

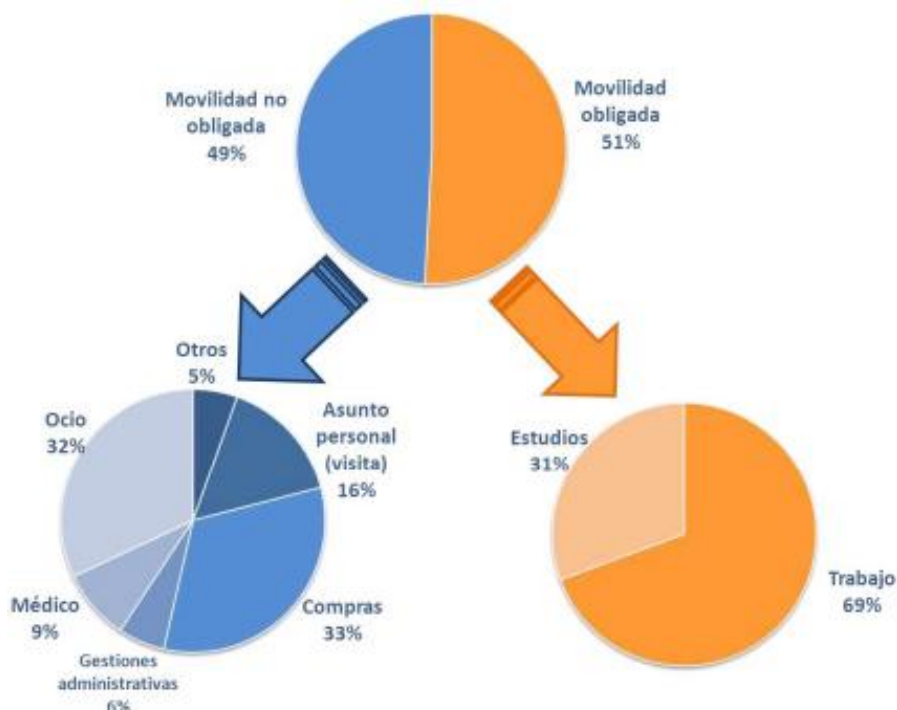
Los Planes de Movilidad sostenible en la gestión de la prevención en las empresas

Valencia, 29 de septiembre de 2016

Albert Vilallonga

¿Por qué y como nos movemos?

Desplazamientos por motivos



■ La encuesta del Plan de movilidad de los polígonos Industriales de Inguinsa y Sepes de Sagunto, revela que **el 93% de los trabajadores se desplazan en coche**

Movilidad obligada por motivo trabajo



Evolución del parque de vehículos en España

PARQUE DE VEHÍCULOS POR TIPOS								
Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos (1)	TOTAL
1990	2.332.928	45.767	11.995.640	1.073.457	68.157		180.766	15.696.715
1991	2.495.226	46.604	12.537.099	1.174.420	73.203		201.844	16.528.396
1992	2.649.596	47.180	13.102.285	1.251.879	76.595		219.668	17.347.203
1993	2.735.144	47.028	13.440.694	1.278.695	77.466		230.870	17.809.897
1994	2.825.747	47.088	13.733.794	1.287.850	80.003		244.442	18.218.924
1995	2.936.765	47.375	14.212.259	1.301.180	87.481		262.185	18.847.245
1996	3.057.347	48.405	14.753.809	1.308.208	94.557		279.778	19.542.104
1997	3.205.974	50.035	15.297.366	1.326.333	104.121		302.579	20.286.408
1998	3.393.446	51.805	16.050.057	1.361.155	116.305		333.725	21.306.493
1999	3.604.972	53.540	16.847.397	1.403.771	130.216		371.298	22.411.194
2000	3.780.221	54.732	17.449.235	1.445.644	142.955	243.314	168.114	23.284.215
2001	3.949.001	56.146	18.150.880	1.483.442	155.957	265.495	188.950	24.249.871
2002	4.091.875	56.953	18.732.632	1.517.208	167.014	287.220	212.830	25.065.732
2003	4.188.910	55.993	18.688.320	1.513.526	174.507	306.842	241.354	25.169.452
2004	4.418.039	56.957	19.541.918	1.612.082	185.379	330.933	287.333	26.432.641
2005	4.655.413	58.248	20.250.377	1.805.827	194.206	353.946	339.259	27.657.276
2006	4.910.257	60.385	21.052.559	2.058.022	204.094	376.534	392.210	29.054.061
2007	5.140.586	61.039	21.760.174	2.311.346	212.697	404.859	427.756	30.318.457
2008	5.192.219	62.196	22.145.364	2.500.819	213.366	418.629	436.631	30.969.224
2009	5.136.214	62.663	21.983.485	2.606.674	206.730	412.840	447.363	30.855.969
2010	5.103.980	62.445	22.147.455	2.707.482	199.486	414.673	450.514	31.086.035
2011	5.060.791	62.358	22.277.244	2.798.043	195.960	415.568	459.117	31.269.081
2012	4.984.722	61.127	22.247.528	2.852.297	186.964	410.369	460.196	31.203.203
2013	4.887.352	59.892	22.024.538	2.891.204	182.822	407.847	463.181	30.916.836

