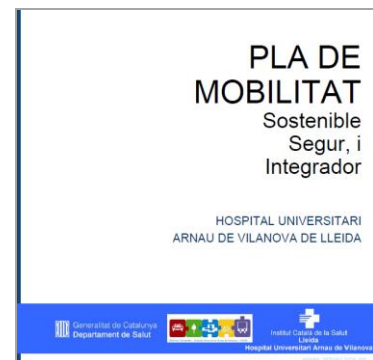
5. HOSPITAL ARNAU DE VILANOVA

Lleida (Cataluña)

PLAN DE MOVILIDAD

A propuesta de CCOO, y con el apoyo de la mayoría de sindicatos que conforman la Junta de Personal del Hospital Arnau de Vilanova y la dirección del centro, en el año 2007 se acordó elaborar y aplicar un **Plan de movilidad sostenible en el equipamiento hospitalario**. Se llevó a cabo también una encuesta de movilidad entre los trabajadores/as, cuyas conclusiones reflejaron la necesidad de mantener un servicio de transporte público colectivo de calidad.

En el mismo proceso, se creó la figura del **gestor de movilidad** para que actuara como mediador entre las distintas partes implicadas -trabajadores/as, empresa y operadores de transporte público-, así como para realizar actividades de divulgación, asesoramiento y planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de movilidad, del sistema de coche compartido, etc.



PLAN DE MOVILIDAD DEL HOSPITAL ARNAU DE VILANOVA

PROPUESTAS DE MEJORA

Las **propuestas planteadas en el Plan de movilidad**, y en las que se ha trabajado desde el inicio, han sido las siguientes: mejora de la seguridad de los itinerarios a pie y en bicicleta, coordinación del servicio de transporte público con los turnos de trabajo, fomento del coche compartido, gestión de las plazas de aparcamiento y crear plazas de estacionamiento disuasorias y, en general, impulso de un cambio de hábitos de movilidad.

Hasta el momento, **algunas de las mejoras llevadas a cabo** han sido las siguientes: se han iniciado mejoras para el acceso peatonal; se ha creado un nuevo aparcamiento de bicicletas seguro y cubierto; se ha creado también un carril bici de acceso al parking subterráneo; se ha fomentado el uso del coche compartido; se ha implantado una nueva línea de autobús al Hospital; y se ha realizado la regulación semafórica en los accesos al centro.



Mobilitat Sostenible - Hospital Universitari Arnau de Vilanova - LLEIDA -

La Autoridad territorial de movilidad de Lleida ha editado también una **guía de movilidad** informando de toda la oferta para acceder en transporte público al hospital, destacando igualmente las ventajas de escoger esta opción.

Guía Ciutat Sanitaria de Lleida
<http://movilidad.istas.net>

Autoritat territorial del mobilitat de l'àrea de Lleida
<http://www.atmlleida.cat/>



GUÍA DE MOVILIDAD
DEL HOSPITAL

6. CIUDAD DE LA JUSTICIA

L'Hospitalet de Llobregat
Barcelona (Cataluña)

EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA

La Ciudad Judicial es un complejo de edificios situado entre los municipios de Hospitalet de Llobregat y Barcelona, con una superficie superior a los 210.000 m². Fue impulsado en el año 2003 con la aprobación de un plan especial que supuso el traslado de casi 3.000 trabajadores/as procedentes de las distintas dependencias judiciales de Barcelona, población laboral a la que se suman más de 10.000 visitantes diarios.

La Ciudad tiene una buena accesibilidad en transporte colectivo, por lo que CCOO puso énfasis desde el primer momento en la necesidad de **incorporar la gestión de la movilidad de los trabajadores/as en el proyecto**. En este sentido, el Sector de Justicia del sindicato comenzó una serie de movilizaciones para establecer un canal de información, negociación y concertación con la Administración que permitiera valorar dicha movilidad, tanto económicamente como en lo que se refiere a tiempo de desplazamiento.

En 2007 se constituyó la **Mesa de Movilidad** con la presencia de diversas entidades y colectivos implicados: departamentos de la Generalitat de Catalunya, ayuntamientos, operadores de transporte, colegios profesionales de procuradores y abogados, Jueza Decana de Barcelona, cuerpos de seguridad, representantes de los sindicatos. En el marco de la Mesa de movilidad se elaboró de forma concertada, entre todos los agentes, el **Estudio de evaluación de la movilidad generada** -tal como establece la legislación en materia de movilidad- en el que se analizaba el incremento potencial de desplazamientos provocado por el nuevo equipamiento judicial, así como la capacidad de absorción de los servicios viales y de los sistemas de transporte, incluyendo los desplazamientos en bicicleta o a pie. Asimismo, se analizaba cuáles serían las necesidades de movilidad de las personas que se desplazarían hasta el nuevo emplazamiento y estableció propuestas favoreciendo el acceso en movilidad sostenible. Finalmente, se proponían fórmulas de participación del promotor y del resto de gestores públicos de movilidad para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

SERVICIO DE BUS LANZADERA

Cuando en 2009 entró en funcionamiento a pleno rendimiento la Ciudad de la Justicia, se implantó un **bus lanzadera** (el CJ) cofinanciado por el Departamento de Justicia de la



GUÍA DE ACCESO SOSTENIBLE
A LA CIUDAD DE LA JUSTICIA

Generalitat de Catalunya -titular de las nuevas instalaciones judiciales-, y la Entidad Metropolitana del Transporte. El autobús une la Ciudad con la estación de Sants, el más potente intercambiador ferroviario de transporte público de Barcelona. Tiene una frecuencia de paso de 15 minutos y un tiempo de recorrido también de unos 15 minutos, y presta servicio sólo por la mañana acorde con el horario laboral y de apertura de los juzgados. Después de los primeros meses de funcionamiento se modificaron ligeramente los horarios de salida del autobús desde la Ciudad de la Justicia para ajustarlos a la demanda. Asimismo, para mejorar el tiempo de recorrido como había solicitado CCOO reiteradamente, se habilitó un **carril bus contrasentido para reducir el tiempo de trayecto**.



En 2009, el servicio tuvo una media de 700 viajeros diarios, cifra que aumentó a los 1.000 en 2010 y 2011, con un total de 250.000 viajeros anuales, aproximadamente. Capta alrededor de un 5% de los desplazamientos a la Ciudad de la Justicia. Otras líneas de autobuses urbanos e interurbanos han ido reubicando las paradas para dar también servicio al equipamiento, y se han prolongado además tres líneas de autobuses urbanos de Hospitalet de Llobregat hasta las dependencias judiciales.

Con relación al **fomento de la bicicleta**, las dependencias judiciales se han conectado también a las redes de carril bici de los dos municipios. En el entorno de la Ciudad se han instalado varias estaciones de servicio público de préstamo de bicicletas de Barcelona, y se han habilitado aparcamientos en la planta subterránea del complejo y en las aceras del recinto judicial. Asimismo, se ha mejorado la señalización de los itinerarios a pie próximos y de acceso a las estaciones de metro y ferrocarriles.



C ARRIL BICI DE ACCESO A LA CIUDAD DE LA JUSTICIA

Finalmente, se ha editado una **guía de movilidad sostenible para los trabajadores/as y visitantes**, cuyo objetivo es 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

Guía de movilidad sostenible de la Ciutat de la Justícia de Barcelona:
<http://movilidad.istas.net>

Movilidad del área metropolitana de Barcelona
<http://www.amb.cat/mobilitat>

Estudios de evaluación de la movilidad generada:
<http://www20.gencat.cat/portal/>

7. AEROPUERTO DE BARCELONA

El Prat de Llobregat
Barcelona (Cataluña)

PLAN DE MOVILIDAD

El Aeropuerto de Barcelona es una de las zonas del Área Metropolitana de Barcelona con mayor número de trabajadores/as. Actualmente, se concentran 300 empresas que dan empleo a más de 12.000 personas, a las que se suman los más de 20 millones de viajeros que utilizan cada año las instalaciones. Por este motivo, CCOO de Catalunya lleva a cabo desde el año 2003 distintas acciones reivindicativas y propositivas para **implantar un modelo de accesibilidad de los trabajadores/as más sostenible y seguro**.

Algunas de las actuaciones impulsadas hasta el momento han permitido **mejorar la conexión del Aeropuerto con su entorno urbano en transporte público colectivo**: creación de una línea de autobús integrado tarifariamente entre Barcelona y el Aeropuerto; reducción de la frecuencia de paso de la línea nocturna entre ambos puntos (de 60 a 20 minutos); entrada en funcionamiento de una línea en horario laboral entre los municipios de la comarca del Baix Llobregat y el Aeropuerto, con conexión con Ferrocarriles de la Generalitat (FGC) y tranvía; prolongación de la línea urbana de autobús del Prat de Llobregat (el municipio más cercano) hasta el Aeropuerto, con conexión con la estación de Renfe Cercanías.

Otra de las reivindicaciones planteadas en su momento por CCOO fue sido la necesidad de elaborar un **Plan de movilidad del Aeropuerto** que determinara las estrategias de actuaciones y plantease las medidas concretas a llevar a cabo. Dicho plan fue aprobado finalmente en el año 2008, e incorpora la mayoría de propuestas de CCOO: mejora del servicio de transporte público colectivo; creación de una red de itinerarios seguros a pie y en bicicleta; fomento del coche compartido; redacción de planes de movilidad de empresa; creación de estructuras de gestión integral de la movilidad; además de otras medidas complementarias.

AMPLIACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

En lo que se refiere al transporte público, se ha pasado de 2 líneas, integradas tarifariamente pero con un servicio deficitario, a **5 líneas con mejores prestaciones** que potencialmente dan servicio a más del 70% de los trabajadores, según el lugar de residencia. Los mismos autobuses también sirven para hacer de lanzaderas entre la estación de cercanías y la terminal 1. Los buses metropolitanos tienen unos 8.000 usuarios diarios, la gran mayoría de los cuales



trabajadores, ya que el Aeropuerto cuenta con dos líneas especialmente concebidas para los pasajeros aéreos. La mejora e implantación de estos nuevos servicios de autobuses han generado **unos 125 empleos nuevos**. Asimismo, en 2011 se implantó una **red de carriles bici en el interior de las instalaciones aeroportuarias**, incluyendo un aparcamiento vigilado.

Documento “Progressos i propostes d'accessibilitat a l'Aeroport de Barcelona (2003-2008)”: <http://movilidad.istas.net>

Alegaciones de CCOO al Plan de movilidad el Aeropuerto del Barcelona:
<http://movilidad.istas.net>

Spain: AENA – Barcelona Airport, el Prat de Llobregat. Case study.
<http://www.eurofound.europa.eu/>

Área metropolitana de Barcelona
<http://www.amb.cat/mobilitat>

8. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA

Bellaterra
Barcelona (Cataluña)

UNIDAD DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

La Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), creada a finales de los años sesenta, se encuentra situada en una zona periférica del área metropolitana de Barcelona alejada de los principales núcleos urbanos (Bellaterra), lo cual dificultó desde sus comienzos el acceso en medios de transporte sostenibles. El campus acoge actualmente una población universitaria de más de 53.500 personas que realizan unos 129.300 desplazamientos diarios.



IMAGEN DEL CAMPUS DE BELLATERRA DE LA UAB

Su ubicación se caracteriza por la **cercanía a grandes infraestructuras viarias** que facilitan el acceso en vehículo privado, aunque también está **conectada mediante una buena red ferroviaria** (tres estaciones; una conectada con la universidad mediante un servicio de autobús lanzadera gratuito interno) y **transporte colectivo por carretera**. La oferta de aparcamiento es de 7.000 plazas, todas ellas gratuitas. Mediante un cambio en el trazado de la línea de la comarca Vallés que pasaba cercana a las instalaciones de la universidad, se instaló en su interior una estación de Ferrocarriles de la Generalitat. También cuenta con una estación próxima de Cercanías de RENFE, conectada al campus mediante buses lanzadera.

La UAB comenzó a analizar su movilidad en el año 1998, y desde 2002 realiza periódicamente encuestas para conocer los hábitos de desplazamiento de estudiantes, profesores y trabajadores del campus. En el año 2005 se creó la **Unidad de Gestión de la Movilidad**, que depende directamente de Gerencia y forma parte de la estructura organizativa de la universidad, y la **figura del gestor de movilidad**. En 2006 se aprobó el **Plan estratégico de movilidad y accesibilidad** y en 2007 se constituyó la **Mesa de movilidad**, órgano constituido por la Generalitat de Cataluña, la UAB y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM). El **Plan de movilidad del Campus**, aprobado también en 2007, tiene un alcance temporal del período 2008-2014.

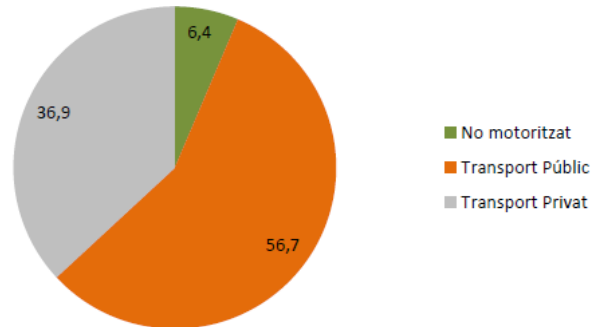


PROMOCIÓN DE LA SEMANA DE LA MOVILIDAD EN LA UAB

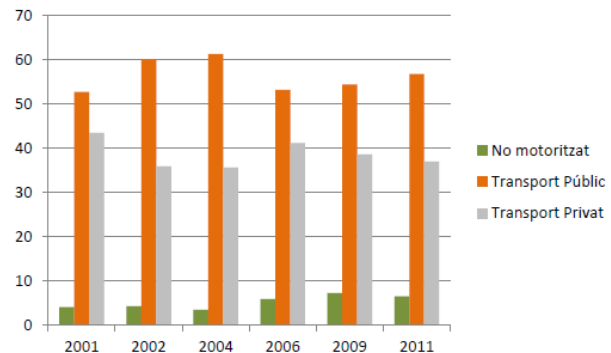
TRANSPORTE PÚBLICO INTERNO GRATUITO

El transporte público es actualmente (encuesta del año 2011) el principal modo para acceder a la UAB (56,7%), seguido del transporte privado (36,9%) y los modos no motorizados (6,4%).

