

The background features a dark green, textured area resembling grass at the bottom, which transitions into a white area at the top. The white area contains faint, stylized floral and circular patterns in shades of gray.

Índice





1. MOVILIDAD SOSTENIBLE: DEFINICION

2. PRINCIPALES PRÁCTICAS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

3. BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

4. ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA IMPLANTAR UN PLAN DE MOVILIDAD

5. METODOS DE IMPLEMENTACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

6. EL GESTOR DE MOVILIDAD

7. ANEXOS:

ANEXO 1: GLOSARIO DE TERMINOS

ANEXO 2: CARTA INFORMATIVA PARA TRABAJADORES Y TRABAJADORAS SOBRE LA NECESIDAD DE CONTAR CON UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

ANEXO 3: ENCUESTA PARA TRABAJADORES Y TRABAJADORAS





1. MOVILIDAD SOSTENIBLE: DEFINICIÓN

MOVILIDAD:

Es la posibilidad de desplazarse de los ciudadanos y ciudadanas que les permite acceder al trabajo, los servicios y a los equipamientos que ofrece la ciudad. La satisfacción de estas necesidades está estrechamente relacionada con la evolución del medio urbano y con las políticas desarrolladas para configurar las redes de transporte más adecuadas. Vinculado a este concepto está el de accesibilidad, entendido como la proximidad de las residencias y actividades en las diversas zonas urbanas. También se aplica a las características de un determinado sistema de transporte que permite alcanzar el destino deseado con la mayor eficacia posible.

(Fuente: Perfil Ambiental de España 2006. Ministerio de Medio Ambiente).

O más sencillamente el conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivos de movilidad obligada como es la laboral, formativa, sanitaria, o de otros tipos como son los sociales, culturales o de ocio, etc.,... (Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad de Cataluña).

Más del 75% de los desplazamientos urbanos se realizan en vehículos privados con un solo ocupante.

En la ciudad, el 50% de los viajes en coche son para recorrer menos de 3 km, y un 10% para recorridos menores de 500 metros.

En estos viajes cortos el incremento medio de consumo es de un 60%, cuando en la mayoría de los casos estos desplazamientos se podrían hacer perfectamente a pie o en bicicleta.

(Fuente: IDAE, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)



MOVILIDAD SOSTENIBLE:

Es aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas. (Fuente: Ley 9/2003, de 13 de junio, de Movilidad de Cataluña).

La movilidad sostenible consiste básicamente en reducir el número de vehículos privados que circulan por las vías apostando y aumentando el número de otro tipo de transportes menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente, más eficientes, más económicos, más seguros, como los transportes colectivos (autobús público, cercanías, tranvías), las bicicletas, caminar, el coche compartido, o la intermodalidad de los modos de transporte, es decir, poder desplazarse de un punto a otro realizándolo en distintos y sucesivos modos de transporte.

La Movilidad Sostenible abarca una serie de acciones y procesos cuyo objetivo final es el uso racional de los medios de transporte.

Más del 75% de los desplazamientos urbanos se realizan en vehículos con un solo ocupante





2. PRINCIPALES PRÁCTICAS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Todas aquellas que no incentiven el uso del vehículo privado, como pueden ser las siguientes:

- ▶ Transporte público: autobús, tranvía o metro, cercanías, tren. También autobuses lanzadera dentro de los polígonos o áreas empresariales, que acerquen a los usuarios al centro de trabajo si acceden al polígono a través de cercanías, o trenes, por ejemplo, es decir, intermodalidad.
- ▶ Transporte colectivo: de empresa, mancomunado entre empresas, de polígono industrial o área empresarial, no tiene porque ser autobuses, también pueden ser furgonetas.
- ▶ Intermodalidad: facilidad para acceder al centro de trabajo a través de diferentes medios de transporte o modos de desplazarse.





- ▶ Gestión del aparcamiento en la empresa: no gratuito, con prioridad a los coches compartidos, a las personas con discapacidad que no puedan acceder a transporte público o colectivo, a quienes tengan jornadas de trabajo especiales,...
- ▶ Bonificación por parte de la empresa de abonos de transporte público.
- ▶ Aparcamientos disuasorios en la periferia de las ciudades, es decir, un aparcamiento “bonificado” con acceso a transporte público o colectivo (de empresas, polígonos, áreas empresariales, por ejemplo), favoreciendo así la intermodalidad.
- ▶ Coche compartido entre compañeros y compañeras de la empresa o de empresas del entorno.
- ▶ Coche multiusuario, no es un vehículo en propiedad, sino que una empresa ofrece el servicio para los desplazamientos al trabajo de un grupo de personas.
- ▶ Conducción eficiente, económica y segura, cuando no queda más remedio que utilizar el

coche, pudiendo lograr ahorros de combustible de un 15%.