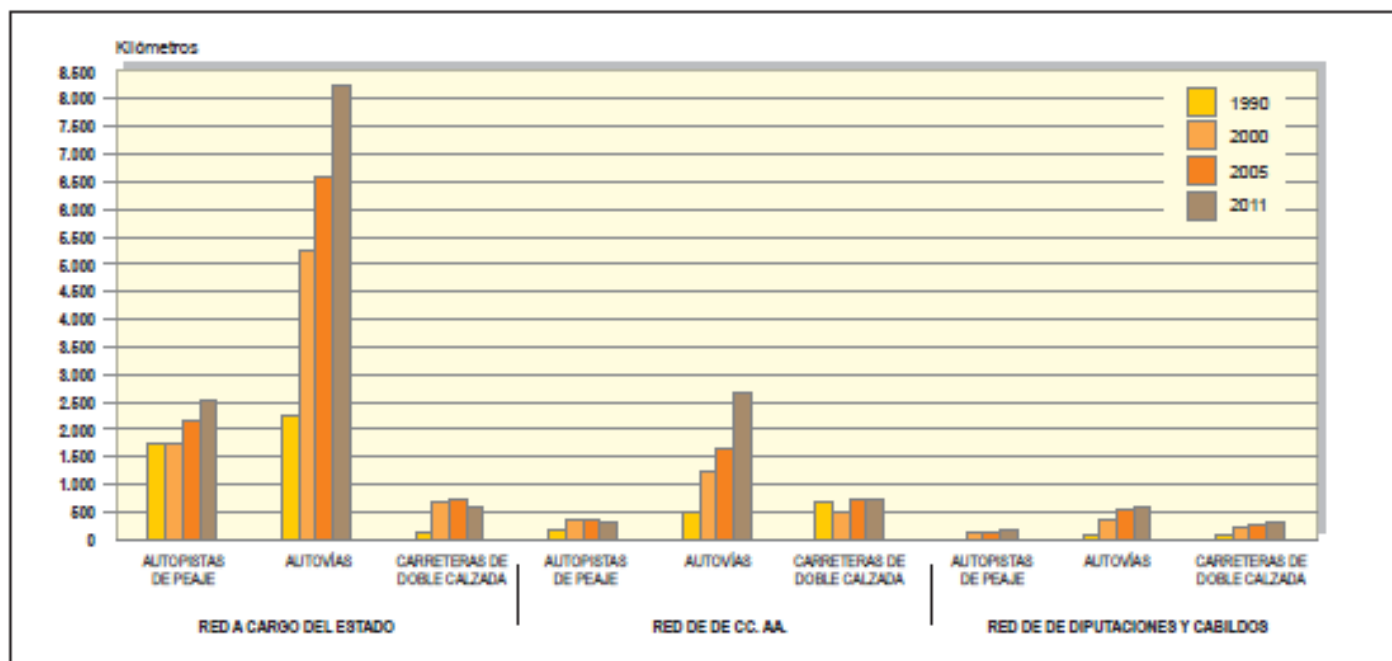
Censo de conductores

Años	Varones	Mujeres	Total
1990	9.969.898	4.377.241	14.347.139
1991	10.221.016	4.646.639	14.867.655
1992	10.468.879	4.935.759	15.404.638
1993	10.687.464	5.194.322	15.881.786
1994	10.870.125	5.439.030	16.309.155
1995	11.070.498	5.691.183	16.761.681
1996	11.255.539	5.932.077	17.187.616
1997	11.367.181	6.186.923	17.554.104
1998	11.565.708	6.443.666	18.009.374
1999	11.752.768	6.706.847	18.459.615
2000	11.944.220	6.986.043	18.930.263
2001	12.113.239	7.235.428	19.348.667
2002	12.304.902	7.518.310	19.823.212
2003	12.485.364	7.816.054	20.301.418
2004	12.786.521	8.132.660	20.919.181
2005	13.072.039	8.477.438	21.549.477
2006	13.301.167	8.823.031	22.124.198
2007	13.594.166	9.183.491	22.777.657
2008	14.048.334	9.608.832	23.657.166
2009	15.445.767	10.267.304	25.713.071
2010	15.412.524	10.369.836	25.782.360
2011	15.531.152	10.586.942	26.118.094
2012	15.592.738	10.716.492	26.309.230
2013	15.603.553	10.784.329	26.387.882
2014	15.336.306	10.868.565	26.204.871

Fuente: Anuario estadístico DGT 2014

07/10/2016

Evolución de las vías de gran capacidad 1990 - 2011



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

Pero además...

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



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

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

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

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

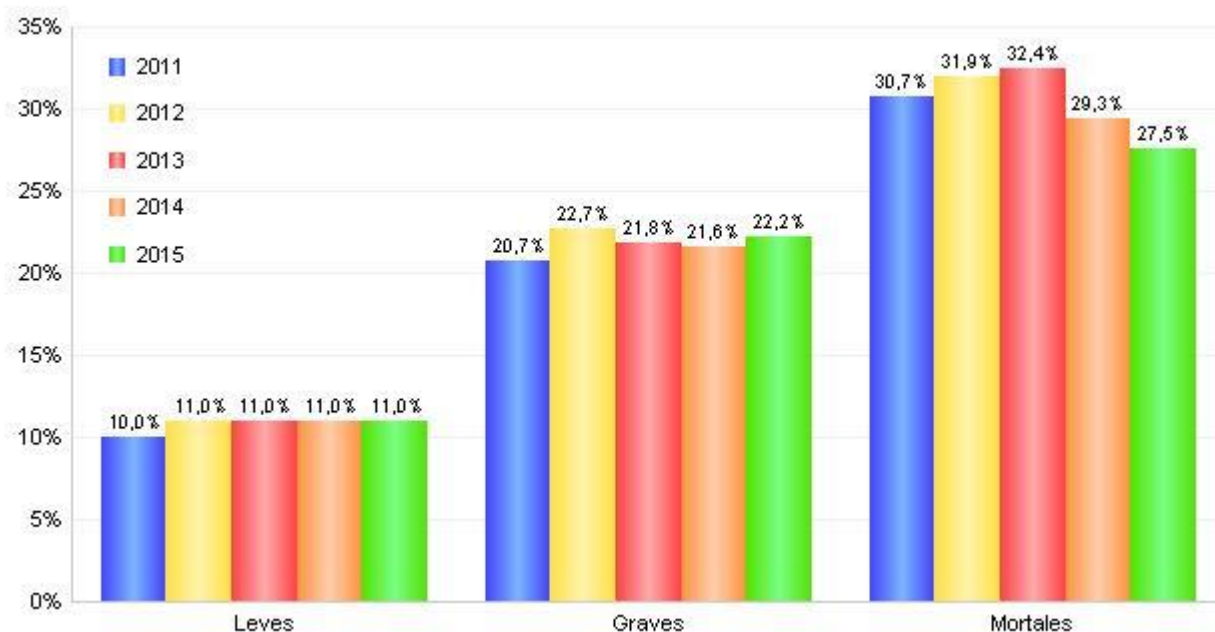
Evolución accidentes in itínere de tráfico con baja

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidentes	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	37.723	39.939
Índice o tasa de incidencia	305,05	288,94	261,2	319.0	291.5	265,1	280.8	292,6
Mortales	304	220	170	165	128	100	100	99
Graves	-	-	-	-	776	758	654	648
Leves	-	-	-	-	41.605	37.152	36.969	39.192

Comunitat Valenciana Mayo 2015 – abril 2016

- Se registraron 6.161 accidentes in itinere, con un aumento de 489 casos **con un incremento del 8,6%**
- El Índice de Incidencia del total de accidentes in itinere fue de 447,9 casos **con un incremento del 4,9%**
- Los accidentes graves fueron 87 casos, con un aumento de 7 **con un incremento del 8,8%**
- El Índice de Incidencia de los accidentes graves fue de 6,3 casos, **con un incremento del 5,1%**
- Los accidentes mortales fueron 12 casos, **sin variación** respecto al mismo periodo interanual anterior

Evolución del porcentaje de accidentes de trabajo de tráfico según gravedad en relación al total de accidentes con baja



Distribución de ALT in itinere según sexo

Sexo	ALT In itinere	%	Índice de incidencia
Varón	19.938	49,9	280,2
Mujer	20.001	50,1	306,1
Total	39.939	100,0	292,6

Distribución de ALT mortales in itinere según sexo

Sexo	ALT mortales In itinere	%	Índice de Incidencia
Varón	85	85,9	1,2
Mujer	14	14,1	0,2
Total	99	100,0	0,7

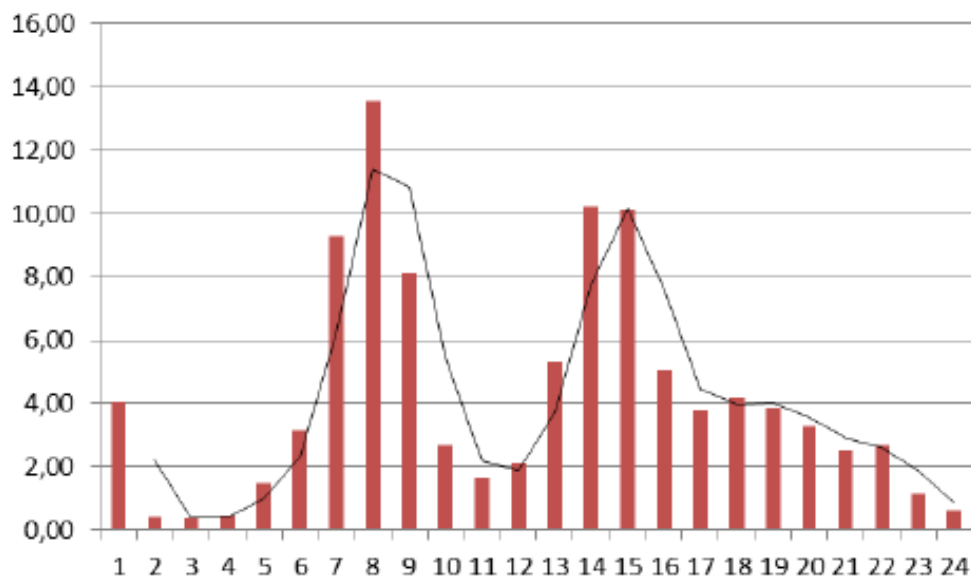
Distribución de los ALT in itinere según edad