La **demanda de movilidad interna** se resuelve con cinco líneas de autobús que funcionan durante los días lectivos, y que se ponen en funcionamiento cuando llegan los trenes a primera hora de la mañana. El servicio es gratuito y opera entre las 7.45 horas y las 22.30 horas. Existen asimismo doce líneas diarias de autobús interurbano, integradas tarifariamente en la red de transporte colectivo de la región metropolitana de Barcelona. Los horarios de los buses internos se han ido adaptando a las necesidades de los usuarios a partir de las sugerencias y quejas que éstos formulaban. Igualmente, se ha trabajado en la **ampliación y mejora de la información de las paradas de bus** del campus y se han instalado paneles electrónicos de información de los horarios de paso en algunas marquesinas.



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE ACCESO AL CAMPUS (2011)



EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS PARA ACCEDER AL CAMPUS (2001-2011)

GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

En general, los accesos al campus no están debidamente condicionados para los **desplazamientos a pie o en bicicleta**, si bien en los últimos años se ha actuado en los itinerarios a pie y en bicicleta -internos y externos-, en colaboración con los municipios vecinos para mejorar la seguridad y comodidad de los desplazamientos. Se ha instalado también un aparcamiento cerrado para bicicletas en el campus.

Asimismo, se está impulsando un proceso para elaborar una estrategia integral de gestión de los aparcamientos con el objetivo de limitar el número de plazas, desplazar los aparcamientos hacia el exterior del campus, reducir la indisciplina viaria y fomentar el uso del coche compartido. Todas las medidas llevadas a cabo han ido acompañadas de campañas de sensibilización y concienciación favorables a la movilidad sostenible, así como de la creación del portal de movilidad en la web de la universidad.

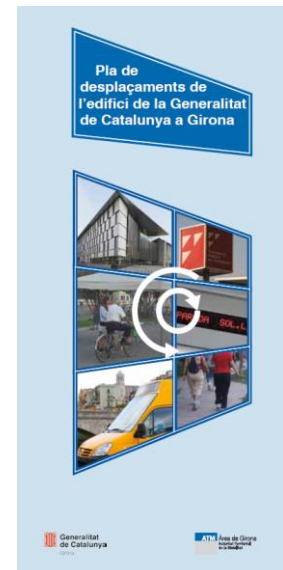
9. SEDE DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA

Girona (Cataluña)

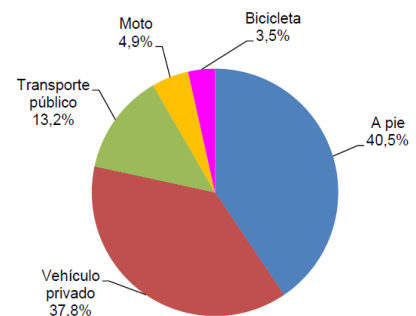
PLAN DE DESPLAZAMIENTO DE EMPRESA

El nuevo edificio que alberga todos las áreas y departamentos de la Generalitat en Girona se encuentra en el centro de la ciudad. Tiene una superficie de 30.754 m² y acoge 930 trabajadores

En 2011 se creó un grupo de trabajo en movilidad formado por la gerencia de servicios comunes del edificio, la Junta de personal y la Autoridad Territorial de Movilidad de Girona. Dicho grupo se responsabilizó de elaborar el **Plan de desplazamiento de empresa** (PDE), en el que se recoge un conjunto de actuaciones para mejorar la movilidad del centro de trabajo, promoviendo una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles y un uso más racional del vehículo privado motorizado. Las premisas iniciales fueron la sensibilización con respecto al problema, la aceptación de la necesidad de realizar cambios, el compromiso con la promoción de la movilidad sostenible y segura, y la voluntad de tirar adelante instrumentos de gestión participativa del plan



Asimismo, se llevó a cabo una **diagnos de la movilidad** que consistió en analizar las distintas redes de movilidad y el aparcamiento, valorando su viabilidad y detectando los problemas. Para ello, se realizaron también 536 encuestas, lo cual representó un nivel de participación del 64,5%. Esta distribución presenta matices en función del lugar de residencia y la combinación de los desplazamientos con otras actividades. Los **residentes en la ciudad de Girona**, concretamente, acceden más a pie, en bicicleta y transporte público, y menos en vehículo privado que los procedentes de otros municipios



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LOS TRABAJADORES

MESA Y OFICINA DE MOVILIDAD

La **Mesa de movilidad** comenzó a funcionar en el año 2012 se ha convertido en el referente de la movilidad del edificio. Se está intentando que sea un órgano lo más dinámico posible, ágil y sensible a las necesidades de los trabajadores. El **nombramiento de la gestora** en 2012 supuso un paso decisivo para trabajar la movilidad a nivel global y de manera transversal, dado que todas las medidas presentadas para mejorar la

movilidad del personal del edificio están interrelacionadas y forman parte de un diseño único que parte del Plan de desplazamientos. La gestora mantiene en todo momento un diálogo abierto con diversos interlocutores (ATM, Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Girona, Gerencia de servicios comunes, representantes de los trabajadores, Interlocutores de los Servicios Territoriales, etc.).



LOGO DE LA MESA DE MOVILIDAD

La **Oficina de movilidad** comenzó a funcionar en el 2012, y ha sido un punto importante de encuentro entre la gestora y los trabajadores interesados en mejorar su movilidad. Dentro de las acciones llevadas a cabo por la Oficina, se puede destacar su implicación en la difusión de la semana de la movilidad sostenible y segura entre el personal (realización de charlas, información sobre el vehículo eléctrico, fomento de la bicicleta, edición de materiales informativos...), de forma coordinada con la Autoridad del Transporte Metropolitano de Girona. Asimismo, en la intranet se ha habilitado un espacio en el que las personas interesadas pueden encontrar información relacionada con la movilidad sostenible del edificio: plan de desplazamientos, plan de acción, noticias, enlaces de interés...

FOMENTO DE LA ECOMOVILIDAD

Con relación a la bicicleta, se han instalado dos nuevas estaciones del servicio de préstamo de Girona cerca de la sede de la Generalitat, y se ha mejorado el carril bici de acceso para garantizar la seguridad de los ciclistas.

En el ámbito del transporte público, se ha puesto en funcionamiento un centro de atención al cliente para vender y recargar títulos de transporte, y se ha desplazado cerca de la puerta principal del edificio una parada de bus en la que prestan servicio dos líneas. También se permite cierta flexibilidad en el horario de entrada y salida de los trabajadores para adaptarlo a los del transporte público

Se ha promocionado también el coche compartido realizando sesiones específicas para los trabajadores, en las que se ha presentado la plataforma virtual "Fes edit" para fomentar un servicio de gestión de coche compartido dinámico que procesa datos en tiempo real para poner en contacto las personas interesadas. Además incluye la reserva de aparcamiento para este uso específico en al calle.

PORTAL DEL COCHE COMPARTIDO

<http://www.fesedit.cat/>

MESA DE MOVILIDAD

taulamobilitat.generalitatgirona@gencat.cat

Plan de desplazamientos del edificio de la Generalitat de Catalunya en Girona:

<http://movilidad.istas.net>

10. POLÍGONO PLAZA

Zaragoza (Aragón)

ESTUDIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

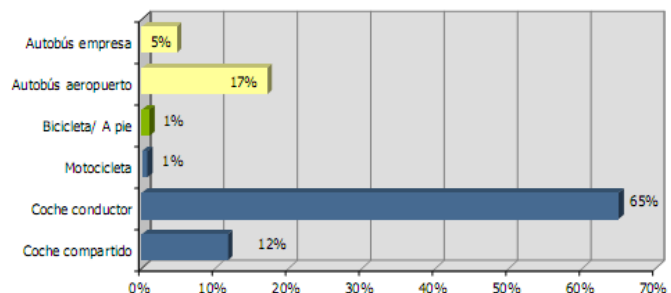
En 2005 se inauguró, en una encrucijada de la red viaria de la periferia de Zaragoza, el Polígono logístico Plaza. Cuenta con unos 12.000 trabajadores/as y aloja más de 200 empresas, la mayoría pequeñas y medianas; entre ellas, tres hoteles y un complejo comercial y de ocio con unos 4.000 trabajadores/as.



A raíz de las quejas de los delegados y delegadas del polígono sobre la falta de un transporte público útil y de calidad, CCOO traslada la denuncia al Gobierno de Aragón y al Ayuntamiento de Zaragoza, promotores ambos de dicho polígono y con competencias en movilidad. De este modo, se consigue que el **Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón**, promovido por el gobierno de la comunidad autónoma y los interlocutores sociales, proponga implantar medidas de movilidad sostenible en el dicho polígono.

No obstante, en 2009, frente a la pasividad de las administraciones, CCOO realizó una campaña de concienciación de los trabajadores en la que se recogieron más de 3.000 firmas exigiendo un servicio de transporte público. La Federación de Servicios a la Ciudadanía y el Departamento de medio ambiente y movilidad de CCOO de Aragón solicitaron la colaboración de ISTAS para la realización de una **estrategia de intervención sindical** y un **estudio para elaborar propuestas para garantizar el derecho a la movilidad sostenible de los trabajadores/as del polígono**. Entre las conclusiones del estudio destaca la deficitaria y precaria oferta de transporte público, lo cual obliga al uso del coche por parte de la mayoría de los trabajadores/as; los que no disponen de vehículo propio son usuarios cautivos del “bus del aeropuerto”.

Este **servicio de bus** tiene una frecuencia de 30 minutos, de lunes a sábado, y de 60 minutos, los festivos, con un tiempo total de recorrido de 45 minutos. Comienza a las 6 horas y finaliza a las 22.30, el billete cuesta 1,60 € pero no estaba integrado tarifariamente (el 10% de usuarios trasborda con un bus urbano que cuesta 0,60 € más). Tiene, una



DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS DE LOS TRABAJADORES DEL POLÍGONO PLAZA

cobertura territorial que alcanza sólo la mitad de los puestos de trabajo localizados en el polígono y faltan marquesinas en todas las paradas.

PROPUESTAS DE MEJORA

El estudio de movilidad propone distintas **medidas para mejorar la movilidad sostenible de los trabajadores/as**, así como para implantar un servicio de autobús de calidad adecuado a sus necesidades de desplazamiento y que, a su vez, facilite el trasvase modal e incremente el número de usuarios. Estas medidas son las siguientes:

- Mejorar la frecuencia de paso a 10 minutos, de lunes a sábados en horas punta, y de 15 minutos el resto de días y horas.
- Iniciar el servicio a las 5 h. para cubrir la entrada del turno de las 6h.
- Aumentar la capacidad de la línea incorporando más vehículos.
- Incrementar la velocidad comercial: priorización del acceso del bus en la rotonda del centro comercial, revisar el recorrido para que se utilicen carriles bus urbanos
- Integrar tarifariamente el servicio de transporte público en la red de buses urbanos.
- Promover la intermodalidad con otros buses urbanos e interurbanos, ferrocarril y futuro tranvía.
- Mejorar el equipamiento y la información en las paradas, e incorporar máquinas validadoras sin contacto.
- Incluir las empresas en la financiación del servicio.
- Desdoblar la línea en el interior del polígono para dar una mayor cobertura territorial
- A medio plazo, implantar nuevas líneas lanzadora que cubran los principales barrios de residencia de los trabajadores/as y las empresas del polígono

Hasta el momento, se ha conseguido integrar tarifariamente el autobús y se han colocado marquesinas en las paradas del polígono, y se ha impulsado una campaña para fomentar el coche compartido.



CONSORCIO DE TRANSPORTES DE ZARAGOZA

<http://www.consorciozaragoza.es/>

Oferta y demanda de movilidad y propuestas para fomentar la movilidad sostenible en la Plataforma logística PLAZA de Zaragoza. 2010: <http://movilidad.istas.net>

11. AZUCARERA EBRO

Barcelona (Cataluña)

APOYO AL TRANSPORTE PÚBLICO

La empresa Azucarera Ebro facilitaba el aparcamiento gratuito a sus trabajadores/as en las oficinas del centro de Barcelona. A raíz del traslado de la empresa a la nueva zona de actividad terciaria de Diagonal Mar, situado en un extremo de la ciudad, el Comité de CCOO negoció con la dirección poner en **igualdad de condiciones a los trabajadores/as que accedían en transporte público** para que se les facilitaran abonos de transporte, fuera el que fuese el origen del desplazamiento. Desde entonces el número de trabajadores que se desplazan al centro de trabajo en transporte público no ha hecho más que aumentar y, al mismo tiempo, se han reducido los usuarios del aparcamiento.



Antes de que la empresa pagara los **títulos de transporte** de los trabajadores/as en lugar de ofrecerles solamente aparcamiento gratuito para los coches, más de la mitad de éstos acudían al trabajo en vehículo privado. Actualmente, doce años después de entrar en vigor del acuerdo que les ofrecía escoger entre el título de transporte público o el estacionamiento gratuito en la empresa o inmediaciones, más de dos terceras partes de los trabajadores se desplazan al centro de trabajo en transporte público, algunos combinándolo con el uso del bicig, el servicio de préstamo público de bicicletas de Barcelona.