- ▶ Bicicleta, bien propia, bien de la empresa o bien como un servicio público. También será necesario adecuar el espacio en las empresas para poder aparcarlas adecuadamente y ofrecer taquillas y acceso a duchas a los usuarios.
- ▶ A pie, informando de los recorridos peatonales hasta el centro de trabajo y de los beneficios para la salud y el “bolsillo”, favoreciendo que quienes accedan a pie entren de forma más rápida y segura, sin sufrir atropellos.
- ▶ Adecuación de horarios de trabajo, con el fin de poder acceder a modos de transporte más sostenible.
- ▶ Teletrabajo, posibilitando que diferentes trabajadores y trabajadoras puedan realizar su trabajo desde su domicilio, incluyendo horarios flexibles o jornadas de trabajo comprimidas.
- ▶ Los Planes de Movilidad al Centro de Trabajo y los Planes de Movilidad a Polígonos In-

dustriales o Empresariales, que realmente son actuaciones organizativas promovidas por las empresas, que en el caso de ser a polígonos industriales o áreas empresariales cuentan con el apoyo de las administraciones competentes, la participación de los gestores de dichos polígonos, los consorcios de transporte y como no con los trabajadores. Estos Planes conjugan diferentes prácticas que se han enumerado previamente, con el fin de lograr una mayor sostenibilidad en los desplazamientos a y desde el centro de trabajo.

► Información a los trabajadores y trabajadoras, de la posibilidad de acceder de un modo más sostenible, de las prácticas puestas en marcha por la empresa, del Plan de Movilidad si existe, o de cualquier posibilidad que mejore su accesibilidad, seguridad y calidad en los desplazamientos.

Es necesaria la implicación de todos evitando vehículos con un solo ocupante





3 ■ BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Reduce las emisiones contaminantes y el ruido. Fomenta una movilidad segura y eficiente, con lo que disminuyen el número de accidentes y su gravedad. Estimula el transporte público, así como los modos peatonales o en bicicleta, y la calidad de los mismos. Fomenta un uso más racional del vehículo privado. Proporciona un ahorro económico para quienes necesitan el vehículo privado en sus desplazamientos. Apuesta por la eficiencia energética y las nuevas tecnologías. Mejora la salud pública. Recupera las calles y espacios públicos como espacios para la convivencia.

Beneficios de la movilidad sostenible al centro de trabajo:

Para las empresas:

► Económicos: el coste anual de aparcamiento por empleado oscila entre 450 y 600 euros; un

Plan de Transporte al Trabajo (PTT) sólo cuesta 70 euros por empleado.

► Reducción del absentismo laboral y aumento de la productividad, pues al disminuir el estrés de la plantilla mejorará su rendimiento.

► Mejora de la puntualidad horaria de la plantilla.

► Mejora de la imagen empresarial: la mejor campaña de relaciones públicas de la empresa puede ser el propio Plan.

► Menos espacio destinado al aparcamiento.

► Mejor accesibilidad para todos: trabajadores, visitas, proveedores, etc.

Para los trabajadores y trabajadoras:

► Desaparece la ansiedad provocada por la congestión.

► Andar o ir en bicicleta tiene efectos positivos sobre la salud.



▶ Ahorro en los desplazamientos (los costes del automóvil son altos); más ahorro si se comparte el automóvil.

▶ Ahorro de tiempo si existe algún tipo de infraestructura reservada a vehículos de alta ocupación, o de preferencia al transporte público.

▶ Reducción de accidentes in itinere.

▶ Mejora de la calidad de vida.

Para la sociedad:

▶ Disminución de atascos y efectos de la congestión viaria.

▶ Disminución de consumo energético.

▶ Reducción de emisiones contaminantes.

▶ Aumento del espacio público (menos espacio destinado al tráfico rodado y a infraestructuras de transporte).

▶ Mejora de las condiciones de accesibilidad para las personas.

▶ Aumento del atractivo de las ciudades como centros de negocios, servicios, comercio y turismo.

▶ Ahorro en inversiones de infraestructuras, que puede redundar en la mejora de los servicios sociales.

▶ Se favorece la inclusión social y el acceso al mercado de trabajo.

▶ Aumento importante de la calidad de vida.

(Fuente: IDAE).

**La movilidad sostenible
beneficia a la sociedad,
trabajadores/as y empresa**



4. ELEMENTOS FUNDAMENTALES PARA IMPLANTAR UN PLAN DE MOVILIDAD

Nos referimos por supuesto a la colaboración entre los agentes implicados en el propio Plan: empresas, trabajadores y trabajadoras, sindicatos, promotores y gestores de los polígonos,... Que pueden comenzar a estudiar la posibilidad de rutas de autobús de empresa, los aparcamientos, el coche compartido, fomentar la bicicleta, etc.