Edad	ALT in itinere	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	344	0,9%	578,6
De 20 a 24 años	3.251	8,1%	536,0
De 25 a 29 años	6.318	15,8%	455,2
De 30 a 34 años	7.412	18,6%	378,4
De 35 a 39 años	7.203	18,0%	321,5
De 40 a 44 años	5.473	13,7%	268,7
De 45 a 49 años	4.137	10,4%	224,4
De 50 a 54 años	3.101	7,8%	202,0
De 55 a 59 años	1.856	4,6%	170,8
De 60 a más años	844	2,1%	124,2
Total	39.939	100,0%	297,3

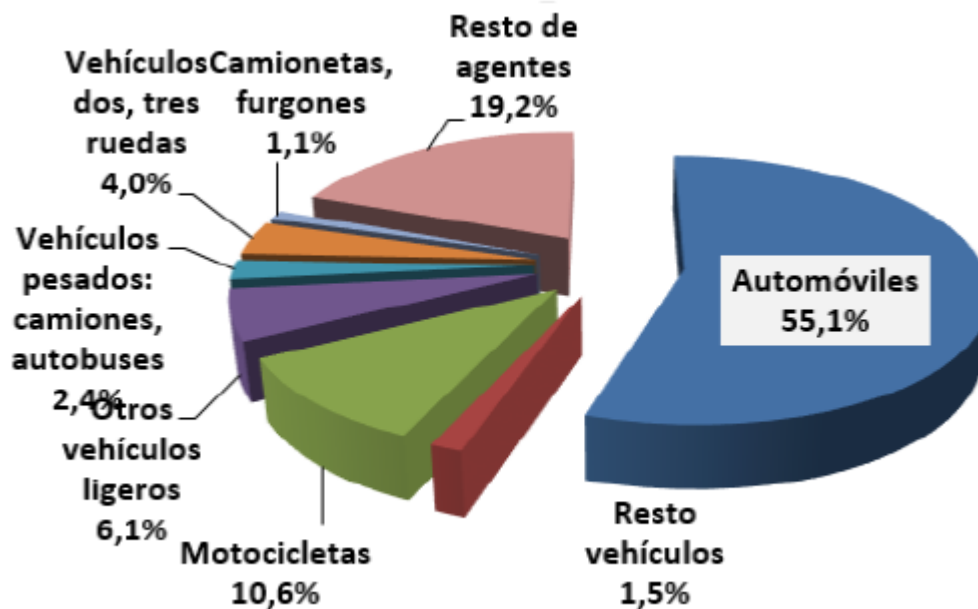
Distribución y Tasa de incidencia de los ALT in itinere según tipo de contratación

Tipo de contratación	ALT In itinere	%	Tasa de incidencia
Indefinido	25.566	64,1	235,5
Temporal	14.294	35,9	416,9
Total asalariados	39.860	100,0	279,0

Distribución de los ALT in itinere según hora en que se produjeron



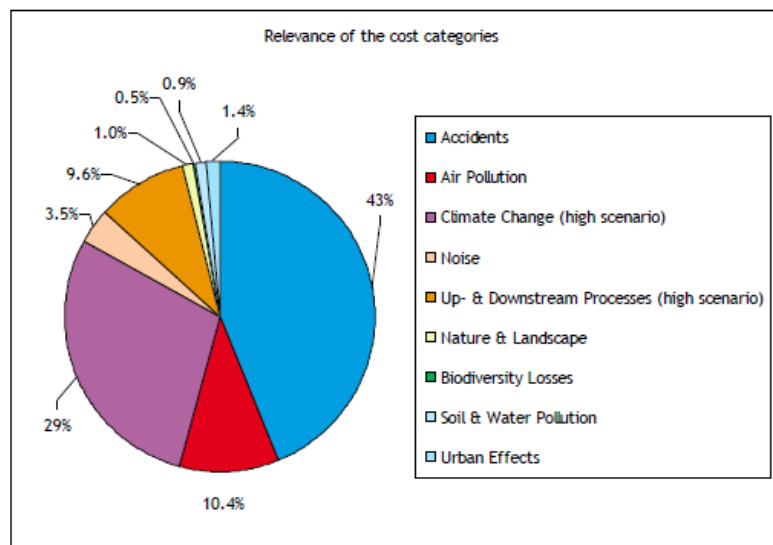
Distribución de los vehículos implicados en los ALT in itinere



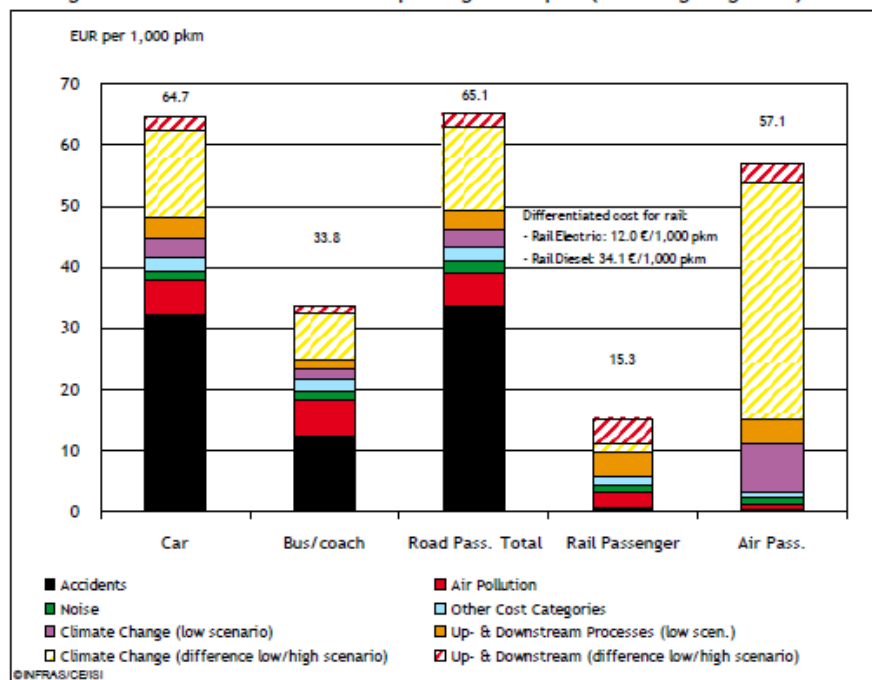
- Las pérdidas económicas en el sistema de la Seguridad Social por el impacto de los accidentes de tráfico entre 2000-2010 alcanzaron **un 1,21% del PIB**
- Se consideran, los **gastos sanitarios** de las víctimas y socialmente, el conjunto de personas que **dejan de trabajar y cotizar**. También considera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

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

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



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



Riesgo de accidente asociado a distintos modos de movilidad

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

Automóvil= base 100

Fuente: Comisión Europea

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

Los principios de la acción preventiva dicen que:

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

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

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

- ***Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana***

- Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes

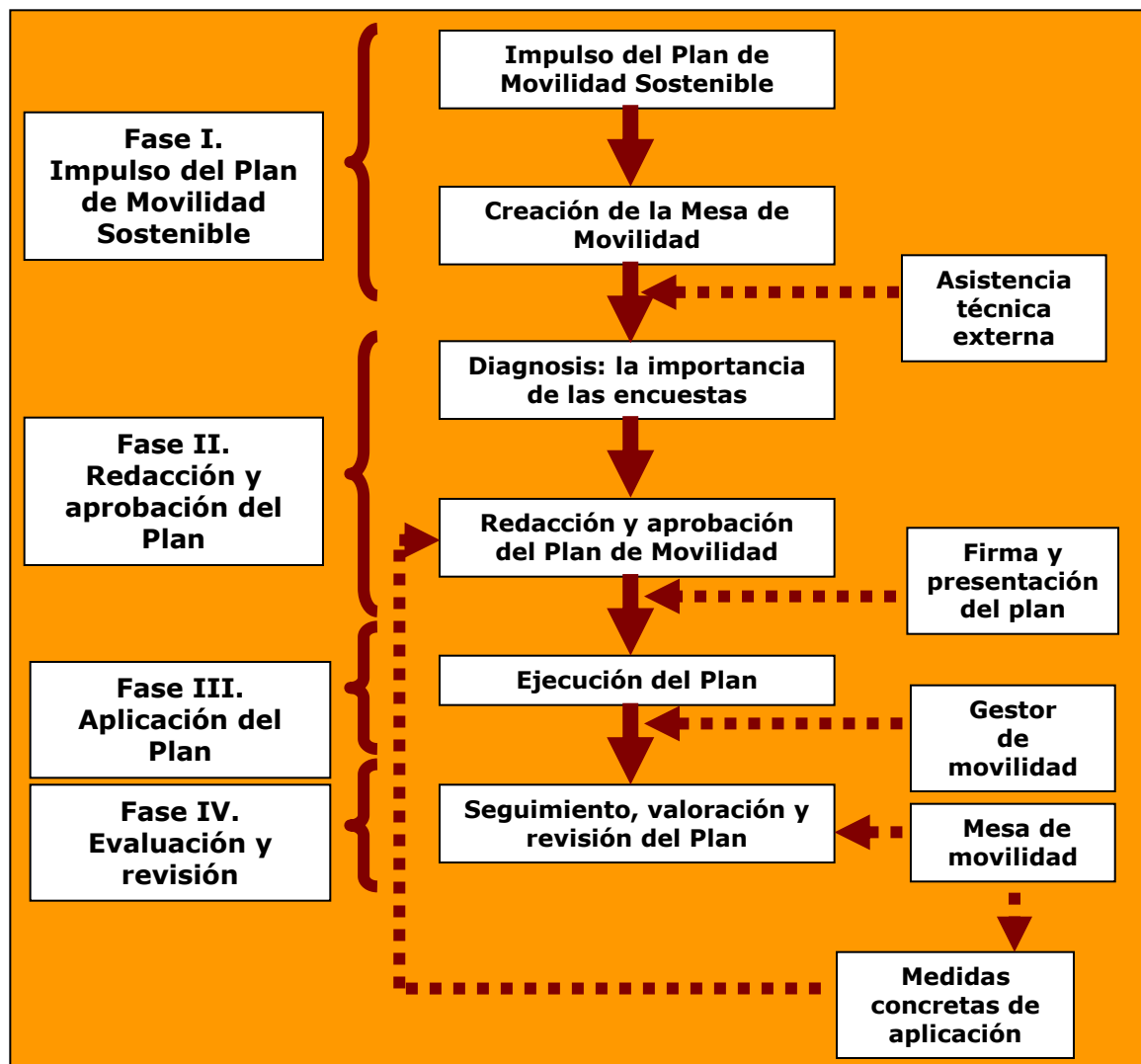
Áreas o instalaciones aisladas destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo

- Planes de movilidad de instalaciones productivas

Las instalaciones productivas o de servicios podrán formular planes de movilidad en relación con los desplazamientos cotidianos de su personal , bien de forma individualizada bien conjuntamente en el seno de ámbitos o sectores homogéneos

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

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



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

- Elaborar **planes de movilidad sostenible**
- **El objetivo prioritario** ha de ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa y económica de los trabajadores y trabajadoras, es decir: **reducir la dependencia del vehículo privado motorizado para ir a trabajar**



- Analizar para conocer; conocer para actuar
 - Un Plan de movilidad sostenible es un compromiso mutuo entre las empresas, las administraciones públicas y los trabajadores y trabajadoras
 - Un Plan de movilidad sostenible es un proceso dinámico que no se cierra nunca, sino que ha de estar en permanente revisión
-
- ☐ El Plan ha consta de tres partes:
 - ☐ La diagnosis o análisis
 - ☐ Plan de acción
 - ☐ Indicadores de control y seguimiento del plan

- **Diagnosis.** Conocer la realidad para transformarla. Recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y disfunciones
- **Características del centro de trabajo.** Sector de actividad, número de trabajadores, localización, etc.
- **Demanda.** Conocer los hábitos, las necesidades y las problemáticas de los trabajadores: La encuesta
- **Oferta.** Infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad

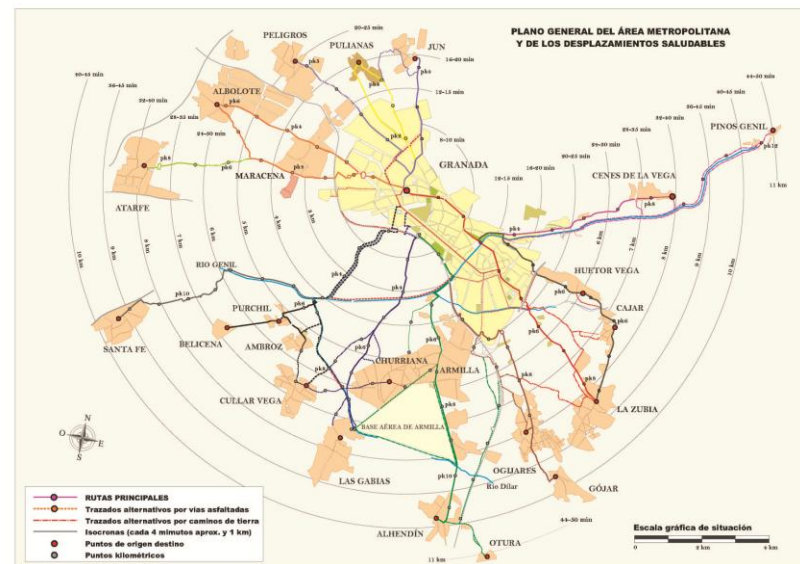
- **Plan de acción.** Plantear e impulsar las medidas correctoras y de actuación
- ***Potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta:***
 - Itinerarios seguros y cómodos con aceras anchas, pavimentadas, iluminadas, control de la indisciplina en el aparcamiento, etc.
 - Carriles bici segregados y conectados al red ciclable
 - Instalación de aparcamientos de bicis seguros y en el interior de las empresas. Instalar vestuarios y duchas



- Implantación de una flota de bicicletas de empresa
- Creación de servicios públicos de préstamo de bicicletas con servicio a los centros de actividad productiva
- Edición de una guía informativa que recoja las recomendaciones básicas para la realización de los trayectos en bicicleta, incluyendo los itinerarios más seguros y accesibles
- Ofrecer formación para circular en bici y de pequeñas reparaciones y mantenimiento
- Incentivar económicamente el uso de la bici, incluyendo la bici eléctrica



- En el Plan del Hospital Virgen de las Nieves de Granada se decía que en la entrada principal existían 30 plazas de aparcamiento para bicicletas que solían ser ocupadas por motos
- Programa de fomento de la bicicleta:
 - Instalación de un **aparcamiento cerrado y seguro** con video vigilancia y control de acceso
 - Distribuir a los usuarios **materiales de seguridad**
 - Cursos de **formación de circulación segura**
 - **Guías informativas de las rutas**



- El número de trabajadores ciclistas no ha dejado de crecer y **actualmente ya hay unos 370 inscritos en la página web, un 8% de los trabajadores.**
- En consecuencia el aparcamiento cerrado del centro se ha tenido que ampliar para dar cabida al **aumento de demanda**