Esta experiencia demuestra que una gestión de la movilidad en los centros de trabajo basada en aparcamiento gratuito en destino para los vehículos privados, hace aumentar el uso de este modo. En cambio, si se impulsa una **política favorable al transporte público** -sufragando también los títulos-, en un contexto además de encarecimiento continuo del precio de los combustibles de congestión de las vías de acceso a la ciudad, los trabajadores acaban escogiendo el modo más favorable, sobre todo cuando se cuenta con un servicio de transporte público generalmente regular y rápido.

12. DENSO

Polígono industrial Pla de Santa Anna
Sant Fruitós de Bages
Barcelona (Cataluña)

COCHE COMPARTIDO

La empresa Denso fabrica componentes para automóviles y tiene una plantilla de unos 650 trabajadores. Está situada en el polígono industrial de Santa Ana, a pocos kilómetros de la ciudad de Manresa, lugar del que proceden buena parte de los trabajadores. La empresa cuenta con un amplio espacio interior de aparcamiento para vehículos.

El polígono cuenta con una línea de autobús que lo une con dicha ciudad, pero debido a que sus horarios no coinciden con las entradas y salidas de los diversos turnos, tiene un bajo uso por parte de los trabajadores. El acceso a pie o en bicicleta sería posible desde el núcleo urbano más cercano, que se encuentra a tan solo dos kilómetros, pero las malas condiciones del recorrido hacen muy difícil que el trayecto se pueda realizar con comodidad y seguridad. Esto explica que la mayoría de los trabajadores hayan accedido habitualmente en vehículo privado a motor.

Por este motivo, la dirección de la empresa, con la implicación de CCOO, impulsó la **introducción del coche compartido** como vía para disminuir el acceso mayoritario en coche con un solo ocupante y reducir también las emisiones. Con esta iniciativa se pretendía concienciar a los empleados para que acudieran a trabajar varias personas en un mismo coche, con lo que se conseguiría también mejorar la actual situación de saturación del aparcamiento. Para incentivar este sistema, las plazas de estacionamiento más cercanas a la puerta de acceso a fábrica se reservaron para los coches con alta ocupación (denominadas **plazas verdes**). Esta iniciativa se llevó a cabo como una prueba piloto para suprimirla en caso de no tener suficiente demanda.



Para poder hacer uso de estas plazas, el coche debía estar ocupado como mínimo por dos personas que no residieran en el mismo domicilio. Inicialmente, se reservaron 15 plazas, número que se ha ido incrementando gracias a la buena aceptación que ha tenido la medida por parte de los trabajadores. Para aparcar en la zona reservada, **al entrar al aparcamiento se obtiene de un ticket verde** que se debe colocar bien visible sobre la guantera para identificar correctamente el vehículo. Semestralmente, la empresa otorga además unos premios económicos en vales de gasolina a las personas que acumulan más tickets verdes.

13. ORANGE

Parque empresarial La Finca
Pozuelo de Alarcón (Madrid)

PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La empresa Orange España es proveedor de ADSL y operador de telefonía móvil. La sede principal está localizada en el Parque empresarial La Finca en Pozuelo de Alarcón a unos 30 kilómetros de la ciudad de Madrid. El centro de trabajo cuenta con 2.500 Trabajadores. Anteriormente, Antes, El 59% de la plantilla tenía su residencia en el mismo municipio de su centro de trabajo. Con la concentración de la mayoría de trabajadores, en solo dos centros de trabajo, Madrid y Pozuelo. Ahora el 78% de la plantilla trabaja en Pozuelo y sólo un 2% tiene su residencia en este mismo municipio. Orange con 4.000 trabajadores a nivel estatal, tiene el mayor centro de trabajo del parque empresarial donde se localiza la empresa. Un parque empresarial que cuenta con un deficiente sistema de transporte público.

En 2006, CCOO de Orange Madrid presenta un primer **plan integral de movilidad sostenible** y se llevó a cabo una encuesta a los trabajadores sobre el plan de movilidad, en la que se avalaba su necesidad. En 2009 se crea la comisión de movilidad, y posteriormente se han ido produciendo sucesivas actualizaciones del plan hasta la actualidad.



AUTOBUSES LANZADERA, COCHE COMPARTIDO Y BICICLETA

En 2007, se define una **política de autobuses lanzaderas** con sucesivas actualizaciones hasta el 2012. Las Lanzaderas son el medio de transporte de Orange España asignado como transporte colectivo para los trabajadores para acceder al centro de trabajo. Con el paso del tiempo, se amplía su frecuencia y se adaptan los horarios a la jornada laboral (invierno y jornada intensiva de verano), creándose hasta cinco rutas simultáneas que parten de distintos lugares y llegando a tener hasta seis horarios adaptados a las entradas y salidas de los trabajadores. El gasto de estos servicios esta compartido con otras empresas del Parque empresarial

En 2010 se propone implantar el **coche compartido mediante una aplicación en la intranet de la empresa** que pone en contacto los usuarios de esta modalidad. Se inicia asimismo un programa piloto que pretende demostrar, con cálculos reales de recorridos, el ahorro económico y ambiental que se obtiene, y se graba un vídeo promocional con la empresa para fomentarlo. Se busca la implicación de dos departamentos de la empresa: el de responsabilidad social corporativa y el de medio ambiente, buscando su

complicidad para que la propuesta sea exitosa. También se pretende establecer un acuerdo para que la empresa ceda plazas para incentivar el uso del coche compartido.

En 2011, con la intermediación de CCOO, se llega a un **acuerdo con una empresa de carsharing** para que los trabajadores cuenten con unas condiciones favorables para utilizar esta flota de vehículos y no deban usar el coche propio. En 2012 se crea una Comunidad de commuters o ciclistas interurbanos (Ciclocurrentes), el Orange Bike2Work, y se agrupan ciclistas para pedalear por varias rutas establecidas del extrarradio de Madrid para acceder al centro de trabajo. También se llega a un acuerdo con una empresa de bicicletas eléctricas para que haga descuentos sustanciosos a los trabajadores.

Actualmente, se ha impulsado otro **plan piloto para implantar el teletrabajo** entre los trabajadores.



APARCAMIENTO DE BICICLETAS
EN LA EMPRESA

■ EXPERIENCIAS INTERNACIONALES



14. SMA SOLAR TECHNOLOGY (NIESTETAL - ALEMANIA)
15. UNIVERSIDAD DE BREMEN (ALEMANIA)
16. HOSPITAL UNIVERSITARIO DE FRIBURGO (ALEMANIA)
17. UNIVERSIDAD DE GRAZ (AUSTRIA)
18. I-BUS (BÉLGICA)
19. SUPERMERCADOS COLRUYT (BÉLGICA)
20. UNIVERSIDAD DE LOVAINA (BÉLGICA)
21. AEROPUERTO DE BRUSELAS (BÉLGICA)
22. ZONAS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA DEL GRAN LIÓN (FRANCIA)
23. ZONA INDUSTRIAL DE ROUSSET (FRANCIA)
24. COMISARIADO DE LA ENERGÍA ATÓMICA (CEA) (GRENOBLE-FRANCIA)
25. ASR (HOLANDA)
26. COMPLEJO HOSPITALARIO DE DUBLÍN (IRLANDA)
27. BANCO VP (LIECHTENSTEIN)
28. ÁREA DE ACTIVIDAD DE NORTH ROAD MILTON (CAMBRIDGE - REINO UNIDO)
29. ZONA AEROPORTUARIA DE GINEBRA (SUIZA)

14. SMA SOLAR TECHNOLOGY

Niestetal
Alemania

PROYECTO DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Fundada en 1981, SMA Solar Technology AG desarrolla, produce y vende inversores solares y sistemas de monitoreo para instalaciones fotovoltaicas. Tiene su sede repartida entre las ciudades de Kassel y Niestetal. La empresa ha realizado en los últimos años diversas **medidas para facilitar el acceso de los trabajadores en medios de transporte sostenibles**, como la bicicleta y el autobús. Con relación a la bicicleta, se han instalado aparcamientos y vestuarios, mientras que en el caso del autobús se ha mejorado a una frecuencia de unos quince minutos y se ha subvencionado el abono transporte en un 10%.

No obstante, dado que la mayoría de los empleados accede en vehículo privado, la empresa ha impulsado un **proyecto de gestión de la movilidad en su estrategia de responsabilidad social y ambiental**. El objetivo del proyecto es influir sobre los hábitos de movilidad de los trabajadores e incrementar su sensibilidad por las cuestiones ambientales relacionadas. En un contexto de fuerte crecimiento y expansión de la sede central, la gestión de la movilidad se ha convertido en una cuestión cada vez más importante. De este modo, se contempla un **paquete de medidas y acciones** para mejorarla, tanto internas como en colaboración con agentes externos.

- Creación de un grupo temático sobre movilidad en el trabajo en el que participan representantes de varios departamentos, y que procesa de forma centralizada las preguntas y sugerencias de los empleados.
- Asistencia a sesiones obligatorias de información sobre la movilidad al trabajo para todos los nuevos empleados.
- Construcción de nuevas plazas de aparcamiento cubierto para bicicletas y instalación de estaciones de carga para bicicletas eléctricas.
- Creación de plazas de estacionamiento para vehículos eléctricos con puntos de recarga, y compra de dos vehículos eléctricos para ser utilizados como coche compartido por los trabajadores.
- Creación de un nuevo sitio en la intranet, con información actualizada sobre movilidad y la oferta de servicios disponible, con conexión a la web regional de movilidad.
- Conversaciones con los servicios de transporte público para que se satisfagan mejor las necesidades de los trabajadores y aumente el atractivo de dicho transporte para acceder al trabajo.
- Cooperación con el club de la bicicleta alemán, la ciudad de Kassel y el municipio de Niestetal para mejorar la red de itinerarios ciclistas y eliminar los obstáculos.

- Organización de encuentros regulares de los empleados con representantes de los operadores de transporte y distintas organizaciones (el club ciclista alemán, por ejemplo) para recibir información.

RECONOCIMIENTO DE LA GESTIÓN

Este proyecto ha recibido el **primer premio en la categoría de Gestión de la movilidad interna 2010** del Programa de Acción para la Gestión de la Movilidad, convocado por el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) y la Agencia de Energía GmbH. El conjunto de actuaciones de gestión de la movilidad realizadas por la empresa suponen una reducción de casi 780 toneladas anuales de CO₂.

Paralelamente, y con una clara vocación de **certificar la responsabilidad social de la empresa en materia ambiental**, se ha conseguido la norma ISO 14001. Por medio de auditorías internas periódicas, se analiza el desempeño ambiental y se comunican las mejoras dentro de la empresa. Con ello se pretende también aumentar la conciencia ambiental de los trabajadores.



PARADA DE AUTOBÚS EN SMA

Programa de Acción para la Gestión de la Movilidad de la Agencia alemana de energía:
<http://www.effizient-mobil.de/>

15. UNIVERSIDAD DE BREMEN

Bremen
Alemania

PROYECTO DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

El campus de la Universidad de Bremen y el parque tecnológico cercano con el que colabora, están situados en un espacio periurbano de la ciudad con unas necesidades de movilidad específicas. Si bien el acceso en transporte público colectivo ha mejorado en los últimos años, el aumento de la demanda de movilidad en vehículo privado y de estacionamiento ha llevado a impulsar un **proyecto de gestión de la movilidad enmarcado en el programa de gestión ambiental EMAS de la universidad**, que contempla también el reto de avanzar hacia un centro de carbono neutral. En el marco de este programa, la movilidad y el tráfico son tratados como aspectos relevantes.

Dado que la gestión de la movilidad fue reconocida como un objetivo y una acción prioritaria integrada en el campus, ésta se incluye en la estrategia de desarrollo de la propia universidad. En este sentido, se ha creado un grupo de trabajo temático con distintos representantes de la universidad que ayuda a implantar las distintas medidas contempladas en el proyecto de gestión:

- Frenar la expansión del aparcamiento en el campus de la universidad.
- Implantar una tarjeta de abono de transporte público al trabajo como un sistema flexible de dinero electrónico.
- Modernizar y ampliar el aparcamiento de bicicletas e instalar duchas, vestuarios casilleros y un taller de reparación.
- Ofrecer ventajas a los usuarios y garantías para la movilidad sostenible a los trabajadores que comparten el automóvil y utilizan el transporte público.
- Implantar un sistema universitario de alquiler de bicicletas y promocionar la venta de bicicletas eléctricas.
- Crear un portal de movilidad en la intranet.
- Establecer un sistema de gestión de viajes de negocios, en base a la contabilización y al ofrecimiento de incentivos para la reducción de CO₂.
- Cooperar con el operador local para establecer una estación de *carsharing* en la zona del campus
- Impulsar acciones de comunicación como charlas a los empleados (entrega de materiales de información), y consejos personalizados de movilidad, especialmente para los nuevos empleados.
- Introducir un servicio de autobús expreso para períodos de demanda alta entre la estación de tren y la universidad.

RECONOCIMIENTO DE LA GESTIÓN

Este proyecto ha recibido el segundo **premio en la categoría de Gestión de la movilidad interna 2010** del Programa de Acción para la Gestión de la Movilidad, convocado por el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) y la Agencia de Energía GmbH. El conjunto de actuaciones de gestión de la movilidad realizadas por la empresa suponen una reducción de casi 500 toneladas anuales de CO₂.



PLANO DE ACCESIBILIDAD AL CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD DE BREMEN

Programa de Acción para la Gestión de la Movilidad de la Agencia alemana de energía:
<http://www.effizient-mobil.de/>

16. HOSPITAL UNIVERSITARIO

Friburgo
Alemania

GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

El Hospital Universitario de Friburgo cuenta con una plantilla de 8.000 trabajadores, lo que lo convierte en uno de los centros de trabajo con más empleados del *lander* Baden-Wurtemberg, en el sur de Alemania. Asimismo, atiende cada año aproximadamente a 280.000 pacientes ambulatorios y 50.000 hospitalizados.