Y también a llegar a acuerdos con los diferentes organismos públicos: gobierno autonómico, diputaciones, ayuntamientos, comarcas, consorcios de transportes,... Ya que con estos se podrán llevar a cabo acciones fuera del ámbito de las empresas, como por ejemplo, mejorar la calidad y ampliar la red del sistema de transporte público, haciendo que llegue a todo el territorio, incluyendo los polígonos industriales o áreas empresariales.



5. MÉTODOS DE IMPLEMENTACIÓN DE UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

En primer lugar, hay que dejar claros quienes son los beneficiarios del Plan, en este caso son las empresas, los trabajadores y trabajadoras, y por ende, la sociedad en general.

También es preciso determinar qué papel juega cada uno de los agentes implicados:

► La empresa, a través de la dirección o la gerencia, liderará el Plan, deberá asumir la necesidad del mismo, dará ejemplo poniendo en práctica actuaciones acordadas sobre el personal de dirección, gerencia, directivos, mandos intermedios, ..., tendrá en cuenta en los presupuestos una partida para la puesta en marcha del Plan o de las acciones que se hayan priorizado, se comprometerá a poner en marcha las medidas

adoptadas, facilitará el tiempo necesario para los grupos de trabajo que se formen al amparo del Plan, y también el tiempo que el personal necesite para cumplimentar las encuestas.

► Los trabajadores, sus representantes y el comité de empresa, deben participar en la elaboración del Plan, apoyar las medidas que se adopten, impulsar su puesta en marcha, formar grupos de trabajo específicos (de coche compartido, de rutas de autobús, de grupos de bici, ...) dentro del comité de empresa, incluir dentro de las reivindicaciones actuaciones de movilidad sostenible a tener en cuenta en la negociación colectiva, y deben ser parte activa en el proceso de encuestación a todo el personal, análisis de resultados, diagnóstico de la movilidad, propuesta de actuaciones y seguimiento de las mismas.

Además, se da en muchas ocasiones, que en primer lugar son los delegados y delega-



das quienes promueven la movilidad sostenible y los planes de movilidad en la empresa, por lo que un papel muy importante que juegan es convencer a la empresa de los beneficios de la movilidad y también hacer partícipes al resto de trabajadores del plan para que todo funcione adecuadamente.

► Administraciones y organismos públicos, que deben facilitar el acceso a la información sobre transporte público, horarios y frecuencias, paradas, rutas, también pueden favorecer los cambios en horarios y rutas que son concesiones de diferentes operadores, ejercer tareas de control y sanción cuando los vehículos privados invadan paradas, accesos, ... comprometerse a mejorar infraestructuras de transporte y movilidad.

► Consorcios de transporte, que deben informar sobre rutas de transporte público, posibilidades de intermodalidad entre modos públicos, contactar con los operadores de transporte de forma que se facilite el cambio

de horarios y su adecuación a las necesidades, implantación de sistema de lanzaderas en un polígono o área empresarial.

Y por último hay que establecer una planificación para diseñar un Plan de Movilidad y posteriormente ponerlo en marcha. Los pasos que hay que dar para implementar un Plan de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo, según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía, son los siguientes:

PASO I: Acuerdo entre todas las partes implicadas: detectar el problema y querer solucionarlo.

PASO II: Atribuir responsabilidades entre las partes implicadas.

PASO III: Realizar el diagnóstico de la movilidad actual.

PASO IV: Planteamiento de objetivos e indicadores del Plan

PASO V: Elaboración del Plan de actuación.

PASO VI: Puesta en funcionamiento del Plan: el Gestor de Movilidad.

PASO VII: Seguimiento y evaluación del Plan.



PASO I: Acuerdo entre todas las partes implicadas: detectar el problema y querer solucionarlo.

El punto de partida para poner en marcha el Plan es detectar que hay un problema de movilidad, como por ejemplo:

►El autobús de empresa, si existe, está infrutilizado.

►Demasiados coches en el aparcamiento y ocupan mucho espacio.

►Cada vez es mayor la distancia entre el domicilio y el centro de trabajo, el personal acumula estrés, cansancio, nerviosismo, y se ve afectada la productividad, aumenta el absentismo, la impuntualidad, los costes económicos de los desplazamientos son elevados,...

►El transporte público tiene paradas próximas pero el horario y las frecuencias no son adecuadas para la empresa.

►El número de accidentes in itinere cada vez es mayor.

A partir de aquí hay que conseguir un acuerdo entre las partes implicadas, es necesario que empresa y representantes de los trabajadores sientan la necesidad de llevar a cabo un Plan de Movilidad y que se fijen las metas a conseguir.

PASO II: Atribuir responsabilidades entre las partes implicadas.