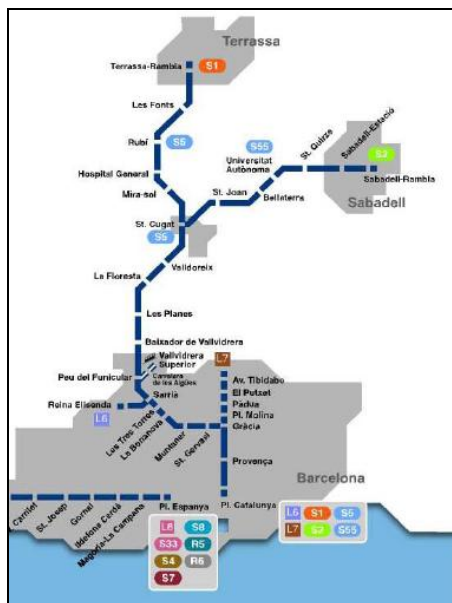


- ***Aumentar los desplazamientos en transporte público:***
 - Informar a los trabajadores y trabajadoras de la oferta de transporte público
 - Adecuar los horarios del transporte público a las entradas y salidas de los trabajadores y trabajadoras, reforzar las frecuencias y la capacidad
 - Implantar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

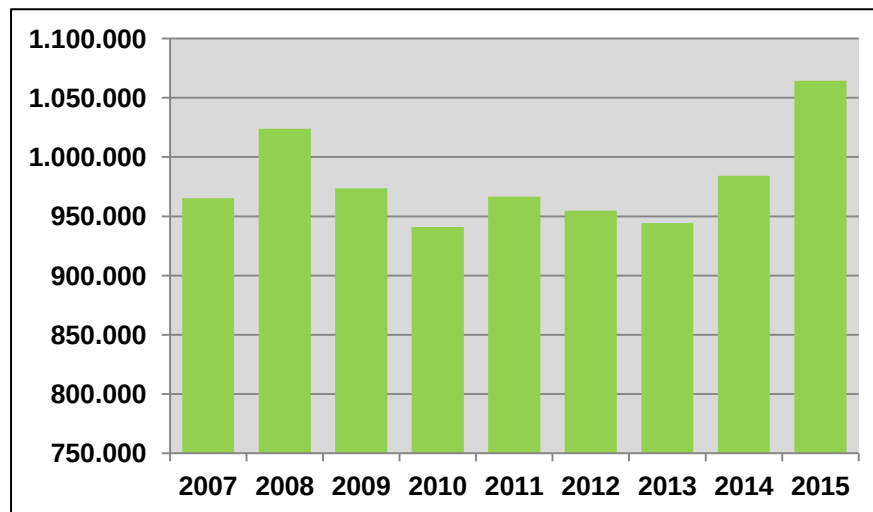
- **12.000** trabajadores y trabajadoras
- Unas **40 empresas** mayoritariamente medianas y grandes
- **Polígono mixto** sector servicios e industrial (HP, Banc Sabadell, Sharp, TVE, Correos, Catalana d'Occident, Novotel, etc.)
- **5 escuelas** (1 universitaria) con 4.000 alumnos/as



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



Viajeros estación Can Sant Joan



- Intermodalidad ferroviaria- autobús: **eficaz, rápida y cómoda**
- Tiempo de viaje **atractivo**
- Buses lanzadera **exclusivamente laborales**, sin recorrido por casco urbano
- **Oferta ajustada a la demanda**, horarios y recorrido
- La media de usuarios es de unos **1.800 al día** y tuvieron **420.000 en 2015**



FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Autobús Sant Joan ↔ Polígon Can Sant Joan

Circula de dilluns a divendres feiners, excepte mes d'agost i festes locals de Barcelona