Esto conlleva una **gran demanda de movilidad y la necesidad de un espacio amplio de aparcamiento**, tanto para trabajadores como para pacientes y visitantes. A pesar de haberse establecido límites al aparcamiento gratuito, la mayoría de los empleados se beneficiaron de éste antes de aplicarse las medidas de gestión de la movilidad que restringían el uso del coche para ir al trabajo. En su momento, además, tampoco había incentivos para cambiar al transporte público y dicho servicio era poco atractivo desde el punto de vista de los usuarios.

Dada la escasez de plazas de estacionamiento, y con el objetivo de promover la conciencia ambiental a la hora de elegir el modo de transporte, se impulsó una estrategia de movilidad cuya principal actuación era la gestión del aparcamiento.

APOYO A LA ECOMOVILIDAD

En este sentido, actualmente el 30% del total de ingresos por este concepto sirven para financiar un plan de incentivos para los trabajadores que renuncien al uso del coche y al aparcamiento, entre cuyas medidas está la de financiar en un 20% el **abono del transporte público (*jobticket*) para los empleados**. Para fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie se concede también a los trabajadores que no utilizan ningún transporte motorizado un **bono de valor en efectivo** (los trabajadores hacen una declaración vinculante).

En el marco de la estrategia de gestión del Hospital -impulsada por el comité de empresa con el reconocimiento y apoyo de la dirección-, se han llevado a cabo asimismo otras actuaciones:

- Creación de un grupo de trabajo sobre medio ambiente y tráfico para controlar y evaluar el futuro desarrollo de los avances
- Asesoramiento a los nuevos empleados sobre movilidad al centro de trabajo.
- Creación de un grupo de usuarios del coche compartido.



ESTACIONAMIENTO CUBIERTO DE BICICLETAS

- Incremento del número de plazas de aparcamiento para los ciclistas, elaboración de materiales informativos y mejora de los itinerarios ciclables.
- Realización de reuniones periódicas con representantes del transporte público para estudiar y promover su mejora.

Para aumentar el atractivo del transporte público, el hospital ha financiado también su propia estación de tren, lo que permite ahorrar unos 20 minutos en el trayecto que antes realizaban los trabajadores desde la estación central.

Como **resultado de las medidas implantadas** hasta el momento, el número de plazas de aparcamiento se ha reducido en 300, y 400 trabajadores han dejado de utilizar el coche a favor de otros modos de movilidad.



ESTACIÓN FERROVIARIA DEL
HOSPITAL

Programa de Acción para la Gestión de la Movilidad de la Agencia alemana de energía:
<http://www.effizient-mobil.de/>

17. UNIVERSIDAD DE GRAZ

Graz
Austria

GESTIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO

La Universidad tecnológica de Graz acoge unos 11.300 estudiantes y 2.200 trabajadores (1.350 de personal académico y 850 de personal de servicios y administración), por lo que genera una gran demanda de movilidad. La Universidad está distribuida en tres centros localizados en zona urbana, con jornadas laborales flexibles, si bien el horario se sitúa entre las 8 y las 20 horas. Los fines de semana acuden unos 200 trabajadores a dichos centros.

El proyecto de movilidad impulsado tenía como objetivo **optimizar la movilidad de los trabajadores y estudiantes para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire**. La primera medida, llevada a cabo entre los años 2006 y 2007, fue la de gestionar el aparcamiento, por lo que se introdujo un dispositivo de restricción con criterios de adjudicación de las distintas plazas. Todos los trabajadores con un lugar de residencia situado a menos de 1,5 km en línea recta desde el trabajo, no tuvo permiso de aparcamiento, lo que significó una reducción de 500 de los permisos disponibles hasta el momento (de 1.600 a 1.100). También se introdujo el siguiente sistema de tarifas: 20 €/mes sin asignación de espacio de estacionamiento; 15 €/mes para trabajadores con una jornada de 20 a 30 horas a la semana; y 40 €/mes para plazas de aparcamiento cubiertas y asignadas. De este modo, la Universidad de Graz pudo **reducir en más de 200 toneladas anuales sus emisiones de CO₂**.

APOYO AL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA BICICLETA

Asimismo, la Universidad ha aplicado también hay **incentivos para aumentar el atractivo de otros modos de movilidad más sostenibles**. Los trabajadores que renuncian a su permiso de estacionamiento pueden obtener una beca para la compra de un abono semestral o anual de transporte público, cuya subvención consiste en 85 € por un abono de medio año en la zona de la ciudad de Graz y alrededores, o en 170 € por un abono anual. Esta subvención se financia con los ingresos de la gestión del aparcamiento. Los tres centros son accesibles en tranvía y con varias líneas de autobús urbanas e interurbanas.



BICICLETA DE LA UNIVERSIDAD DE GRAZ

Las restricciones en el acceso de vehículos fueron acompañadas por una **promoción de la bicicleta** en forma de mejora de las instalaciones de aparcamiento y el apoyo a su uso en el transporte público. Actualmente, la Universidad cuenta con 700 plazas de

aparcamiento cubiertas, la mayoría en módulos de 10 bicicletas, de modo que están distribuidas por todo el recinto, Además ofrece 800 plazas de aparcamiento seguras descubiertas.

Tras aplicar estas medidas, en el año 2010 se llevó a cabo una encuesta telefónica sobre los **comportamientos de movilidad de los trabajadores**, cuyos resultados fueron que sólo el 26% de los trabajadores accedían en coche, mientras que el resto lo hacían en medios más sostenibles.

ÉXITO DE LAS MEDIDAS DE ACTUACIÓN

El éxito de dichas actuaciones fue la razón para realizar un **paso más ambicioso en la mejora de la gestión de la movilidad**, que incluía la reducción de 360 permisos de estacionamiento y la ampliación del aparcamiento de bicicletas cubierto, con la introducción de la compra de 1.000 bicicletas de préstamos y un servicio de 100 bicis eléctricas. Este proyecto, además de estar destinado a los desplazamientos de casa al trabajo, también tenía como objetivo la movilidad de los trabajadores y los servicios entre los centros universitarios y otros centros de investigación y formación de la ciudad de Graz.

De este modo, el **número de plazas de aparcamiento** se redujo de 1.100 a 740, ya que los trabajadores que vivían a menos de 2.5 km en línea recta de su centro de trabajo dejaron de tener derecho a un permiso de aparcamiento.

Este conjunto de medidas fueron **premiadas por el Ministerio de Medio Ambiente austriaco**, que aceptó hacerse cargo de un tercio de los costes del proyecto.

PORTAL EUROPEO DE MOVILIDAD

<http://www.eltis.org/>

18. I-BUS

Amberes
Bélgica

SISTEMA DE TRANSPORTE DE EMPRESA

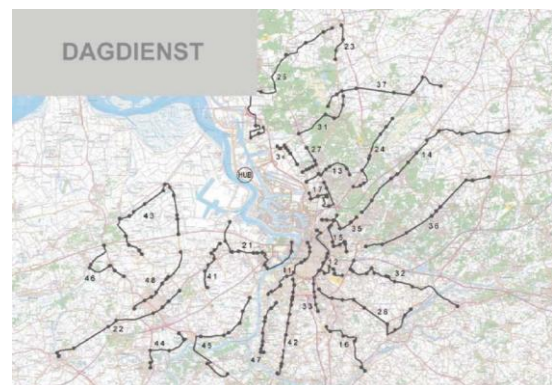
El I-Bus o Industria-bus es un sistema de transporte de empresa implantado en la región belga de Amberes. Consiste en una **flota de autobuses para desplazarse desde el domicilio al trabajo de forma colectiva** a los empleados de las empresas involucradas en el proyecto. La pueden utilizar casi todos los empleados que viven en dicho territorio para acceder al trabajo y regresar a casa.

El I-Bus es una **iniciativa de seis empresas situadas en el área industrial del puerto de Amberes**-Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto y Solvay-, que cuenta con el apoyo de la Cámara de Comercio de la región. El sistema VZW I-Bus fue establecido en diciembre de 2008 y comenzó a operar como transporte de pasajeros en diciembre de 2009. Cuenta actualmente con 41 rutas, de las que 29 son diurnas de lunes a viernes y 12 funcionan para los turnos intermedios los siete días de la semana. Todos los trabajadores de las empresas que participan pueden utilizar este **trayecto colectivo de forma gratuita**, y se está planteando la ampliación del número de empresas participantes.

Los **turnos de trabajo** de cada empresa se han ido adaptando para que resulten coincidentes con los horarios de servicio de los buses y, de este modo, facilitar y potenciar su uso. La entrada escalonada al trabajo, algo que normalmente se aconseja en los planes de movilidad de polígonos industriales cuando se utiliza masivamente el vehículo privado, se está haciendo de forma inversa en este caso, concentrando horarios para garantizar el buen funcionamiento del I-Bus.



MARQUESINA DEL I-BUS



PLANO DE LAS RUTAS DIURNAS DEL I-BUS

CENTRO DE TRANSFERENCIA DE PASAJEROS

El Gobierno flamenco y los interlocutores sociales crearon a finales de 2006 el **Fondo de desplazamientos** para subvencionar los viajes cotidianos en que se utilizaran medios de transporte público y/o colectivo (*commuters*), con el objetivo de mejorar la movilidad en

general y promover los modos más sostenibles. El proyecto I-Bus consiguió acceder a estos fondos tras presentarse, y desde entonces ha contado con ayudas públicas. Los fondos se han invertido en el desarrollo general del proyecto y también para el diseño de la red y la construcción del hub (estación de intercambio).

Las rutas fueron creadas a partir de las que cada empresa participante ya disponía, con el fin de combinar y optimizar el transporte en función de los lugares de residencia de los trabajadores. Para el diseño e implementación de la red se requirió de los servicios de una consultora especializada que ideó construir un **centro de transferencia de pasajeros (hub)** con una superficie total de 10.600 m² y 31 dársenas de estacionamiento. Se realizan 130 viajes al día (de lunes a viernes) que circulan a través de dicho hub, y el tiempo que transcurre entre la llegada del primer bus y la salida del último en las entradas al trabajo no supera los 10 minutos, tiempo que en las salidas es de unos 5-6.

El **hub se encuentra situado en uno de los accesos a la zona portuaria**. Actúa como punto de transferencia eficiente para pasajeros en tránsito, de manera que cualquier trabajador que lo utiliza puede cambiar de bus en el hub o puede seguir en el mismo bus hasta su empresa en función del itinerario que siga. Cada una de las plataformas está numerada con el número de bus, el turno de día y la ruta a realizar, y cada posición tiene una conexión específica para cada una de las empresas. Tanto los 4.000 trabajadores de estas seis empresas, como los trabajadores interinos y estudiantes en prácticas, pueden utilizar el servicio. La media de usuarios diarios entre enero de 2010 y febrero de 2011 fue de más de 2.500.

OPTIMIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO

Los servicios de transporte están adjudicados a dos empresas que han adquirido 26 nuevos vehículos para este proyecto, los cuales **cumplen con las normas de emisión Euro VI para autobuses**. Los 55 autobuses restantes han sido equipados específicamente para I-Bus para hacer el seguimiento de las rutas y usuarios y elaborar periódicamente informes de ocupación y capacidad. Con el I-bus **se ha conseguido optimizar el servicio de transporte colectivo** que hasta ahora se ofrecía. El número de vehículos destinados a los trabajadores de día como a los del turno de noche se ha reducido en seis cada uno. El proyecto cuenta con un **comité de seguimiento** en el que cada empresa tiene un representante sindical y otro de los empresarios. Todos los cambios en los horarios o rutas de los autobuses son discutidos y aprobados por éste.

El I-Bus cuenta con una página web desde la cual se pueden consultar las rutas y horarios según el lugar de residencia, aparece la persona de referencia de cada empresa con sus datos de contacto y contiene el reglamento de uso. También se edita periódicamente un boletín de noticias y novedades, al cual se pueden suscribir los usuarios (<http://www.i-bus.be/>).

PORTAL DEL I-BUS

<http://www.i-bus.be/>

Informe del proyecto europeo e-cosmos y Jornada de presentación de resultados del proyecto e-cosmos, 2011: <http://movilidad.istas.net>

19. SUPEMERCADOS COLRUYT

Bélgica

AL TRABAJO EN BICICLETA

Colruyt es un grupo empresarial que posee una cadena de supermercados con 18.000 empleados repartidos en 300 centros. En 2007 impulsó el proyecto *Bike to work* para **fomentar el uso de la bicicleta entre sus trabajadores/as y reducir el uso del vehículo privado**. La iniciativa estaba cofinanciada por la Región de Flandes a través del programa *Pendelfonds*, que proporciona financiación para actuaciones que mejoren la ecomovilidad al trabajo.



FLOTA DE BICICLETAS DE COLRUYT

Los participantes en el proyecto se comprometieron a ir al trabajo en bicicleta al menos cuatro días laborables a la semana, y a cambio Colruyt les ofrecía **de forma gratuita la bicicleta y un equipamiento de ciclista** consistente en un equipo para la lluvia, un casco, un chaleco y un kit de reparación, además de una subvención por km recorrido en bicicleta.

Desde de 1997, el **régimen fiscal belga** establece que si las empresas subvencionan el uso de la bicicleta por parte de sus empleados para ir a al trabajo, el tratamiento es muy ventajoso. El importe subvencionado desde 2009 es de 0,21 €/km, las inversiones de las empresas en equipamiento (aparcamiento cubierto para bicis, taquillas, etc.) son deducibles hasta un 120%, y el suministro de bicicletas para los desplazamientos domicilio-trabajo está libre de impuestos.