Es imprescindible conseguir que se impliquen de una manera directa todas las partes afectadas: empresa y trabajadores, pues son las que mejor conocen la situación en cuanto a carencias y posibles soluciones para la movilidad en sus centros de trabajo, polígonos donde están ubicados estos centros de trabajo o áreas empresariales.

Es en esta fase cuando las reuniones de trabajo comienzan a tomar forma. La dirección



de la empresa y el comité de empresa (representantes de los trabajadores) se distribuyen las responsabilidades para la planificación de la movilidad.

Sería importante constituir grupos de trabajo especializados: transporte público, transporte de empresa, gestión de aparcamientos, coche compartido, ciclistas, peatones,... Al mismo tiempo, es necesario que una persona coordine todo el trabajo que conlleva el Plan, estamos hablando del Gestor de Movilidad. Esta es una figura esencial para el diseño de las encuestas, análisis de datos obtenidos, diagnóstico de movilidad, propuesta de medidas, implantación, seguimiento y evaluación.

PASO III: Realizar el diagnóstico de la movilidad actual

Este paso es fundamental para determinar las carencias del modelo actual de movilidad y poder ofrecer soluciones y propuestas de

mejora, que a la vez puedan presupuestarse económicamente y también priorizarse para su puesta en marcha.

Para ello es importante diseñar una encuesta que podría recoger los siguientes datos:

- ▶ Datos generales: ubicación geográfica, si el centro de trabajo está ubicado en un polígono o en el casco urbano, si el polígono es de titularidad privada o municipal,...
- ▶ Conocer las características de los trabajadores y trabajadoras (número, edad, sexo, área de trabajo -oficinas, producción-), detectar los condicionantes de su movilidad (cómo se desplazan hasta la empresa, distancia entre sus residencias y el centro de trabajo,...).

- ▶ Averiguar la accesibilidad que existe al centro de trabajo en general (número de aparcamientos, posibilidad de acceder en

transporte público, si existe transporte de empresa y sus rutas, si se puede acceder a pie o en bici,...).

► Analizar los horarios (hora de entrada, de salida, turnos de trabajo, jornadas partidas, jornadas reducidas, ...).

► Propuestas para la mejora, dado que muchas veces la solución es más sencilla de lo que se cree en un principio y pasa por contar con la opinión de los implicados directamente en los desplazamientos, los trabajadores y trabajadoras.

Las encuestas serán individuales y entregadas a todo el personal de la empresa y serán de carácter voluntario y anónimo. El gestor de la movilidad se encargará de que se cumplieren adecuadamente y de recoger todos los datos, atendiendo a las dudas que vayan surgiendo. Posteriormente realizará el análisis de los datos recogidos y el diagnóstico.





De forma simultánea se pueden apoyar las encuestas con campañas de sensibilización en materia de movilidad sostenible, dado que es muy importante que los trabajadores sean conscientes de que el centro de trabajo cuenta con un Plan de Movilidad.

PASO IV: Planteamiento de objetivos e indicadores del Plan

En este paso se desarrollarán los objetivos que se habían planteado al principio y otros que han podido surgir del diagnóstico de las encuestas; estos pueden ser de varios tipos:

De transporte:

- ▶ Fomentar el uso del transporte público y/o colectivo adaptándolo a las necesidades de los trabajadores y trabajadoras en detrimento del uso del vehículo privado.
- ▶ Implantar un transporte colectivo de empresa o mejorar el existente.

- ▶ Fomentar el uso responsable, eficiente y seguro del vehículo privado.

- ▶ Compartir coche.

- ▶ Desplazarse en bici o andando si las distancias e infraestructuras lo permiten.

- ▶ Gestionar adecuadamente el aparcamiento.

Energéticos:

- ▶ Reducir los consumos de combustible.

- ▶ Sustituir los carburantes por biocombustibles, por ejemplo en los autobuses de empresa.

- ▶ Introducir nuevas tecnologías para los vehículos (pila de combustible, motor eléctrico,...).

Ambientales:

- ▶ Reducir las emisiones de CO₂ y demás gases de efecto invernadero, así como las partículas y el ruido.



Económicos:

- ▶ Ahorrar en combustible y reparaciones.
- ▶ Disponer de más suelo para las actividades propias de la empresa.

Sociales:

- ▶ Aumentar la seguridad vial.
- ▶ Reducir el número de accidentes in itinere.
- ▶ Erradicar la exclusión laboral por no tener coche.
- ▶ Contribuir a la mejora de la salud pública. Los objetivos deben ante todo ser realistas y dar solución a los problemas que se detecten en las encuestas.