Horari feiners

Gener 2009

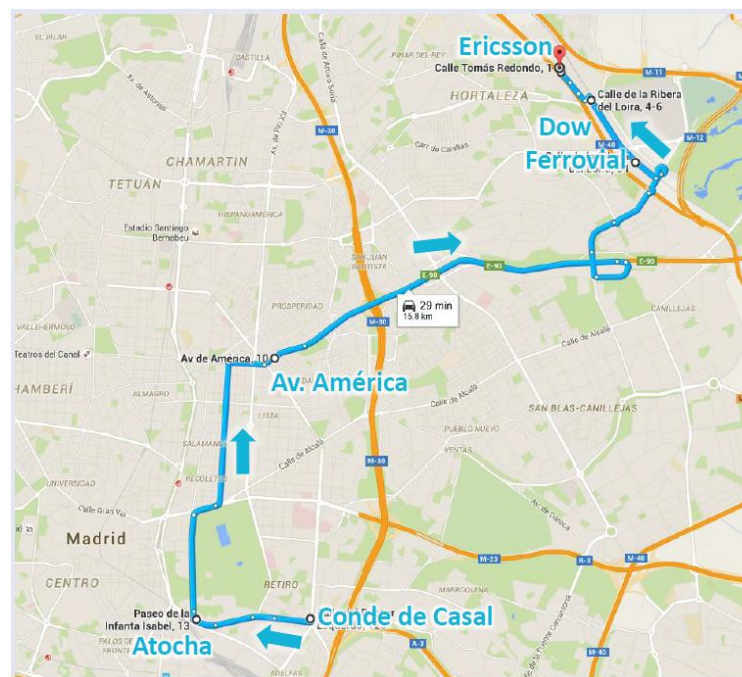
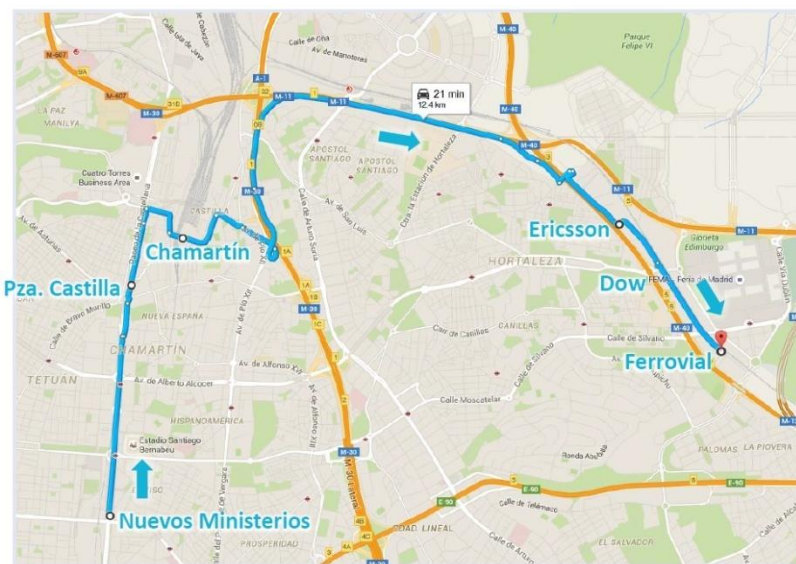
Estació Sant Joan	6.42	7.06	7.30	7.40	7.45	7.51	7.56	8.01	8.08	8.13	8.18	8.25	8.30	8.37	8.38	8.45	8.52	8.58	9.02	9.09	9.13	9.18	9.26	9.29	9.33	9.46	9.57	10.11	Estació Sant Joan
TVE / Novotel	6.43	7.07	7.31	7.41	7.46	7.52	7.57	8.02	8.09	8.14	8.19	8.26	8.31	8.38	8.39	8.46	8.53	8.59	9.03	9.10	9.14	9.19	9.27	9.30	9.34	9.47	9.58	10.12	TVE / Novotel
Gimbernat / THAU	6.45	7.09	7.33	7.43	7.48	7.54	7.59	8.04	8.11	8.16	8.21	8.28	8.33	8.40	8.41	8.48	8.55	9.01	9.05	9.12	9.16	9.21	9.28	9.32	9.36	9.49	10.00	10.14	Gimbernat / THAU
Hewlett Packard	6.46	7.10	7.34	7.44	7.49	7.55	8.00	8.05	8.12	8.17	8.22	8.29	8.34	8.41	8.42	8.49	8.56	9.02	9.06	9.13	9.17	9.22	9.30	9.33	9.37	9.50	10.01	10.15	Hewlett Packard
Roche Diagnostics	6.47	7.11	7.35	7.45	7.51	7.57	8.02	8.08	8.14	8.19	8.24	8.31	8.36	8.42	8.44	8.50	8.56	9.04	9.07	9.15	9.19	9.23	9.32	9.36	9.51	10.02	10.16	Roche Diagnostics	
Deutsche Bank	6.48	7.12	7.36	7.47	7.52	7.58	8.03	8.07	8.15	8.19	8.25	8.32	8.37	8.43	8.45	8.51	8.59	9.05	9.08	9.16	9.20	9.24	9.33	9.36	9.39	9.52	10.03	10.17	Deutsche Bank
Can St. Joan Business C.	6.48	7.12	7.36	7.47	7.52	7.58	8.03	8.07	8.15	8.19	8.25	8.32	8.37	8.43	8.45	8.51	8.59	9.05	9.08	9.16	9.20	9.24	9.33	9.36	9.39	9.52	10.03	10.17	Can St. Joan Business C.
Culligan	6.49	7.13	7.37					8.09	8.20							8.53			9.09										Culligan
Dermofarm	6.50	7.14	7.38					8.09	8.21							8.53			9.10										Dermofarm
Top Cable	6.51	7.15	7.39					8.10	8.22							8.54			9.11										Top Cable
Salvessen Logística	6.52	7.16	7.40					8.11	8.23							8.55			9.12										Salvessen Logística
Sharp / Banc de Sabadell	6.53	7.17	7.41	7.49	7.54	8.00	8.05	8.12	8.17	8.24	8.27	8.34	8.39	8.47	8.48	8.55	9.01	9.07	9.12	9.18	9.22	9.30	9.35	9.38	9.44	9.55	10.04	Sharp / Banc de Sabadell	
Gesteiner	6.53	7.17	7.41	7.49	7.54	8.00	8.05	8.12	8.17	8.24	8.27	8.34	8.39	8.47	8.48	8.55	9.01	9.07	9.12	9.18	9.22	9.30	9.35	9.38	9.44	9.55	10.04	Gesteiner	
Sharp / Banc de Sabadell	6.53	7.17	7.41	7.49	7.54	8.00	8.05	8.12	8.17	8.24	8.27	8.34	8.39	8.47	8.48	8.55	9.01	9.07	9.12	9.18	9.22	9.30	9.35	9.38	9.44	9.55	10.04	Sharp / Banc de Sabadell	
Can St. Joan Business C.	6.59	7.23	7.47	7.51	7.56	8.02	8.07	8.17	8.19	8.29	8.29	8.36	8.41	8.53	8.49	9.01	9.03	9.09	9.16	9.20	9.24	9.34	9.37	9.40	9.49	9.55	10.06	Can St. Joan Business C.	
Deutsche Bank	6.59	7.23	7.47	7.51	7.56	8.02	8.07	8.17	8.19	8.29	8.29	8.36	8.41	8.53	8.49	9.01	9.03	9.09	9.16	9.20	9.24	9.34	9.37	9.40	9.49	9.55	10.06	Deutsche Bank	
Roche Diagnostics	6.59	7.23	7.47	7.51	7.56	8.02	8.07	8.17	8.19	8.29	8.29	8.36	8.41	8.53	8.49	9.01	9.03	9.09	9.16	9.20	9.24	9.34	9.37	9.40	9.49	9.55	10.06	Roche Diagnostics	
Hewlett Packard	7.01	7.25	7.49	7.55	8.00	8.06	8.11	8.20	8.23	8.32	8.33	8.40	8.45	8.56	8.53	9.04	9.07	9.13	9.21	9.24	9.28	9.37	9.41	9.44	9.52	9.58	10.09	10.20	Hewlett Packard
Gimbernat / THAU	7.04	7.28	7.52	7.58	8.03	8.09	8.14	8.23	8.26	8.35	8.36	8.43	8.48	8.59	8.56	9.07	9.10	9.16	9.24	9.27	9.31	9.40	9.41	9.47	9.55	9.59	10.10	10.21	Gimbernat / THAU
TVE / Novotel	7.05	7.29	7.53	7.59	8.04	8.10	8.15	8.24	8.27	8.36	8.37	8.44	8.49	9.00	8.57	9.08	9.11	9.17	9.25	9.28	9.32	9.41	9.45	9.48	9.56	10.00	10.11	10.22	TVE / Novotel
Estació Sant Joan	7.06	7.30	7.54	8.00	8.05	8.11	8.16	8.25	8.28	8.37	8.38	8.45	8.50	9.01	8.58	9.09	9.12	9.18	9.26	9.29	9.33	9.42	9.46	9.49	9.57	10.01	10.12	10.23	Estació Sant Joan

- ***Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa***

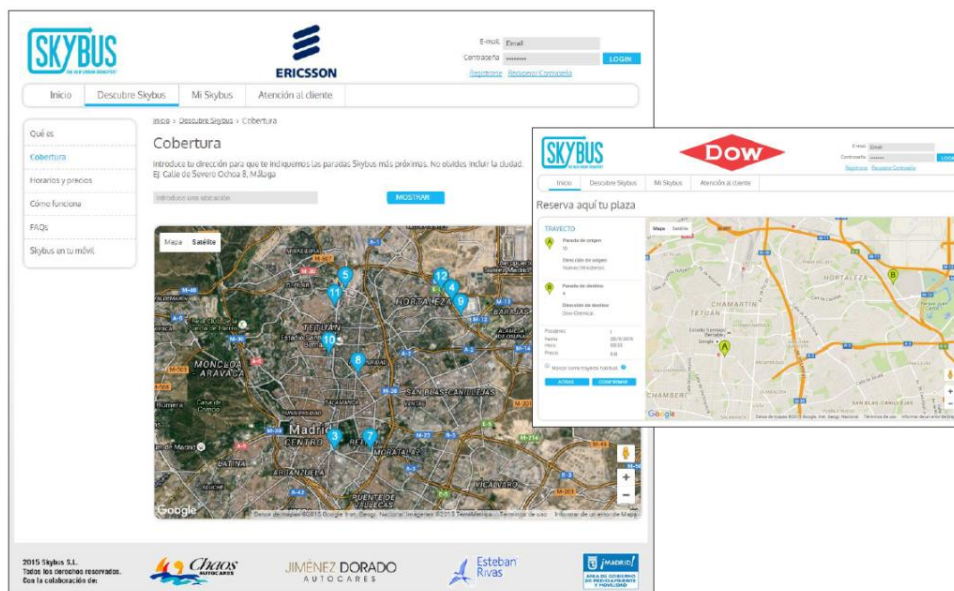
- Garantizar el acceso a todos los trabajadores y trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones
- Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público
- Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades
- Mancomunar entre empresas el servicio de bus, convirtiéndolo en el bus del polígono



- El plan de movilidad del parque empresarial de la Ribera del Loira contenía la propuesta de **mancomunar buses de empresa**
- Tres empresas Ericsson, Dow y Ferrovial que tenían sus propias líneas se pusieron de acuerdo para **compartir el servicio**