Los empleados que tienen su puesto de trabajo en la central de la empresa, en Halle, y que usan el tren o el autobús para llegar a la ciudad cuatro días de cinco, pueden recorrer la ruta entre la estación y su puesto con bicicletas de un servicio de préstamo que gestiona la empresa.

NUEVO PROYECTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En total, se sumaron al proyecto más de 2.100 trabajadores: 1.000 utilizaron la bicicleta entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, y 235 entre la estación de tren o de bus al centro de trabajo de la Halle. Estas actuaciones han contribuido a reducir más de 8,1 millones de kilómetros en vehículo privado, y disminuir en más de 1.200 toneladas las emisiones de CO₂. Asimismo, se fomentó el **uso del coche compartido** entre los empleados y 700 trabajadores lo están compartiendo cotidianamente.

Desde finales de 2011, Colruyt ofrece también **bicicletas eléctricas** a todos sus empleados. Con este nuevo proyecto de movilidad, el grupo pone a disposición de éstos una alternativa sostenible a los que viven a una distancia superior a los 7 km de su lugar de trabajo. En sólo 3 meses, 116 trabajadores solicitaron la bicicleta eléctrica, 92 de los cuales era la primera vez que iban a trabajar en bicicleta.

RESULTADOS DE LAS MEDIDAS IMPULSADAS POR COLRUYT

Medida	Participantes	Km en coche menos / año *	Ahorro de carburante **	Ahorro de CO ₂ (t) ***
En bici al trabajo	2.120	3.742.640	205.845	576
Subvención (excepto en bici al trabajo)	565	1.235.520	67.954	190
En bicicleta desde el tren o el bus en Halle	235	3.127.080	171.989	482
Total	2.920	8.105.240	445.788	1.248

* Calculado sobre la base de 220 jornadas por año y participante

** Calculado sobre la base de 5,5l/km

*** Calculado sobre la base de 154 g de CO₂/km

Más información
<http://www.colruyt.be/>

20. UNIVERSIDAD DE LOVAINA

Región de Flandes
Bélgica

MOVILIDAD SOSTENIBLE EN BICICLETA

La Universidad de Lovaina lleva a cabo desde el año 2001 distintas **iniciativas para fomentar la movilidad sostenible entre los trabajadores y estudiantes**, las cuales se enmarcan en un proyecto que ofrece la posibilidad de utilizar la bicicleta en los desplazamientos cotidianos y combinarla con el uso del transporte colectivo. El 50% del personal vive a una distancia de la Universidad inferior a los 7 km.

Los estudiantes disponen de un **sistema de alquiler de bicicletas públicas** vía *Velo* con un coste de 35 €/año, más 50 € de garantía de depósito y también pueden hacer **uso gratuito de la red de autobuses municipales** gracias a un convenio con el Ayuntamiento de la ciudad, suscrito en el año 2001 con la Universidad y otras instituciones docentes (KHL, Groep T y el Lemmensinstitut), mediante el cual el 50% del coste es sufragado por la ciudad de Lovaina y 50% restante por la escuela o la universidad.

El personal docente y de servicios puede **utilizar los trenes regionales de forma gratuita en sus desplazamientos domicilio-trabajo**, una medida que implantada en 2005 para todos los funcionarios y personal laboral al servicio de la Administración regional flamenca. El acuerdo señala que el 80% del coste provenga de la Administración regional y el 20% restante del Gobierno federal. Las únicas condiciones son que el período de validez sea por un mínimo de un año y que no se utilice el aparcamiento gratuito para coches en ningún caso.

SISTEMA DE BICICLETAS URBANAS

Asimismo, disponen de un **sistema de transporte individualizado de bicicletas urbanas** de la propia universidad, el *2WD bicycle*, útil para los desplazamientos durante la jornada laboral y el transporte privado fuera de las horas de trabajo. El mantenimiento y reparación de las bicicletas está incluido. El compromiso del trabajador consiste en que tiene que utilizar la bicicleta para desplazarse del domicilio al trabajo y para desplazamientos que impliquen distancias cortas durante la jornada laboral.



BICICLETA 2WD

Los **principales beneficios de este sistema** residen en la economía de escala con relación a la adquisición de bicicletas, dado que el precio por unidad es bajo y el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para gestionar el servicio. La estimación de costes se aproxima a los 11 €/mes, y

se prevé la prestación en el futuro de otros servicios, aparte de los de mantenimiento y reparación de bicicletas que ya se realizan en un taller móvil. Las bicicletas también pueden ser utilizadas por los trabajadores para otros desplazamientos particulares que no sean para ir al trabajo.

Otros beneficios del sistema son el tipo de empleo social que genera, la invitación a que haya más bicicletas circulando por la ciudad y la excelente imagen que proyecta en el entorno urbano. Alrededor de un 30% de los trabajadores de la Universidad de Lovaina ya utilizan el *2WD bicycle*.

Transporte a la universidad de Lovaina:
<http://www.kuleuven.be/transportation>

Informe del proyecto europeo e-cosmos:
<http://movilidad.istas.net>

21. AEROPUERTO DE ZAVENTEM

Bruselas
Bélgica

FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

El Aeropuerto de Bruselas, con alrededor de 60.000 trabajadores, impulsó en el año 2006 un plan trianual para mejorar el acceso en transporte público colectivo y reducir el uso del automóvil privado. En aquellos momentos el **reparto modal de los desplazamientos** era el siguiente: 93% en coche como conductores, 5% como pasajeros del coche y un 2% en autobús. Un 50% de los trabajadores vivían en un radio de 20 km. El objetivo era alcanzar un reparto modal del 40% en transporte público (32% en tren y 8% en autobús) y del 60% en coche.

El aeropuerto sólo contaba con 4 líneas de autobús y trenes directos entre Bruselas y el aeropuerto. El plan proponía crear 13 líneas directas de autobús para los empleados que vivían en un radio de 20 km -con una frecuencia de 15 minutos en horas punta-, de 30 minutos en el resto del día, y de 60 minutos durante el fin de semana, así como una mayor amplitud horaria. También se preveía la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias.

Una vez instaurados los nuevos servicios de autobús, y en el marco de una campaña de promoción, se facilitaron **abonos gratuitos** para que los trabajadores probaran los servicios de transporte público durante cinco días. Asimismo se subvencionaron parcialmente los abonos de transporte temporales, como prevé la legislación belga para los desplazamientos al trabajo.

MEJORA DE LA COMUNICACIÓN

Estas mejoras han supuesto un **aumento progresivo del número de usuarios del transporte público**: de los 1,93 millones de desplazamientos en 2008 a los 2,66 millones en 2010 (+37%). La mayoría de los desplazamientos corresponden a trabajadores (un 60%), un 15% a pasajeros y el 25% restante a viajeros que se desplazan por otras razones (principalmente, para realizar transbordos entre medios de transporte).

Un aspecto que ha sido clave para contribuir al aumento de los desplazamientos ha sido



TREN AL AEROPUERTO DE ZAVENTEM

la mejora de los canales de comunicación - información en tiempo real en paradas y estaciones, correos a empresas y trabajadores, folletos y carteles, planos, anuncios en televisión...-, y la introducción de tarjetas combinadas para reducir el coste de los viajes.



PASARELA PARA ACCEDER AL AEROPUERTO EN BICICLETA

La apertura de una conexión ferroviaria directa hacía al norte del país proporciona un acceso directo más rápido, que lo une además con dos de las ciudades más activas de Bélgica: Gante y Amberes.

Recientemente se han construido infraestructuras para acceder en bicicleta al aeropuerto incluyendo una pasarela para superar la autopista y conectar el aeropuerto con la red de rutas ciclistas.

AEROPUERTO DE BRUSELAS
<http://www.brusselsairport.be/>

COMPAÑÍA FFCC BELGAS
www.belgianrail.be/

SOCIEDAD PÚBLICA DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BELGA DE FLANDES
<http://www.delijn.be/>

Jornadas Técnicas "Planes de transporte a los centros de trabajo. Experiencias y buenas prácticas". 2009: <http://movilidad.istas.net>

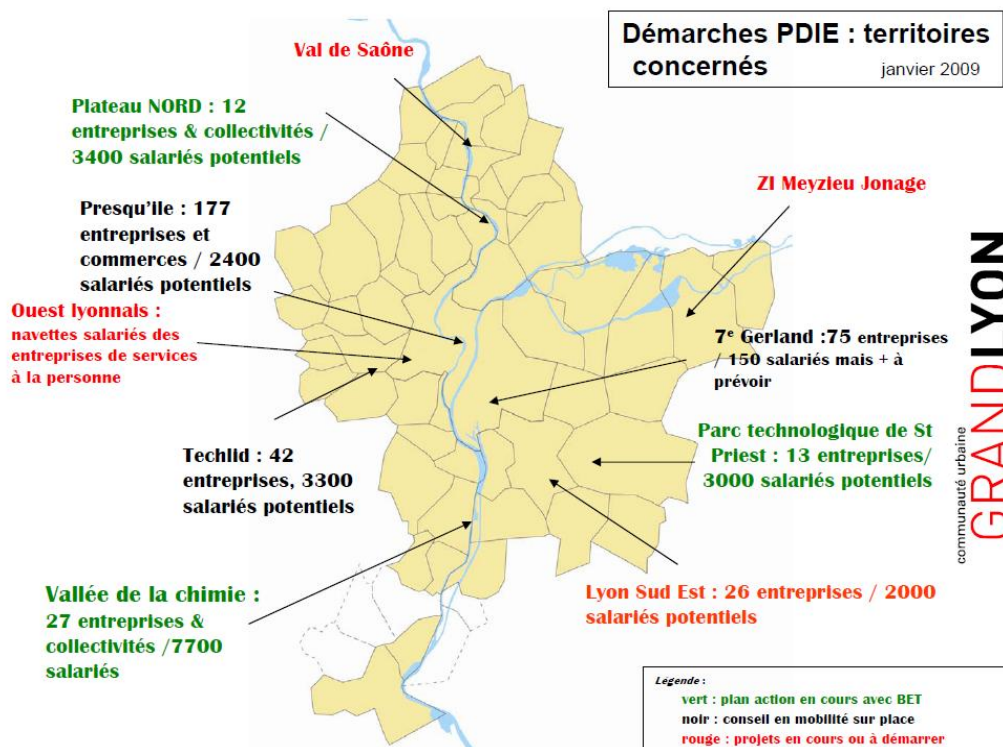
22. ZONA PRODUCTIVA DEL GRAND LYON

Lyon
Francia

ABONO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Desde 2006 las áreas de actividad económica y los polígonos industriales del Grand Lyon han impulsado **diagnósticos de la movilidad de los trabajadores y planes de desplazamiento inter-empresas (PDIE)**. Estas actuaciones han sido cofinanciadas por la Región Roine-Alpes y la ADEME (Agencia de medio ambiente y gestión de la energía de Francia). También ha colaborado la Sytral, autoridad del transporte público de la aglomeración urbana de Lyon.

El conjunto de centros productivos e industriales del Gran Lyon que participan en este proyecto cuentan con unos 22.000 trabajadores. Los planes se financian en un 80% por las instituciones públicas y las empresas que participan en el proyecto; por un lado, cubren el 20% del diagnóstico, y por el otro, los gastos de determinadas actuaciones (instalación de estacionamiento para bicicletas, mejora del transporte colectivo, espacios reservados para el coche compartido, etc.).



ÁREAS INDUSTRIALES DEL GRAN LYON IMPLICADAS EN EL PROYECTO

Gracias a un acuerdo con la autoridad del transporte, en 2005 se introdujo un abono para los trabajadores, el **City Pass PDE** -para todos los trayectos en metro, autobús y tranvías-, con una reducción del 50% sobre la tarifa habitual. Este abono se complementa con el abono Vélo'V, lo que permite utilizar una bicicleta de préstamo de manera gratuita durante una hora.

PLANES DE DESPLAZAMIENTO EN EMPRESAS

Cada **plan de desplazamiento responde a una misma metodología** que se desarrolla en cuatro etapas: prediagnóstico, diagnóstico, implementación del plan de acción y seguimiento y evaluación de las medidas impulsadas. Algunas de estas actuaciones han sido las siguientes:

- Formación del personal, clientes y proveedores. Punto de información de movilidad en cada empresa y *kit* de acogida para los nuevos empleados.
- Subvención de los abonos de transporte público para los empleados de hasta un 50%. En algunas zonas se añade un descuento de Sytral de 4 € al importe a pagar de dichos abonos.
- Mejora de los servicios de transporte público en las zonas diagnosticadas y de la comunicación con los trabajadores y empresas.
- Organización de eventos para alentar a los trabajadores a ir a trabajar un día en bicicleta.
- Fomento del coche compartido (*covoiturage*) mediante una oferta única con el fin de evitar la multiplicidad y dispersión de sitios web y fondos y para conseguir un enfoque integral metropolitano y con portales de internet para cada zona de actividad. Tras los primeros siete meses de funcionamiento de la página web ya había 2.000 usuarios registrados.
- Otras medidas para fomentar el coche compartido: se ha establecido un centro de atención telefónica para los trabajadores que no tienen Internet y consultas en general; una garantía para el retorno seguro en taxi si es necesario; materiales de comunicación personalizados para cada área (carteles, folletos, guías prácticas, pegatinas, etc.); puntos de información y reunión en cada empresa y otros espacios comunes de la zona como los restaurantes del polígono.

Para **dar continuidad a los proyectos** ha sido necesaria una inversión en recursos humanos, ya que de lo contrario pueden declinar los planes de acción existentes. Una solución ha sido, por ejemplo, la contratación de un gestor de movilidad común para tres de las áreas de actividad económica (Valle de la Química, Lyon Sudeste y Parque Tecnológico de St. Priest), cuya tarea fundamental es el seguimiento de la ejecución de las acciones previstas en los planes de desplazamiento.