Para poder evaluar dichos objetivos es necesario diseñar una serie de indicadores representativos que pueden ser de carácter anual. Como por ejemplo:

- ▶ Usuarios de autobús (público y/o de empresa).
- ▶ Reducción usuarios de vehículo privado (coche o moto).
- ▶ Trabajadores que comparten coche.
- ▶ Superficie (m2) aparcamiento.
- ▶ Accidentes in itinere/año.
- ▶ Índice de absentismo.
- ▶ Consumo de energía y emisiones de CO2.
- ▶ Usuarios de bicicleta o peatones.





PASO V: Elaboración del Plan de actuación.

En este paso se redactará el Plan en un documento donde queden reflejados todos los puntos clave para su posterior puesta en marcha.

Se debe indicar cuál es la situación de partida y a cuál se quiere llegar, es decir deben indicarse los objetivos que se desean alcanzar y las medidas concretas que se aplicarán para lograrlos.

Las medidas deben adaptarse a las particularidades y características de cada empresa. Cada una de las medidas debe incluir en su descripción:

- ▶ Indicar a qué objetivo va ligada.
- ▶ Quienes la van a poner en práctica.
- ▶ Recursos (económicos, humanos y materiales) necesarios.
- ▶ Si se desarrollará con financiación pública o privada.

- ▶ Definir los mecanismos de búsqueda de financiación (si fuera necesario).

- ▶ Coordinación con las administraciones y organismos públicos (si fuera preciso).

- ▶ Tiempo estimado de seguimiento para ver resultados desde su aplicación.

Una vez redactado el Plan de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo se someterá a una evaluación por parte de todos los agentes implicados para poder realizar aquellos cambios y mejoras que sean necesarias.

PASO VI. Puesta en funcionamiento del Plan: el Gestor de Movilidad.

Antes de poner en marcha el Plan, es necesario dar a conocer al personal el resultado de las encuestas, también las medidas previstas y cómo se van a llevar a cabo.

El Gestor de Movilidad será la persona que ponga en práctica el Plan. Se deberá diseñar



una campaña de información de las medidas a tomar, habrá que concienciar a los trabajadores y trabajadoras de las bondades de dichas medidas, y trabajar de forma más específica con quienes sean más reacios, de manera que pongamos de acuerdo a una amplia mayoría.

Puede ocurrir también que en este momento sea necesaria la cooperación de agentes externos a la empresa, como son las empresas de transporte, los organismos públicos, para poder llevar a cabo algunas de las medidas.

PASO VII. Seguimiento y evaluación del plan

Es imprescindible realizar un seguimiento para comprobar que se van cumpliendo los objetivos por lo que será preciso que tenga un carácter abierto. Será el Gestor de Movilidad quien se encargue de este paso, además puede que sea preciso hacer

modificaciones a lo largo del tiempo, ya que surgirán nuevos retos pues es un proceso dinámico.

Se pueden utilizar diferentes métodos para verificar si el personal está cambiando sus hábitos de movilidad. Por ejemplo, contar regularmente el número de coches que hay en el aparcamiento, el de bicicletas, el número de personas que cogen el autobús público si se ha conseguido modificar la ruta y horarios o el de empresa si este ha mejorado su servicio. Aquí es donde cobran importancia los Grupos de Trabajo especializado que se designaron en el Paso II.

Es conveniente dar a conocer los resultados de este seguimiento para motivar a los trabajadores y trabajadoras a seguir adelante.

La evaluación consistirá en comparar la situación final o la que vaya modificándose a lo largo del desarrollo del Plan con la situación inicial. Si se observa que se han cum-



plido todos o parte de los objetivos fijados el Plan habrá dado resultado.

Pero si no se ha alcanzado todo o parte de lo propuesto habrá que corregir el Plan de acción, observando cuales son aquellos objetivos que no se cumplen (por ejemplo, el personal sigue sin utilizar el bus de empresa pese a haber modificado las rutas, habrá que ir hacia atrás y volver a ver que falla para poder corregirlo).

En la evaluación del Plan se puede incluir una cuantificación a través de los indicadores de seguimiento que se han mencionado anteriormente:

- ▶ Usuarios de autobús (público y/o de empresa).
- ▶ Reducción usuarios de vehículo privado (coche o moto).
- ▶ Trabajadores que comparten coche.

- ▶ Superficie (m2) aparcamiento.
- ▶ Accidentes in itinere/año.
- ▶ Índice de absentismo.
- ▶ Consumo de energía y emisiones de CO2.
- ▶ Usuarios de bicicleta o peatones.

En definitiva, es imprescindible evitar la descoordinación y falta de concienciación en materia de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo. Siendo necesario que exista acuerdo y colaboración entre todos los agentes implicados y abordando el tema desde tres dimensiones: social, económica y ambiental.





6 ■ EL GESTOR DE MOVILIDAD

El Gestor de Movilidad es la persona clave en la implantación del Plan, ya que es quien debe intervenir en la puesta en marcha del mismo, seguir las medidas a adoptar y ser el responsable de su evolución día a día, estando pendiente de cualquier incidencia para asegurar su éxito.