- **Incrementándose la oferta con más horarios y rutas y el número de usuarios**
- **Ahora el objetivo es incorporar nuevas empresa que no tienen buses de empresa**
- **La gestión es a cargo de una empresa de servicios de movilidad**



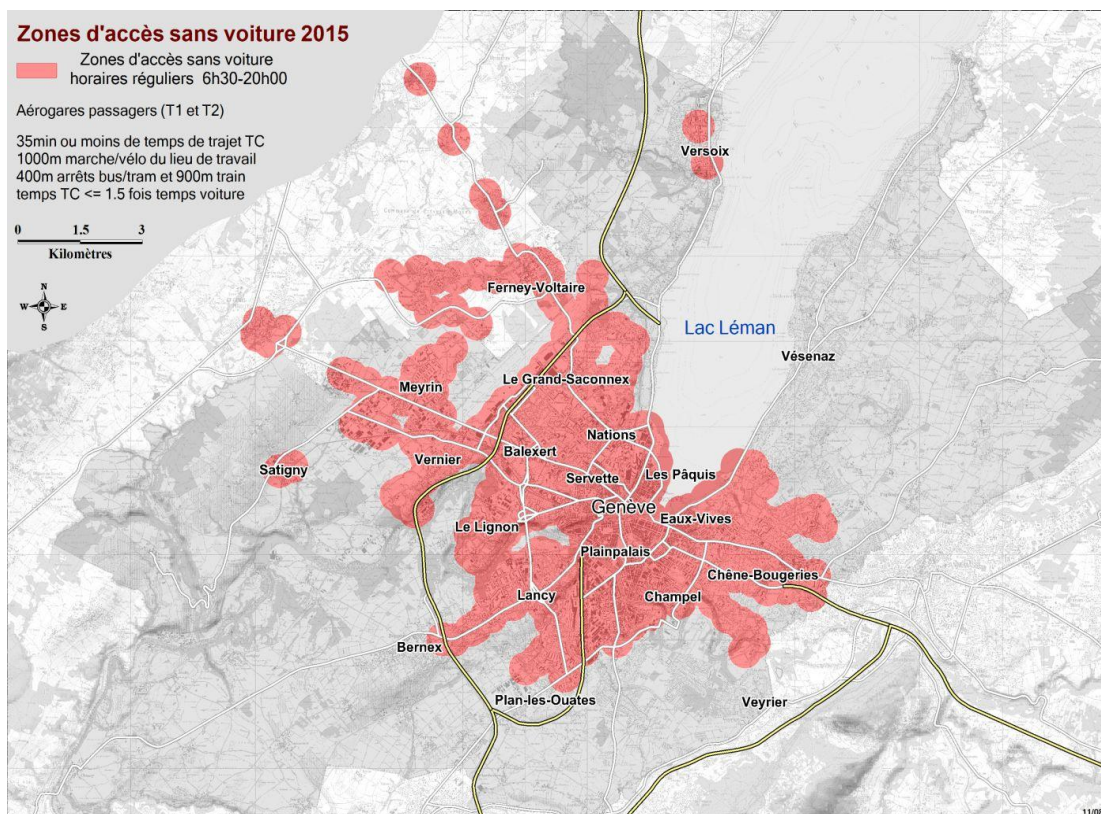
- ***Vehículo privado motorizado***
- **Gestión sostenible del aparcamiento**
 - Priorizar el aparcamiento gratuito para personas con minusvalías, embarazadas, coches compartidos, trabajadores/as con nulas o escasas posibilidades de utilizar alternativas, etc.
 - Tarificar el aparcamiento para financiar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



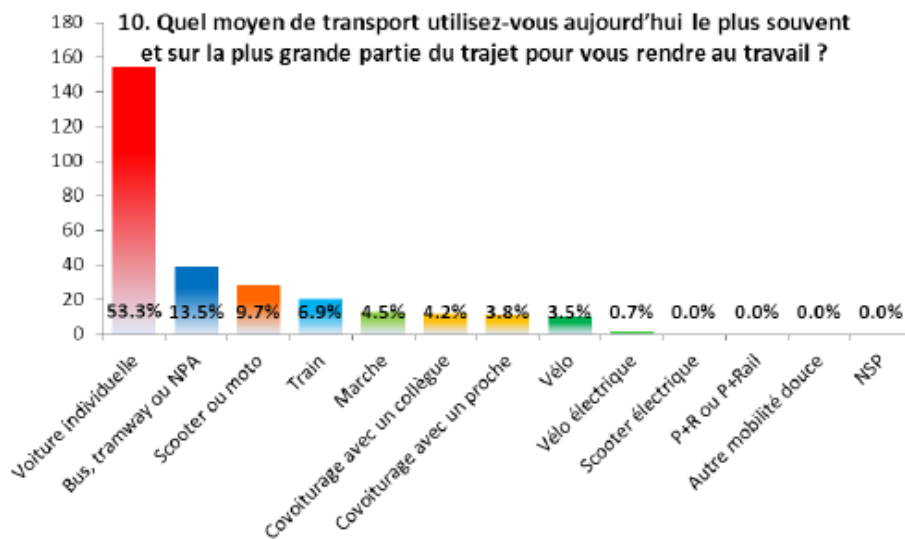
- **Enlaces ferroviarios y en autobús** sirven al aeropuerto. En tren se tarda 6 minutos en ir del centro de Ginebra al aeropuerto
- El coste del transporte público de los trabajadores está subvencionado y el precio del estacionamiento se somete a **aumentos graduales** para forzar a los trabajadores a cambiar sus hábitos de desplazamiento y financiar las medidas del Plan de movilidad



- Se ha implementa un reglamento sobre el uso del aparcamiento con **restricciones de acceso** en función del lugar de residencia de los trabajadores, el turno de trabajo y la oferta de transporte público



- Evolución del **reparto modal** en los años 2000, 2007 y 2011

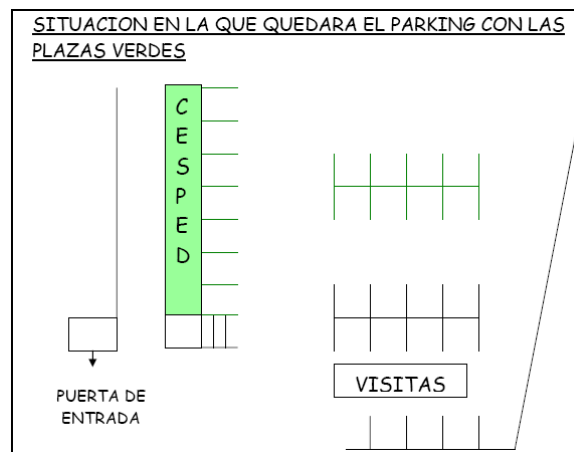
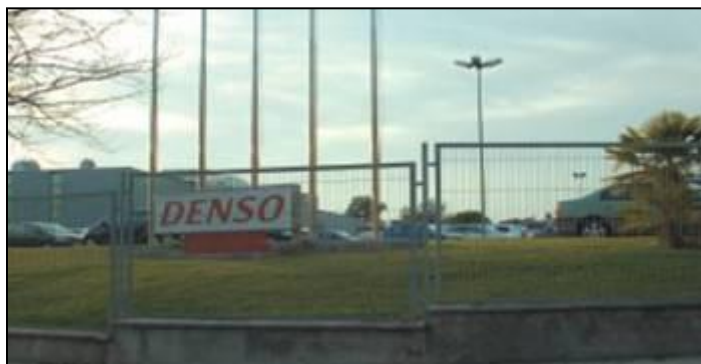