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME
<http://www.ademe.fr/>

Servicios de movilidad del programa del Gran León tiempo y espacio
<http://www.espacedestemps.grandlyon.com/>

Compartir coche en el Gran León
<http://www.covoiturage-grandlyon.com>

23. ZONA INDUSTRIAL DE ROUSSET

Aix-en Provence
Francia

PLAN DE DESPLAZAMIENTO INTER-EMPRESAS

La zona industrial de Rousset se sitúa cerca d'Aix de Provence, y cuenta con 153 empresas y más de 6.000 trabajadores. Desde hace años, **la asociación empresarial lleva a cabo actuaciones relacionadas con la movilidad**, y cuenta con el apoyo del Departamento de las Bouches du Rhône, al que pertenece esta zona, el cual tiene un reglamento específico, dentro del Plan de protección atmosférica que obliga a los establecimientos de más de 250 trabajadores a realizar un Plan de desplazamiento de empresa (PDE).

Dicha asociación de empresarios, conjuntamente con la Cámara de comercio e industria de Marsella y la Provenza (CCIMP), estudiaron la posibilidad de realizar un **plan de desplazamiento inter-empresas (PDIE)**, aprovechando la oportunidad que representaba que en la zona industrial de Rousset había dos empresas (ST Microelectronics y Atmel) obligadas a elaborar un PDE, las cuales podían actuar como motor para facilitar la colaboración con el resto. Se confió a la Cámara de comercio e industria, apoyada por la ADEME (Agencia de medio ambiente y gestión de la energía de Francia), la **realización de un pre-diagnóstico** a partir de una muestra de empresas para evaluar la conveniencia de elaborar un PDIE.

Este planteamiento colectivo nacía del hecho de que todas las empresas, independientemente de su tamaño o sector, compartían en su mayoría las mismas limitaciones de accesibilidad y desplazamientos para sus empleados. Sin embargo, no todas tenían los mismos recursos humanos y financieros para atender dichas necesidades, por lo que compartir soluciones les permitía mejorar su situación. El acuerdo con la CCIMP preveía un **plan de acción** que incluía distintas medidas como reuniones informativas con empresas individuales y colectivos empresariales; acciones de comunicación; y acciones de acompañamiento, llevadas a cabo por las empresas sujetas a la obligación de realizar el PDE según la legislación de protección de la atmosfera.

DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD Y PLAN DE ACCIÓN

En el año 2007 se realizó una **diagnos de la movilidad** basada en una encuesta a 4.700 trabajadores de once grandes empresas. Se concluyó que el 97% de los trabajadores se desplazaban en coche, mientras que el coche compartido era el segundo modo por delante del transporte público. A raíz de dicho estudio se creó un comité de dirección formado por la agrupación de empresarios locales, algunas empresas voluntarias y la Autoridad Organizada del Transporte (AOT). Posteriormente, en 2008 se firmó una **carta de compromiso entre la asociación y 17 empresas** para fomentar los modos Al coche, así como para impulsar un plan de acción anual. El

coordinador del proyecto es la asociación empresarial GIHVA que es la responsable de coordinar la red y comunicar las acciones, para ello se contrato a un Gestor de movilidad del PDIE. Otra de las tareas es sensibilizar a las empresas que no participan en el proceso para que se adhieran.

La **ayuda financiera para la ejecución del PDIE** tuvo una subvención del programa FREE (Fondo Regional para la Excelencia Ambiental), creado por ADEME, conjuntamente con el gobierno de la región Provence-Alpes y Côte d'Azur. Este programa ofrece ayudas para estudios y medidas ejemplares: 60% del coste total de los estudios; del 40 al 80% para la información y sensibilización; 80% para las acciones de comunicación; del 30 al 40% para los costos de los equipamientos; el 40% para gastos de personal relacionados con el primer año de funcionamiento del PDIE. Asimismo, la AOT ofrece **descuentos en lo abonos anuales de transporte público** para grupos, y también existen exenciones de las cotizaciones sociales si el empresario participa en la financiación de dichos abonos.

En el marco de la **semana de la movilidad sostenible europea**, la organización empresarial organiza una jornada de sensibilización y concienciación para que los trabajadores descubran los modos alternativos al coche en un espacio habilitado de la zona industrial de Rousset, con diversas actividades y premios.

El diálogo permanente con la AOT ha permitido una **mejora sensible del servicio de transporte público**: aumento de las frecuencias, establecimiento de un servicio los fines de semana, modificación de itinerarios, creación de nuevas paradas y creación de una línea de conexión con el departamento vecino de Var.



FOLLETO PROMOCIONAL PARA COMPARTIR COCHE

AGRUPACIÓN DE EMPRESAS DE LA HAUTE VALLÉE DE L'ARC (GIHVA)
<http://www.gihva.com/>

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME: <http://www.ademe.fr/>

24. COMISARIADO DE LA ENERGÍA ATÓMICA (CEA)

Grenoble
Francia

PLAN DE DESPLAZAMIENTO DE EMPRESA

El CEA se encuentra situado en el corazón del Polígono Científico de Grenoble, a 15 minutos a pie del centro de la ciudad. Ocupa 70 hectáreas y da empleo a cerca de 4.500 personas. En el año 2003 realizó un **Plan de desplazamiento de empresa** (PDE), llamado *ACCES Cible* (objetivo accesibilidad), en el que se tuvo en cuenta la futura apertura en 2006 del nuevo polígono Minatec, que debía acoger a unos 3.000 trabajadores más en esta zona.

El objetivo de *ACCES Cible* era **impulsar el uso de modos de transporte alternativos al automóvil** con dos retos principales: reducir la proporción de trabajadores que se desplazaban solos en su vehículo privado para ir a trabajar, y ofrecer alternativas a los desplazamientos en coche. Los principales objetivos cuantitativos eran reducir en 5 años del 70% al 50% la cuota de “autosolitarios”, y reducir a la mitad los desplazamientos en coche.

Se creó un grupo de trabajo formado por los representantes de los trabajadores cuyo papel consistía en plantear propuestas y servir como enlace con el resto de trabajadores. También otro grupo de trabajo de dirección para elaborar propuestas y definir los objetivos, las acciones a llevar a cabo y los recursos necesarios para implementarlas. Asimismo, la CEA se benefició de la **ayuda metodológica y financiera** de los socios de la administración local y estatal.

CAMBIO DE HÁBITOS DE LOS TRABAJADORES

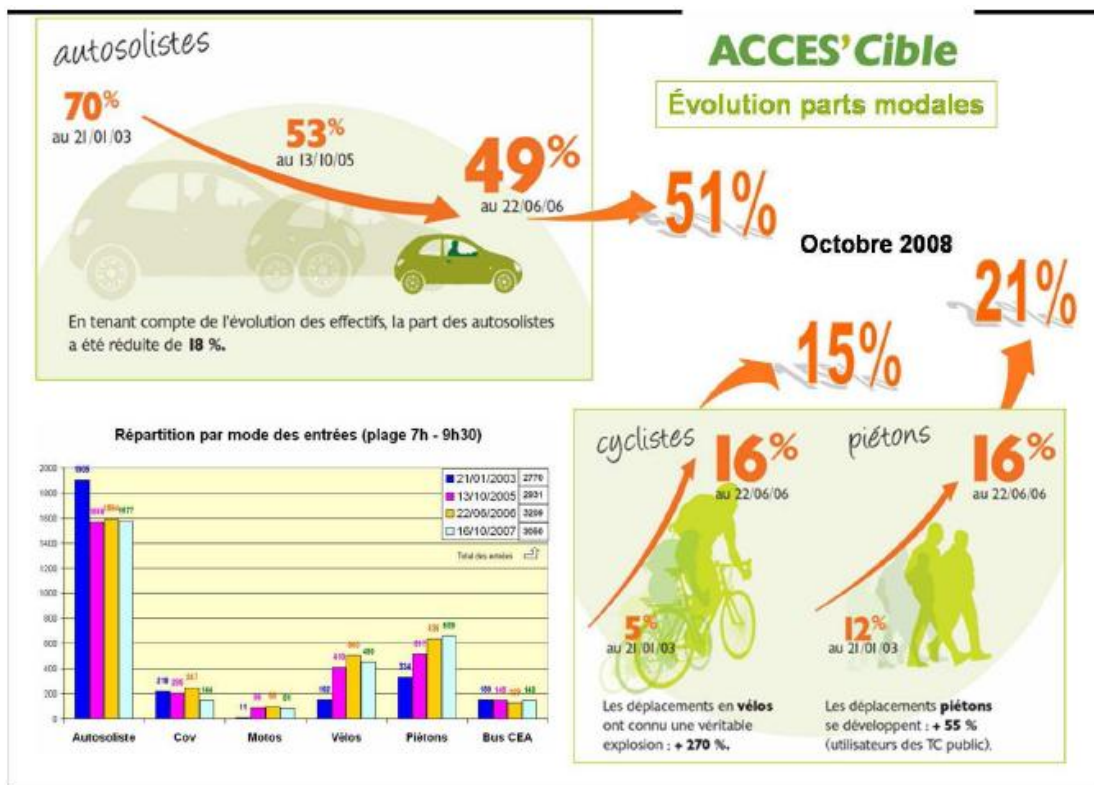
Las actuaciones llevadas a cabo en los primeros años contribuyeron a **modificar el comportamiento de los trabajadores**: un 20% de los trabajadores que inicialmente usaban el coche en solitario posteriormente se desplazaban en otros modos de transporte.

Las **principales medidas puestas en marcha** fueron las siguientes:

- Sobre el transporte público: distribución de tiquets gratuitos a los recién llegados para que prueben el transporte público; subvenciones del 60% del transporte público para los empleados del CEA; creación de un servicio de bus lanzadera interno eléctrico; ampliación de dos líneas de autobús para mejorar el servicio.
- Sobre la bicicleta: puesta en funcionamiento de una flota de 600 bicicletas; distribución de kits de seguridad para a los empleados que se comprometían a desplazarse al trabajo en bicicleta; organización de un servicio gratuito de mantenimiento de las bicicletas personales; reserva de plazas para los trabajadores que utilicen el tren, en el aparcamiento de bicicletas de la estación; implantación de 1.000 bicicletas eléctricas de transporte disponibles para desplazamientos internos.

- Sobre los peatones: creación de una zona peatonal (de 20 ha alrededor de Minatec); implantación de torniquetes automáticos para aumentar el número de accesos seguros.
- Compartir coche: provisión de una herramienta sencilla para poner en contacto los potenciales usuarios a través de la Intranet, a la espera de la creación de una herramienta para todo el complejo.

Cuando en 2009 la ley obligó a las empresas a pagar el 50% de los **abonos de transporte público de los trabajadores**, el CEA tomó la delantera con el pago del 85%. En 2012, 1.800 trabajadores habían optado ya por el transporte público, además de los 800 trabajadores que utilizaban la bicicleta. En 2013, de los más de 6.000 empleados e investigadores que trabajaban en el complejo, sólo el 36% seguían desplazándose en coche en solitario.



EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS TRABAJADORES DEL CEA

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME: <http://www.ademe.fr/>

25. ASR

Utrech
Holanda

SATURACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

ASR es una empresa de seguros con 4.600 trabajadores en su sede central del Parque de negocios de Rijnsweerd, en la ciudad de Utrech. El parque acoge un total de 8.000 trabajadores, a los que se suman los del cercano Parque de las ciencias de Utrech (unos 20.000) y los de la universidad vecina (unos 50.000 más). Ambos centros son dos áreas de actividad atractivas desde el punto de vista empresarial y se prevé su ampliación futura.



ÁREA DE ACTIVIDAD DE ASR

La zona cuenta con accesos directos a dos autopistas, existe una parada de autobús con servicios locales y regionales frente al edificio de oficinas de ASR hay una parada de autobús, y la estación central de tren de Utrech se encuentra a poco menos de cuatro kilómetros. La **red viaria y los servicios de transporte público están saturados**, y en los próximos años no se prevén proyectos para ampliar las infraestructuras de transporte. A esto se suma el hecho de que las facilidades para aparcar en las oficinas de ASR son cada vez más limitadas. La congestión conlleva también publicidad negativa de la zona como localización de nuevas empresas, al reducirse su atractivo como área de negocios, y dificulta retener y atraer a trabajadores más cualificados.

PACTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

ASR buscó la cooperación con el gobierno central, el regional y la autoridad local, así como con las organizaciones empresariales. El resultado fue un **pacto para promover la movilidad sostenible y la bicicleta** que se firmó en un acto público. Los primeros resultados de dicho pacto fueron la instalación en todo el parque empresarial de estaciones de bicicletas eléctricas de préstamo para ser utilizadas en los desplazamientos interiores.

La empresa acordó también con el gobierno holandés **reducir las emisiones de CO₂** un 30% entre 2005 y 2020, cumpliendo con la ley de gestión ambiental que obliga las empresas a reducir las emisiones derivadas de los desplazamientos domicilio-trabajo. En el año 2009, las emisiones causadas por el transporte (principalmente automóviles) representaban un 70% de las emisiones totales.

Las **medidas implantadas** fueron las siguientes:

- Permitir que los trabajadores escogieran los horarios y el lugar de trabajo (teletrabajo) para evitar las horas punta.
- Adherirse al proyecto del gobierno "Como evitar las horas punta". ASR ganó el premio en esta iniciativa nacional para estimular a los trabajadores a evitar el tráfico de las horas punta.
- Promover el coche compartido. Los empleados que comparten coche reciben ayudas y estacionamiento reservado próximo a la entrada principal de las oficinas.
- Crear un punto permanente de información y asesoramiento a los trabajadores en cuestiones de movilidad dentro de las oficinas.
- Organizar una feria de movilidad en las oficinas dos veces al año para promover formas alternativas de movilidad sostenible.
- Introducir descuentos en los abonos del transporte público para los trabajadores.
- Realizar un seguimiento continuo de las pautas de movilidad de los trabajadores, con el objetivo de concienciarlos sobre sus pautas de movilidad y encontrar soluciones a medida.