Debe ser una persona implicada, responsable, constante, entusiasta, con capacidad negociadora y buen comunicador, ya que le va a tocar negociar con todos los niveles (Dirección, plantilla de la empresa, sindicatos, gestores del polígono y con entidades ajenas a la empresa: autoridades del transporte, autoridades locales,...), y trasladar a unos y a otros los diferentes acuerdos, es decir hacer de “mediador”. Además sería conveniente que sea una persona que goce de la simpatía del resto del personal y haya estado implicado y comprometido con temas ambientales.

Sería oportuno asignarle un número determinado de horas, dentro de su horario normal ya que habrá ocasiones en que requiera tiempo para desempeñar algunas tareas o acudir a las reuniones. Por lo que una persona idónea sería un delegado o delegada de personal con atribuciones directas para las tareas que sean de su competencia dentro de la movilidad. En el caso de polígonos industriales o áreas empresariales, el gestor de movilidad suele ser una persona contratada para tales fines.

Su trabajo comienza desde el momento en que la empresa decide implantar el Plan de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo, pero deberá implicarse más activamente a partir de las fases de planificación y puesta en marcha de las medidas, y durante el seguimiento del mismo.



Sus funciones son entre otras:

- ▶ Mantener los compromisos y apoyos de todos los que se han comprometido: dirección de la empresa, plantilla, representantes sindicales ..., no dejando que decaiga el entusiasmo de los primeros momentos.
- ▶ Conocer el sistema de transportes y sus modalidades.
- ▶ Recoger los datos necesarios para el desarrollo del Plan.
- ▶ Elaborar, desarrollar, implantar y seguir el desarrollo y evolución del Plan de Movilidad.
- ▶ Realizar un cronograma en el que se reflejen los plazos para el cumplimiento de las distintas etapas.
- ▶ Presentar los resultados del Plan (económicos, energéticos y ambientales).
- ▶ Motivar al personal editando un boletín con información periódica y convocando reunio-

nes, donde no sólo se expondrán los beneficios y avances del Plan sino que será un lugar en el que discutir nuevas mejoras y modificaciones entre todos.

- ▶ Ser el coordinador de dichas reuniones con los Grupos de trabajo.
- ▶ Participar en el diseño de las campañas de información, sensibilización y concienciación.
- ▶ Ser el punto de referencia de los compañeros y compañeras en cuanto a toda la información que estos requieran y mantenerlos informados de todos los avances y modificaciones que vayan teniendo lugar.
- ▶ Ejercer de mediador y transmisor de información entre los diferentes agentes implicados: empresa, trabajadores y trabajadoras, sindicatos, diferentes departamentos de la empresa y agentes externos.

The background features a dark green, textured area resembling grass at the bottom, which transitions into a white area at the top. The white area contains faint, stylized floral and leaf patterns in shades of gray.

Anexos



7 ■ ANEXO 1 ■ GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accesibilidad. Término empleado para designar el grado, la facilidad de acceso a un punto, en términos de distancia, tiempo y coste. Es un concepto vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención de un bien, de un servicio o contacto deseado desde un determinado espacio. Se valora bien en relación al coste o a la dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades o deseos.

Accidente in itinere. Accidente que tiene lugar en los desplazamientos desde el domicilio al centro de trabajo o al volver de éste en cualquier modo de transporte, siempre que sea idóneo y que no aumente innecesariamente los riesgos -excepto aquellos que prohíba expresamente la empresa- y siempre que el recorrido no sea interrumpido por motivos de interés particular de tal índole que rompan la relación de casualidad con la ida o la vuelta del trabajo.

Aparcamiento disuasorio. Áreas de estacionamiento público vinculadas a una estación o parada de transporte público. Deben ser utilizadas mayoritariamente por usuarios/as del transporte público, bien por su ubicación, por estar reservadas exclusivamente a estos usuarios/as o por contar con tarifas bonificadas para ellos, en caso de ser de pago.

Carril bici. Parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. Los carriles bici pueden ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalizado apropiadamente para este propósito o una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas.

Contaminación acústica. El término contaminación acústica hace referencia al ruido cuando éste se considera como un contaminante, es decir, un sonido molesto que puede producir efectos fisiológicos y psicológicos nocivos para una persona o grupo de personas. La causa principal de la contaminación acús-

tica es la actividad humana; el transporte, la construcción de edificios y obras públicas, la industria, entre otras. Los efectos producidos por el ruido pueden ser fisiológicos, como la pérdida de audición, y psicológicos, como la irritabilidad exagerada. El ruido se mide en decibelios (dB); los equipos de medida más utilizados son los sonómetros. Un informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), considera los 50 dB como el límite superior deseable.