- ***Soporte al coche compartido***
 - Implantar carriles VAO y descuentos en peajes y estacionamiento
 - Creación de una página web para gestionar y promover el coche compartido
 - Garantizar las mejores plazas de aparcamiento dentro del recinto de las empresas
 - Ofrecer incentivos económicos, vales de gasolina, etc.
 - Asegurar el retorno a casa, por ejemplo: mediante el pago por parte de la empresa de un taxi

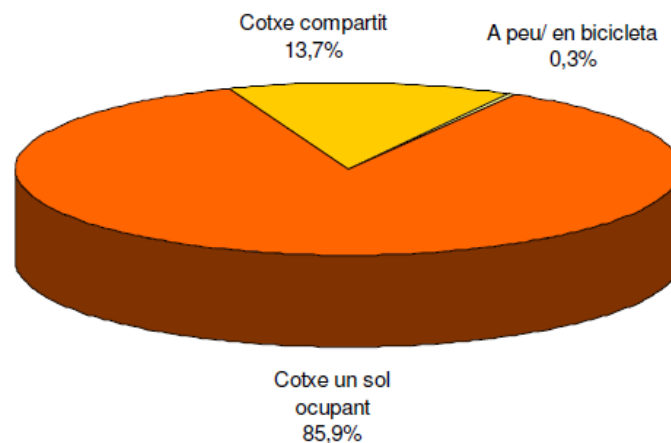


Denso soporte al coche compartido

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



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



- ***Otras medidas:***

- Construir un portal web de movilidad para informar de las alternativas al uso del vehículo privado y, también, para quejas, sugerencias, consultas, etc.
- Campaña de difusión del plan de movilidad y de concienciación y sensibilización para el cambio de hábitos
- Elaborar una guía de movilidad que recoja toda la oferta de modos sostenibles para acceder a los centros de trabajo
- Incorporar las actuaciones en movilidad en las políticas de responsabilidad social corporativa

- ***Otras medidas:***

- Localización de los centros de trabajo en la ciudad central con mejores accesos con modos no motorizados y transporte público
- Reubicación sistemática de los trabajadores/as a los centros de trabajo más próximos a sus domicilios
- Promover el teletrabajo

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



Els avantatges de la mobilitat sostenible

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

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

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

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

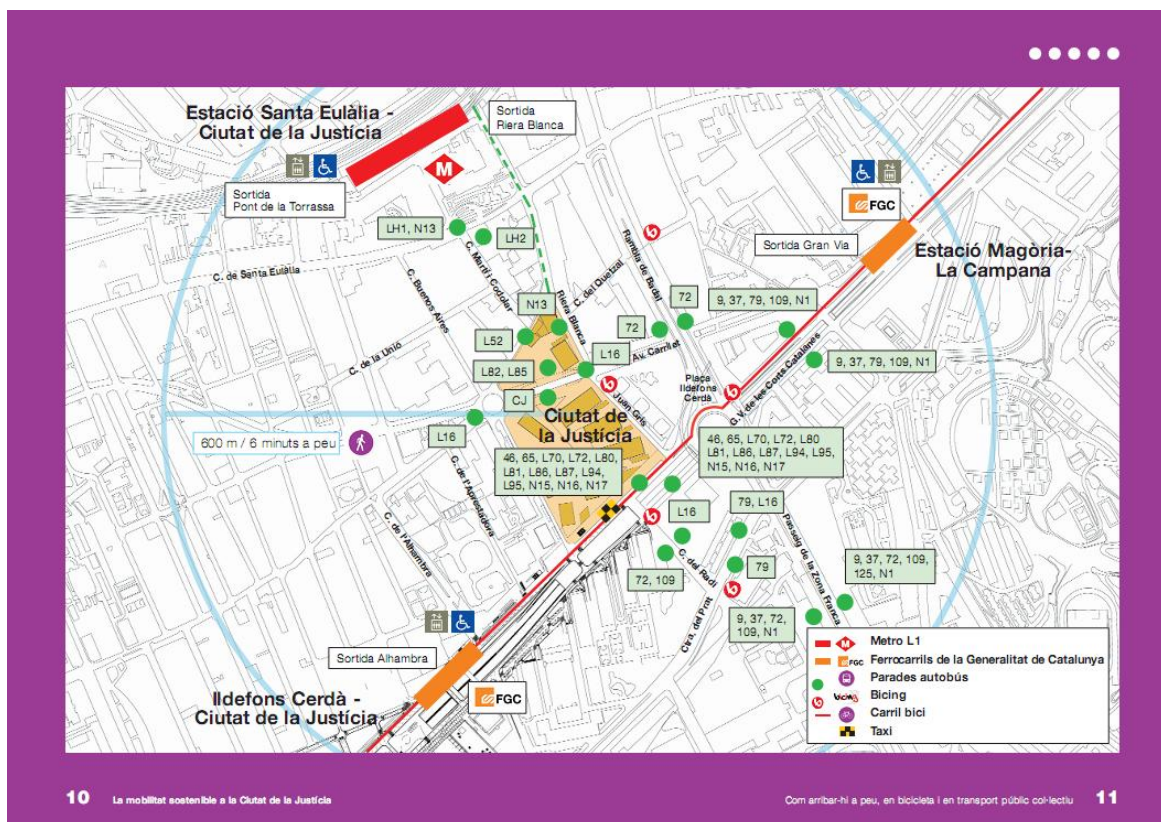
Indicador	Cotxe	Autobús	Bicicleta	Tren
Consum d'energia primària	100%	30%	0%	34%
Emissions de CO ₂	100%	29%	0%	30%
NO _x	100%	9%	0%	4%
HC	100%	8%	0%	2%
CO	100%	2%	0%	1%
Contaminació atmosfèrica total	100%	9%	0%	3%

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

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



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



Plan de movilidad del Campus Repsol

- Para la unificación de varias empresas del grupo se ha **localizado el centro de trabajo en el área central de Madrid**, bien comunicado con transporte público
- A partir de lo que establece el VI Acuerdo Marco 2011- 2013, **suscrito por la empresa y las organizaciones sindicales** se realizó un Plan de movilidad
- Entre otros objetivos incluye evaluar el riesgo de seguridad vial laboral y **establecer medidas de prevención**



- El nuevo centro de trabajo ha conllevado la **reducción del uso del vehículo privado**, pasando de un 50% a un 37%
- La asignación de plazas de aparcamiento se hizo según una serie de criterios que te aportaban puntos, por ejemplo: se obtenían **puntos por desplazarse en coche compartido**. También cuenta con más de **200 plazas para bicicletas**
- Se **promueve el teletrabajo** de forma voluntaria y flexible. En el Campus hay casi 700 trabajadores que realizan teletrabajo y se estima que evitan 32.220 desplazamientos anuales.

Personas que realizan teletrabajo



❑ Indicadores de control y seguimiento del plan

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

❑ Nombrar **Gestores de movilidad**

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

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

- **La acción sindical reivindicativa y propositiva** es un factor relevante para impulsar actuaciones para garantizar el derecho a la movilidad sostenible y segura
- **Un marco legal favorable** es un requerimiento necesario para promover la movilidad sostenible
- Una **política fiscal favorable a los desplazamientos en modos sostenible** es una herramienta que refuerza esta opción para ir al trabajo
- Es necesario un **Observatorio de la movilidad al trabajo** para evaluar y hacer el seguimiento de la ejecución de los planes de movilidad y su incidencia en la reducción de la siniestralidad

Tenemos que actuar ya para reducir la siniestralidad, mejorar la calidad del aire, atenuar el cambio climático, evitar la exclusión social y rebajar la factura del transporte

Muchas gracias por vuestra atención

Albert Vilallonga

Centro de referencia en movilidad de ISTAS / CCOO

Via Laietana ,16 1a planta 08003 Barcelona

tel. 934 812 780 mòvil 660 611 973

<http://movilidad.istas.net>