Dado que una de las prioridades es promover el uso de la bicicleta, se han impulsado distintas medidas:

- Aparcamiento para bicicletas y puntos de recarga para las bicis eléctrica
- Uso de duchas y vestuarios y puntos de recarga para bicis eléctricas en el aparcamiento.
- Se adhiere a la Campaña institucional para ir 2 días de 5 en bici al trabajo. Beneficio adicional se incrementa la salud de los trabajadores lo que redundará como resultado en menos ausencias por enfermedad.
- Descuentos para los trabajadores para la compra de bicicletas. Para los trabajadores que viven más lejos o no están en buen estado de salud se les ofrece para la compra de bicis eléctricas, antes se les permite probarlas gratuitamente 4 semanas.
- En colaboración con la oficina fiscal, se ofrece un descuento fiscal de un 20% por la compra de bicicletas.
- Servicio de mantenimiento gratuito 4 veces al año de las bicis de los trabajadores.

Por su parte, el Ayuntamiento de Utrecht colaboró mejorando la cantidad y calidad de los carriles bici del entorno. Una de las actuaciones fue mejorar la iluminación de los itinerarios para bicicletas.

Desde finales de 2009, a los trabajadores que residen a menos de 10 km de la empresa no se les permite aparcar en la empresa. Actualmente, un 60% de éstos se desplazan en bicicleta y el resto en transporte público, coche compartido, etc. Se calcula que alrededor de 250 coches menos acuden cada día a las oficinas. El Ayuntamiento de Utrecht ha colaborado mejorando la cantidad y calidad de los carriles bicicleta del entorno, y ha mejorado la iluminación de los itinerarios.

Jornada sobre los desplazamientos al trabajo en bicicleta en Holanda, 2012:
Fiona van't Hullenaar: Mobility at ASR Insurance: <http://movilidad.istas.net>

26. COMPLEJO HOSPITALARIO

Dublín
Irlanda

HACER FRENTE AL AUMENTO DEL TRÁFICO

El Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) y el Children's University Hospital (CUH) son dos centros públicos ubicados en parcelas contiguas en las inmediaciones del centro de la ciudad Dublín, en una zona de regeneración urbana. El hospital MMUH emplea a 3.000 personas, ofrece 570 camas, y recibe 830 visitantes al día, de promedio. El CHU está especializado en niños, tiene unos 1.000 empleados y 150 camas. Este complejo hospitalario está en plena fase de ampliación y se prevé la construcción de un nuevo centro. Los problemas relacionados con los **desplazamientos de los trabajadores y visitantes a estos hospitales** son las habituales: un elevado uso del coche debido a los diversos turnos de trabajo, y unos aparcamientos interiores saturados.

Toda la ciudad, sin embargo sufre a diario la **congestión en las horas punta**, por lo que para hacer frente al crecimiento del tráfico, la Dublin Transporte Office (DTO), organismo competente en la carretera, el ferrocarril, autobuses, bicicletas y desplazamientos a pie, tiene una política que promueve el uso de los modos activos (andar y pedalear) y el transporte público. En este sentido, las autoridades locales de Dublín se han puesto de acuerdo sobre la **política de promoción la bicicleta**, la cual se aplica a las personas que viajan al trabajo o lugar de estudio con el objetivo de reducir en un 30% la proporción de viajes cortos (menos de 6 km de distancia) que se realizan en coche.

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO

La ciudad de Dublín, además, realiza cada seis años un Plan de desarrollo de la ciudad, que incluye también **actuaciones para promover la movilidad sostenible** y cuyos objetivos son integrar la ordenación del territorio y los transportes, promover el cambio modal, la mejora de la calidad de la red de autobuses e intercambiadores de ferrocarriles, fomentar la bicicleta y el caminar, e impulsar planes de gestión de la movilidad.

Como parte de su política de planificación del transporte, el Ayuntamiento de Dublín requirió en 2005 a los dos hospitales, Mater Misericordiae University Hospital (MMUH) y el Children's University Hospital (CUH) llevar a cabo un **plan de movilidad conjunto**. Trás las etapas iniciales del diagnóstico, apareció la necesidad de establecer una agencia local de movilidad dedicada al complejo hospitalario, la *Travelways Center*. La gestión del *Travelways Centre* fue confiada a VIPRE (consultora de movilidad) bajo la autoridad de tres instituciones: los dos hospitales CUH y MMUH y la compañía de desarrollo creada para la reestructuración de dicho centros, el MCHD. La Dirección de *Travelways Center* corre a cargo de VIPRE, que rinde cuentas de la actividad de la agencia de movilidad a un comité de socios formado por personal administrativo y técnicos de los dos hospitales, así como del MCHD.

El plan de movilidad está en línea con la política de desarrollo de la ciudad y la estrategia de la DTO, "Una Plataforma para el cambio 2000-2016", que fomenta el uso de los modos más sostenibles mientras se desarrolla la red de transporte público. Por este motivo, existen fuertes **restricciones a la construcción de nuevas plazas de aparcamiento** en el interior de la ciudad.

La ubicación prevista para el nuevo hospital es el lugar donde se encuentra situado el aparcamiento para uso del personal, pacientes y visitantes, que cuenta con 600 plazas de estacionamiento. Este aparcamiento se cerró en 2007, dejando sólo 250 plazas utilizables, si bien existe un aparcamiento con un espacio limitado disponible durante la remodelación de la zona que da prioridad al personal de guardia y a los que practican el coche compartido. Debido a la eliminación de plazas de aparcamiento y la construcción del nuevo hospital, los problemas de congestión en el área han ido en aumento.

ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN

Las dificultades de acceso de los pacientes y visitantes han requerido, por este motivo, de la aplicación de una estrategia de información pública. Un punto de atención se encuentra en cada hospital reforzado por una web. Esta web proporciona **información**

sobre todos los modos de transporte para desplazarse al complejo hospitalario, tanto para los empleados y pacientes como para los visitantes. *Travelways Center* ofrece también la oportunidad de compartir vehículos (privados o taxis), coordina los grupos de viajeros que se desplazan a pie o sobre dos ruedas, busca sitios para aparcamientos disuasorios y ejerce de representante de los empleados en temas de movilidad ante el Ayuntamiento, la DTO y los operadores de transporte.

Asimismo, proporciona un mapa de la zona del hospital con diferentes accesos y el tiempo de viaje en función del modo de transporte, además de folletos informativos sobre el acceso en bicicleta y a pie, los cuales incorporan varios ejemplos de destinos posibles desde el hospital, la distancia en kilómetros, el tiempo estimado de viaje y el número de calorías quemadas.



FOLLETO CON LAS DISTANCIAS A PIE AL COMPLEJO HOSPITALARIO

En cuanto al transporte público, Travelways ha introducido la medida *Ticket Tax saver*, que permite a los trabajadores comprar su **abono de transporte mensual o anual** del Gran Dublín a través de la empresa, que le resta el importe directamente de su sueldo para evitar abonar el impuesto PRSI (pago relativo al Seguro Social). Este dispositivo permite a los empleados ahorrar cerca de un 50% de su abono anual. Travelways, igualmente, ha desarrollado una serie de planos para informar al personal de la oferta de transporte público de las paradas y líneas de autobuses públicos cercanas a los dos hospitales.

La **puesta en marcha del plan de movilidad** ha permitido lograr una reducción del 16% de los coches que accedían al complejo hospitalario, reduciendo los atascos y los gastos generales de estacionamiento. Esta reducción cumple con los requisitos del Ayuntamiento de Dublín y crea una imagen positiva de responsabilidad social. Una encuesta realizada en 2011 mostró también una reducción del 44% en el número de personal que conduce al trabajo, lo que ha coincidido con un aumento del 450% en el número de usuarios la bicicleta. En 2013 se ha inaugurado un aparcamiento subterráneo que contiene 156 plazas de estacionamiento para bicicletas.

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME: <http://www.ademe.fr/>

Portal travelways del Mater Misericordiae University Hospital: <http://www.mater.ie/>

Portal travelways del Children's University Hospital: <http://www.cuh.ie/>

27. BANCO VP

Vaduz
Liechtenstein

PROYECTO DE MOVILIDAD AUTOFINANCIADO

El VP Bank cuenta con dos sedes situadas en la ciudad de Vaduz, con un total de 570 trabajadores. Sus empleados proceden tanto de Liechtenstein como de municipios de Suiza y Austria situados cerca de la frontera. Si bien un gran número de desplazamientos se realizan en autobús, un número también elevado de trabajadores acceden en automóvil privado. Sin embargo, el total de plazas de aparcamiento disponibles es inferior a la demanda, lo que genera insatisfacción entre los trabajadores.

Por este motivo, en 2009 el banco impulsó un **plan de gestión de la movilidad** con el objetivo de cambiar progresivamente los hábitos de los trabajadores y aumentar el número de empleados que cambiaban el coche por modos de desplazamiento al trabajo más sostenibles. En este sentido, **se combinaron las prohibiciones y los incentivos** para promover dicho cambio de comportamiento. Los trabajadores que usan el estacionamiento de la empresa pagan por aparcar, ingresos que sirven para financiar la compra de abonos de transporte destinados a los que no utilizan su vehículo privado.

El **precio por aparcar en las instalaciones del banco** se determina según el tiempo de viaje de casa al trabajo en transporte público (de puerta a puerta, viajes parciales a pie incluidos), si son más o menos de 25 minutos. Resulta mucho más caro aparcar si el trabajador tiene servicios de transporte público que le acercan el trabajo en menos de 25 minutos, y a la inversa, resulta más económico si el tiempo dedicado es mayor.

Por otro lado, se premia también a los trabajadores que renuncian al uso de las plazas de aparcamiento. Cuanto menos días al año se utiliza el aparcamiento mayor es la ayuda por la adquisición de abonos de transporte, basado en los ingresos obtenidos por el aparcamiento. De este modo, **el proyecto se autofinancia y la empresa no tiene que invertir en el mismo**. La introducción de estas tarifas por aparcar también ha aumentado el uso del coche compartido.

Como resultado de este proyecto, y tras la puesta en marcha de esta **política restrictiva del uso del coche**, el 25% de las plazas de aparcamiento, en promedio, están habitualmente libres.

TARIFAS DE ESTACIONAMIENTO SEGÚN EL TIEMPO DE EN TRANSPORTE PÚBLICO (2010)

Tipo de estacionamiento	Tiempo de viaje en TP menos o igual a 25 min.	Tiempo de viaje en TP más de 25 min.	Tiempo de estacionamiento
Permiso de estacionamiento sin asignación de plaza	660 €	330 €	Por año
Permiso de estacionamiento con asignación de plaza	820 €	600 €	Por año
Permiso de estacionamiento a personas con discapacidad con asignación de plaza	330 €	330 €	Por año
Permiso de estacionamiento para motos con asignación de plaza	330 €	170 €	Por año
Estacionamiento por un día sin garantía de plaza	3 €	3 €	Por día

MODELO BONUS / TRANSPORTE PÚBLICO

Cantidad de aparcamiento de días por año	bBonus en %	Bonus en €	
<= 20	100%	550 €	Por año
> 20 y <= 5	50%	275 €	Por año
> 50 y <= 100	20%	110 €	Por año

Reembolso por año para abonos de transporte público	Financiación	
Abono regional transporte público de Liechtenstein	Máximo 110 €	Mostrando la adquisición del abono de transporte público
Abono transporte público para fuera de Liechtenstein	Máximo 700 €	Mostrando la adquisición del abono de transporte público

6a Jornada AMTU. Roberto De Tommasi, Mobility Management on planning generating sectors: <http://www.amtu.cat/>

28. ÁREA DE ACTIVIDAD DE NORTH ROAD MILTON

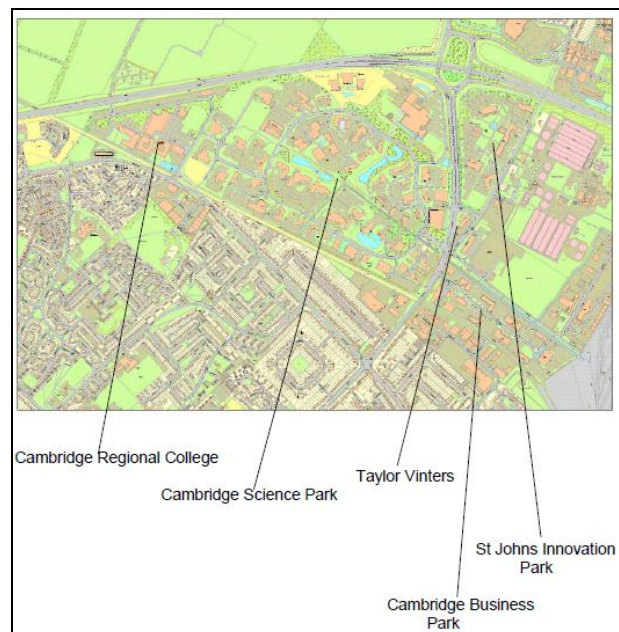
Cambridge
Reino Unido

CONTEXTO FAVORABLE A LA ACTUACIÓN

Cambridgeshire es un condado inglés cuyo crecimiento demográfico y urbanístico es de los más rápidos del Reino Unido. Esta dinámica, positiva desde el punto de vista socioeconómico, no deja de suponer distintos problemas territoriales y ambientales, algunos de los cuales están relacionados con la incapacidad de la red viaria para asumir los aumentos en el ámbito de la movilidad en vehículos a motor. En el área de actividad económica de North Road Milton, concretamente -situada en un nodo de carreteras y autopistas muy saturado desde 2002- se localizan **multitud de usos y funciones generadoras de movilidad al trabajo** -empresas, universidades, proyecto futuro de zona residencial- y representa un número de puestos de trabajo creciente.