Contaminante atmosférico. Cada una de las sustancias nocivas para la salud y el medio natural que son emitidas a la atmósfera por diversas fuentes, entre ellas los vehículos de transporte.

CO₂ (Dióxido de carbono). El principal gas de efecto invernadero. Sus emisiones suponen cerca de las 3/4 partes del total de las emisiones que contribuyen al Cambio Climático.

Delegado o Delegada de Medio Ambiente. Representante de los trabajadores/ras que se encarga de las cuestiones medioambientales relacionadas directamente con la empresa.

Intercambiador. Cualquier nodo del sistema de transporte público que permite un intercambio entre modos o en un mismo modo y que cuenta con infraestructura especialmente diseñada para facilitar el transbordo.

Lanzadera. Servicios de autobús que cubren un trayecto específico, normalmente sin paradas intermedias, uniendo el centro de trabajo con una estación de ferrocarril o intercambiador de transporte público más próximo.

Modo de transporte. Cada uno de los diferentes medios de transporte disponibles. En el transporte metropolitano de personas se consideran los modos motorizados (el vehículo privado, la moto, el autobús -urbano e interurbano-, el tranvía, el metro, etc.) y los no motorizados o “saludables” (la marcha a pie y la bicicleta).

Movilidad obligada. Todos aquellos desplazamientos que se realizan por motivo de trabajo o estudio.

NOx (Óxidos de nitrógeno). Gases contaminantes que se producen por la combustión de los com-



bustibles fósiles. Puede provocar lluvia ácida cuando se combina con vapor de agua o bajo la luz solar y en presencia de hidrocarburos puede producir ozono (con efectos negativos sobre la salud).

O₃ (Ozono). Es un gas incoloro formado por 3 átomos de oxígeno, de olor irritante y muy reactivo. Sus efectos pueden ser nocivos o be-

neficiosos, según sea la posición que ocupa en la atmósfera:

SO₂ (Dióxido de azufre). Gas contaminante que contribuye a la formación de aerosoles sulfatados. Principal responsable de la formación de lluvia ácida, puede dañar el sistema respiratorio humano.





7 ■ ANEXO 2. CARTA INFORMATIVA PARA LOS TRABAJADORES/AS SOBRE LA NECESIDAD DE CONTAR CON UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

La carta que se expone es un modelo que va adjuntada a las encuestas, pero cada empresa tendrá que adaptarla a sus propias características y objetivos.

Estimados compañeros y compañeras:

Nuestra empresa y por lo tanto quienes formamos parte de ella venimos sufriendo desde hace tiempo problemas relacionados con nuestros desplazamientos al centro de trabajo, dado que es cada vez mayor el número de coches que cada día se utilizan.

Por ello la Dirección de la Empresa junto con el Comité de Empresa nos hemos puesto a trabajar en la búsqueda de soluciones, ya que el problema no es sólo nuestro, sino que también afecta a toda la sociedad. Cada vez es mayor la contaminación por gases y ruidos que emitimos, se pierde excesivo tiempo en atascos y conduciendo, a lo que se suman los efectos del cansancio acumulado, el estrés, el número de accidentes in itinere y los riesgos a los que estamos expuestos al conducir día tras día, y como no, el coste económico que supone utilizar el vehículo privado diariamente para venir a trabajar.

Creemos que ha llegado el momento de actuar y conseguir mejorar nuestra calidad de vida, pero para ello necesitamos la colaboración de todos y todas para poder desarrollar un Plan de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo, apostando por aquellas formas de desplazarnos que sean más sostenibles (como el transporte público, la bicicleta o el coche compartido) o mejorando y potenciando las que ya tenemos (autobús de empresa).

En este momento es necesaria vuestra colaboración a través de las encuestas que os adjuntamos. Son necesarias para la obtención de datos que nos ayudarán a realizar un diagnóstico de la movilidad de nuestra empresa y así poder plantear las soluciones que mejor se adapten a todos.

Estas encuestas anónimas y a partir de la fecha de entrega de las mismas disponéis de dos semanas para cumplimentarlas y depositarlas en los buzones que hemos habilitado para ello. Ante cualquier duda que pudiera surgir os podéis dirigir al siguiente email: _____ Esperando que dicha actuación sea de vuestro interés y que podamos contar con vuestra participación, muchas gracias y recibir un cordial saludo.

La Dirección

El Comité de Empresa



ANEXO 3. ENCUESTA PARA LOS TRABAJADORES/AS

Las encuestas que se exponen son modelos, cada empresa tendrá que adaptarlas a sus propias características y objetivos.

Empresa con autobús colectivo

Encuesta: "Plan de mejora de la movilidad al centro de trabajo de los trabajadores y trabajadoras de la empresa _____"

1. ¿Utilizas el transporte colectivo?.

Sí No

2. Indica las razones para no usar el transporte colectivo.

- Distribución de las paradas
- Se llega muy tarde a la empresa
- Se llega demasiado pronto a la empresa
- Se sale tarde de la empresa
- Se llega tarde a casa (por recorrido, no por tráfico)
- Confort
- Conducción
- Ausencia de ruta. Vivo en.....
- Problemas de horario. Mi turno es.....
- Otros (especifica): _____

Si no lo usas y se mejorara el servicio, ¿cogerías el autobús?.

Sí No

3. Grado de satisfacción general con tu ruta (del 1 al 10).

4. Grado de satisfacción por conceptos de tu ruta (del 1 al 10).

- | | |
|---|--|
| Recorrido ida <input type="checkbox"/> | Recorrido vuelta <input type="checkbox"/> |
| Distribución paradas ida <input type="checkbox"/> | Distribución paradas vuelta <input type="checkbox"/> |
| Horario ida <input type="checkbox"/> | Horario vuelta <input type="checkbox"/> |

5. Si vas en coche, ¿lo compartes con más compañeros/as?.

Sí (indica cuantos vais en el coche:) No

6. ¿Dispones de aparcamiento en tu empresa?

Sí No

Explica las posibles incidencias: _____

7. ¿Qué distancia aproximada recorres en tu viaje al centro de trabajo?

- | | |
|--|--|
| Menos de 3 km <input type="checkbox"/> | De 3 a 10 km <input type="checkbox"/> |
| De 10 a 20 km <input type="checkbox"/> | De 20 a 30 km <input type="checkbox"/> |
| Más de 30 km <input type="checkbox"/> | |

8. ¿Cuánto tardas habitualmente en tu desplazamiento al centro de trabajo?

- | | |
|--|---|
| Menos de 15 minutos <input type="checkbox"/> | De 15 a 30 minutos <input type="checkbox"/> |
| De 30 a 45 minutos <input type="checkbox"/> | De 45 a 60 minutos <input type="checkbox"/> |
| De 60 a 90 minutos <input type="checkbox"/> | Más de 90 minutos <input type="checkbox"/> |

9. ¿Tienes plus de transporte?

Sí No

10. Añade algún comentario o sugerencia sobre el estado general del polígono (acceso, señalización, estado de las calles,...). _____

MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN. Por favor, deposita el cuestionario en los buzones instalados al efecto.

PROTECCIÓN DE DATOS: La Dirección y el Comité de Empresa garantiza la seguridad y confidencialidad de los datos facilitados por cada USUARIO, cumpliendo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de Diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y conforme al compromiso que adquiere al aplicar su Política de Privacidad.



Las encuestas que se exponen son modelos, cada empresa tendrá que adaptarlas a sus propias características y objetivos.

Empresa sin autobús colectivo

Encuesta: "Plan de mejora de la movilidad al centro de trabajo de los trabajadores y trabajadoras de la empresa _____"

1. ¿Cómo te desplazas a tu centro de trabajo?.

- En mi propio coche
- Coche compartido (indica cuantos compañeros/as vais en el coche): _____
- Autobús público (indica cual):
- Andando
- Bicicleta

2. Si vas solo/a en tu coche, explica los inconvenientes que encuentras para ir en:

Autobús público: _____

Coche compartido: _____

Andando: _____

Bicicleta: _____

3. ¿Te desplazas del mismo modo a la ida que a la vuelta?.

- Si
- No (especifica): _____

4. ¿Dispones de aparcamiento en tu empresa?.

- Si
- No

Explica las posibles incidencias: _____

5. ¿Tienes plus de transporte?.

- Si
- No

6. Si se implantase un sistema de transporte colectivo en tu empresa o en el polígono ¿lo emplearías?

- Si
- No

7. ¿Cuáles crees que son las razones de no implantar un sistema de transporte colectivo en tu empresa o en el polígono?.

8. ¿Qué distancia aproximada recorres en tu viaje al centro de trabajo?

- Menos de 3 km
- De 3 a 10 km
- De 10 a 20 km
- De 20 a 30 km
- Más de 30 km

9. ¿Cuánto tardas habitualmente en tu desplazamiento al centro de trabajo?

- Menos de 15 minutos
- De 15 a 30 minutos
- De 30 a 45 minutos
- De 45 a 60 minutos
- De 60 a 90 minutos
- Más de 90 minutos

10. Añade algún comentario o sugerencia sobre el estado general del polígono (acceso, señalización, estado de las calles,...).

MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN. Por favor, deposita el cuestionario en los buzones instalados al efecto.

PROTECCIÓN DE DATOS: La Dirección y el Comité de Empresa garantiza la seguridad y confidencialidad de los datos facilitados por cada USUARIO, cumpliendo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de Diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y conforme al compromiso que adquiere al aplicar su Política de Privacidad.