Para abordar estos problemas de movilidad, el Cambridge County Council ha impulsado diversas medidas en el marco de la **Red de planes locales de desplazamientos** (Local Travel Plan Networks - LTPN). El perímetro del LTPN incluye el Cambridge Science Park (90 empresas, 5.000 trabajadores), el Cambridge Business Park (800 trabajadores), el Colegio Regional (700 trabajadores y 4.500 estudiantes), y el St John's Innovation Centre (4.900 trabajadores). En total, cerca de 11.600 empleados y 4.500 estudiantes. Está previsto edificar en un futuro próximo el Park Orchard, un área residencial.

La concienciación británica con respecto a la movilidad es, en este sentido, un **aspecto favorable para la elaboración e implementación de planes**. El Informe Stern sobre la economía del cambio climático¹, y las recomendaciones de la aplicación de una estrategia para la gestión de la movilidad a través del



¹ Es un informe sobre el impacto del cambio climático y el calentamiento global sobre la economía mundial. Redactado por el economista Sir Nicholas Stern por encargo del gobierno del Reino Unido fue publicado el 30 de octubre de 2006. Sus principales conclusiones afirman que se necesita una inversión equivalente al 1% del PIB mundial para mitigar los efectos del cambio climático y que de no hacerse dicha inversión el mundo se expondría a una recesión que podría alcanzar el 20% del PIB global.

programa "Cómo tomar decisiones más inteligentes" (*Making smarter choices*), son referencias ilustrativas de esta voluntad.

En esta línea de actuación, se elaboró un **plan de acción para el período 2006-07** que incluía diversas medidas continuas para sensibilizar a los trabajadores del área. Esta tarea se ha mostrado eficaz, ya que la participación activa de los empleados en la última encuesta lo demuestra; mientras que en 2005, sólo el 3,3% respondió los cuestionarios, la tasa de retorno en 2008 fue de más del 20%. Posteriormente, se constituyó un **grupo de trabajo entre las comunidades locales y las empresas** para promover alternativas al uso del automóvil en solitario. El grupo, entre otras acciones, negocia con las autoridades organizadoras del transporte sobre diversos temas, tales como la ubicación o la rehabilitación de las paradas de autobús y organiza desayunos-reuniones para presentar el plan.

ENCUESTAS Y RECOGIDA DE DATOS

La ciudad de Cambridge y el Consejo del condado de South Cambridgeshire apoyan desde sus inicios la acción de la Asociación Travel for Work (TfW). Sus objetivos son los siguientes:

- Reducir el presupuesto que los hogares dedican a los viajes.
- Mejorar la calidad de vida de los empleados mediante la reducción de los efectos negativos consecuencia de los problemas de tráfico.
- Reducir la carga financiera de la congestión en el condado.
- Minimizar los impactos ambientales del tráfico.
- Tener un proyecto ejemplar.

Travel for work en la actualidad **emplea a tres profesionales de la movilidad a tiempo completo** a cuenta de un comité financiero integrado por diez organizaciones (cuatro autoridades locales involucradas en el área, el nivel nacional descentralizado, la universidad de Cambridge, el hospital de Cambridge, la asociación local de promoción de la bicicleta y la Cámara de Comercio). Su actuación beneficia a 62 empresas en el condado (52.000 trabajadores).

En el trabajo realizado hasta el momento, una de las medidas principales para la implementación de planes de movilidad, es la **recogida periódica de datos**, lo que permite tanto garantizar la sostenibilidad de los esfuerzos como mejorar el plan de acción, adecuándolo al diagnóstico de cada momento. En este sentido, Travel for work promueve también una **campana de encuestas entre los trabajadores**. Durante 2011 participaron 76 organizaciones y se cumplimentaron 10.000 encuestas. mediante estas encuestas se constata como en diez años, de 2001 a 2011, el porcentaje de conductores solos ha descendido de un 47% a un 39%.

Por otro lado, en el año 2003 se planteó construir una vía guiada para autobuses enmarcada en el plan de transporte de la ciudad. La última fase del trabajo ha sido completada, el conectar St. Ives con Cambridge, a través de la zona de Cambridge Science Park, mediante un carril segregado específico para este **bus guiado**. La puesta en



BUS GUIADO

funcionamiento de esta línea se realizó en 2011, tras varios retrasos. Este bus guiado (sobre rieles) será el más largo en todo el mundo, con un recorrido de más de 25 km. La frecuencia esperada será de unos 10 minutos, y permitirá que el nuevo servicio se convierta en la columna vertebral de la oferta de transporte público que conecta las principales zonas de empleo y residencia de la zona. Para promover el uso de la bicicleta, integra también un carril bici en paralelo. Asimismo, está prevista la **apertura de 5 park and ride en su recorrido** y otras prolongaciones de la red.

La mayor parte de la financiación de esta nueva infraestructura es estatal y la parte restante tiene el apoyo del sector privado y en particular de los promotores inmobiliarios. De hecho, en el Reino Unido se utilizan las posibilidades ofrecidas por el principio de tributación (tasación) de las plusvalías obtenidas del suelo para financiar nuevas infraestructuras y servicios de movilidad.

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME: <http://www.ademe.fr/>

Travel for Work: <http://www.tfw.org.uk/>

29. ZONA AEROPORTUARIA

Ginebra
Suiza

PLAN DE MOVILIDAD MULTIEMPRESAS

El Aeropuerto Internacional de Ginebra (AIG) está situado a cinco kilómetros del centro de la ciudad, en una zona geográfica con una alta concentración de negocios (centros de exposición, hoteles, etc.). La autopista está a sólo a 300 metros de distancia de la terminal, lo que permite unirse fácilmente a la red viaria suiza y francesa. Más de 170 enlaces ferroviarios diarios sirven al aeropuerto, así como cinco líneas de autobús. Se tarda sólo seis minutos en ir a la ciudad en tren.

La empresa pública AIG, gestora del aeropuerto, emplea a 700 trabajadores. Unas 8.000 personas trabajan en un **centenar de empresas situadas en el recinto aeroportuario**. Además, el tráfico de pasajeros ha ido creciendo cada año, por lo que están previstas una serie de obras de ampliación a realizar durante los próximos años.

Más de 85 empresas participan en el **plan de movilidad multi-empresas (PDIE)** impulsado y liderado desde 2002 por AIG. En conjunto, estas compañías representan más del 80% de la plantilla de la zona, y han firmado un acuerdo con el aeropuerto, en el que se especifica el nombre del responsable interno de cada empresa que se convierte en el contacto con AIG en materia de movilidad. También entrega información sobre el número de empleados, de abonos de estacionamiento, de subvenciones para billetes de transporte público, etc. Dos coordinadores del plan de movilidad trabajan a tiempo completo en el servicio de gestión ambiental de AIG.

Todos los **operadores de transporte urbano e interurbano** del cantón de Ginebra y alrededores se agrupan bajo la etiqueta UNIRESO, principal interlocutor de AIG en cuanto a las medidas relativas al transporte colectivo. Las discusiones tienen lugar a varios niveles para mejorar la oferta de transporte público y la estrategia de comunicación. También existe un acuerdo con relación a los abonos que permite a las empresas del aeropuerto beneficiarse de tarifas preferenciales. También se mantienen conversaciones con empresas de transporte público de Francia que operan enlazando el aeropuerto con algunas ciudades francesas.

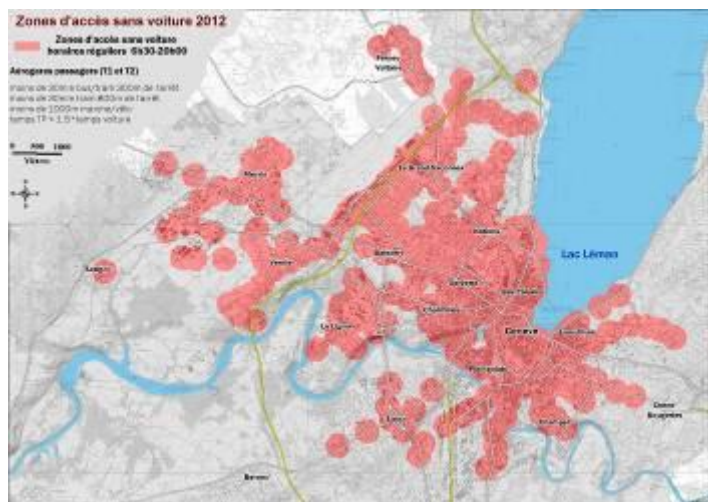
La génesis del proyecto del plan de movilidad parte de un diagnóstico de evaluación de la calidad del aire en 2000 que dio pobres resultados. El informe de impacto ambiental se realizó como parte del proceso de renovación de la concesión de la gestión del aeropuerto federal, el cual incluía una auditoría de la movilidad de los empleados (entrevistas sobre su bienestar físico y sobre sus desplazamientos domicilio- trabajo). Los resultados fueron que las autopistas de acceso al aeropuerto, así como los aparcamientos del mismo, estaban saturadas de manera crónica, y que los niveles de contaminación acústica y atmosférica excedían los permitidos legalmente.

PRIMAS DE ECOMOVILIDAD

En este contexto, y frente a un **aumento constante del tráfico aéreo y de los problemas de saturación de las vías de acceso y aparcamientos**, AIG comenzó a examinar formas de reducir las molestias de las actividades de la zona aeroportuaria. El objetivo fijado por AIG fue que "el 45% de los trabajadores y usuarios del aeropuerto utilizaran modos sostenibles de movilidad (colectivos y no contaminantes) en 2020". El Plan de movilidad del personal del aeropuerto se elaboró en colaboración con las autoridades públicas para lograr estos objetivos. Otro **problema que afectaba la zona eran los horarios de trabajo**, ya que un 86% de los empleados tenían horarios irregulares y una cuarta parte del personal entraba a trabajar entre las 4 y las 6 de la madrugada.

En abril de 2002, se aplicaron las **primeras acciones del plan de movilidad combinando incentivos y restricciones**. Para fomentar el uso del transporte público, las empresas adheridas al plan han acordado también facilitar el acceso gratuito al transporte público dentro de la zona aeroportuaria para sus trabajadores. Esta medida implica que las compañías de la zona financian la explotación de las rutas de transporte público que circulan por su recinto.

Desde 2004, **la cuota anual de transporte público del personal está subvencionada**, y el costo del estacionamiento en los aparcamientos propiedad de AIG se somete a aumentos graduales anunciados para forzar a los trabajadores a cambiar sus hábitos de desplazamiento. Mientras tanto, se siguen desarrollando **nuevas ofertas de transporte sostenible**: lanzaderas, taxis colectivos, bicicleta... Al mismo tiempo, el plan de movilidad propone un nuevo reglamento sobre el uso del



ZONAS DE ACCESO SIN COCHE
DE LOS TRABAJADORES AL AEROPUERTO DE GINEBRA

aparcamiento con restricciones de acceso en función del lugar de residencia de los trabajadores, las horas de trabajo y la disponibilidad de la oferta de transporte público. Estos cambios se acompañaron de una importante campaña de comunicación.

De este modo, entre 2000 y 2007, la tasa de conductores solos pasó del 69% al 60%, mientras que los otros modos aumentaron su participación (incluyendo caminar e ir en bicicleta). El número de **beneficiarios de la prima ecomovilidad** se ha duplicado en un año (2007-2008). En total, el 36% de los empleados viven en un área que AIG actualmente califica como "bien servida por el transporte público". Un total de 86 empresas, que representan a más de 7.500 trabajadores, están suscritas también al programa de subsidios de títulos de transporte de AIG. Sólo en el caso de AIG, hay 144 empleados subsidiados, es decir, el 21% de los empleados de la empresa.

TRANSFERENCIA MODAL

Las **nuevas medidas del plan de movilidad del personal se financian con el aumento del precio del aparcamiento de los empleados**. El tema más problemático es, precisamente, el del estacionamiento. Su creciente coste ha hecho que el coche sea menos competitivo en relación con los modos colectivos y conduce a los trabajadores a revisar sus hábitos de movilidad. Sin embargo, el aumento del coste del aparcamiento no es un factor determinante para la elección del modo de transporte, y son las medidas restrictivas las más eficaces.

El cierre del estacionamiento más cercano y el tener que realizar los desplazamientos a pie (10/15 minutos) ha tenido un **impacto significativo en términos de transferencia modal hacia el transporte público** para las personas que viven en la ciudad. La bicicleta, además, empieza a ser vista como una alternativa al coche para aquellos residentes de proximidad. La coordinación de los operadores de transporte por UNIRESO ha facilitado las mejoras y las adaptaciones de los servicios. El establecimiento de un servicio de transporte adaptado para el horario nocturno se ha implantado progresivamente en función de la demanda, comenzando por el recurso de los taxis colectivos.

Guía de los planes de desplazamiento interempresas, ADEME: <http://www.ademe.fr/>

Plan de movilidad del aeropuerto de Ginebra. <http://www.mobilite-aeroport.ch/>

© CCOO

Dirección

Manel Ferri

Responsable del Departamento de movilidad confederal de CCOO

Coordinación y redacción contenidos

Albert Vilallonga

Técnico en movilidad de ISTAS

Apoyo técnico en la redacción

Antoni París > Socioambiental.es

Colaboradores

Luis Clarimon, Esther Conte, Luis Cuenca, Josep Exposito, Daniel Gutiérrez, Juan María Hernández, Luis Eduardo Molina, José Manuel Jurado, Gina Barraza, Rafael Requena y Miquel de Toro

FEBRERO DE 2014
