

AL TRABAJO EN BICI

EL COMPROMISO SINDICAL
CON LA ECOMOVILIDAD



Elabora:

Dpto. Medio Ambiente de CCOO Aragón

Subvenciona:

Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza

Ilustraciones y diseño:

www.dosmasdos.info

Imprime:

Graficas Aldaba

Impresa en papel reciclado totalmente libre de cloro con tintas vegetales.

Zaragoza, año 2016.

ÍNDICE

- p.04** INTRODUCCIÓN. ALGUNOS DATOS
- p.07** LA BICICLETA PARA IR AL TRABAJO
 - Las ventajas de la bicicleta
 - Cómo nos movemos en Europa
 - Cuando la empresa está en un polígono
- p.15** LA BICI EN LA CIUDAD DE ZARAGOZA
 - La Oficina de la bicicleta
 - Ordenanza Municipal de Peatones y Ciclistas
 - Plan Director de la Bicicleta
 - Observatorio de la Bicicleta
 - Colectivo Pedalea
 - La Ciclería Social Club
 - Bizi Zaragoza
 - Recicleta
 - Registro de Bicicletas
- p.23** MOVILIDAD SOSTENIBLE: en bicicleta al trabajo
 - Decálogo de la bicicleta como medio para ir a trabajar, de Comisiones Obreras
- p.27** PROPUESTA A DELEGADOS/AS para promover el uso de la bicicleta en la empresa
 - 1. Para comenzar: diseño de Itinerarios seguros al trabajo
 - 2. Divulgar, informar, promover
 - 3. Políticas que favorecen el uso de la bicicleta
- p.35** CONSEJOS PARA CIRCULAR EN BICI POR LA CIUDAD
- p.39** MÁS INFORMACIÓN

INTRODUCCIÓN

La forma en que trabajadoras y trabajadores acuden a sus centros de trabajo ha sufrido un cambio radical en los últimos años. La reubicación de la industria y de los centros de actividad productiva hacia áreas periféricas de la ciudad comenzó un proceso de segregación del territorio que culminó con la implantación de polígonos industriales o empresariales alrededor de ciudades y pueblos (con frecuencia alejadas de los centros urbanos).

Hoy en día la mayor parte de la población acude al trabajo con algún medio motorizado. Del total de los desplazamientos de un día no festivo, más del 50% son por motivos laborales, de los cuales un 67% son para ir de casa al trabajo o viceversa.

Esto ha supuesto un rápido incremento del uso del coche que tiene importantes repercusiones como: costes económicos, derroche de energía, contaminación, ruido y riesgos para la salud de las personas, ocupación del espacio.....

IMPACTOS DEL USO MASIVO DEL COCHE

Afecciones en lo laboral:

- Representa un gasto importante para los trabajadores que han de acceder en coche y supone un sensible incremento de la probabilidad de tener un accidente laboral de tráfico "in itinere".
- Supone un incremento del tiempo utilizado para ir de casa al trabajo, lo que afecta el bienestar de la población y reduce el tiempo dedicado al ocio y la familia.
- Se producen también fenómenos de exclusión social de una parte de la población laboral para acceder a determinados trabajos en caso de carecer de carné de conducir o coche o posibilidad de utilizarlo.
- Genera carreteras saturadas en horas punta, retrasos en la incorporación al puesto de trabajo por congestión vial y atascos, y, además, un cierto descenso de la productividad.

- Conlleva la dedicación de una parte significativa del suelo industrial y suelo urbano a aparcamiento de vehículos privados.

Afecciones a la población en general:

- Afecta a la salud humana. El humo de tráfico en las ciudades es responsable del aumento de mortalidad y morbilidad relacionadas con afecciones al aparato respiratorio y circulatorio.

Un 59,5% de la población española, 44,7 millones de personas respiran aire contaminado según los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud, por ello 33.200 personas mueren cada año prematuramente. Los costes de esta contaminación ascienden a 38.000 millones de euros, un 2,8% del PIB.

- Supone un incremento del consumo energético, especialmente derivados del petróleo que España importa en su totalidad, de las emisiones de CO₂ que agrava el cambio climático y de gases contaminantes altamente perjudiciales para la salud.

LA BICICLETA PARA IR AL TRABAJO

Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales -el ir y venir del lugar 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, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser promover la movilidad sostenible y segura en los desplazamientos para acudir al trabajo.

En este contexto, impulsar el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos al trabajo es clave y debe formar parte activa de la estrategia para **cambiar el modelo de movilidad** de nuestra localidad.

Dado que la mitad de los desplazamientos en coche son para cubrir distancias de menos de 5 Kilómetros, es perfectamente asumible y sostenible esta propuesta de dejar el coche para ir en bicicleta al trabajo.

La bicicleta es un medio de transporte eficiente, saludable y no contaminante. En el entorno urbano contribuye a reducir el consumo de energía y las emisiones, a mejorar la fluidez del tráfico, aporta mayor autonomía a los ciudadanos, disminuye el gasto individual y familiar en desplazamientos, fomenta la actividad física y "pacifica" las calles.

LA ECONOMÍA DE LA BICICLETA

La Federación Europea de Ciclismo (ECF) a través de la Agencia Transport and Mobility Leuve elaboró en 2015 un informe estudiando la economía generada en torno al mundo de la bicicleta. Y su proyección parece demostrar que efectivamente estamos ante una clara fuente de empleo “verde”.

- En la actualidad el sector de la bici en toda Europa emplea unas 650.000 personas, pero su proyección habla de hasta un millón de empleos en el año 2020.
- En 2015 se vendieron en España (al consumidor final) 1.103.839 unidades de bicicletas montadas. En el estado español se fabricaron 354.681 bicis en ese mismo año. La facturación total en España en productos de bike alcanzó los 662 millones de euros.
- A 31 de diciembre de 2015 el sector de artículos deportivos ocupaba en España a un total de 77.182 personas. De éstas, 18.838 pertenecen al sector de la Bicicleta. El sector de la bicicleta incorporó en el año 2015 a 2.124 trabajadores/as.
- Utilizar la bicicleta como medio de transporte para ir a trabajar en sustitución del coche generaría un ahorro de más de 3.400 millones de euros para la economía española al reducir gastos relacionados con la salud y el medio ambiente. Así lo señala un estudio elaborado por el portal Tuvalum.

LAS VENTAJAS DE LA BICICLETA

Los **beneficios del uso de la bicicleta** son importantes tanto desde el punto de vista personal como colectivo. Algunos de ellos se enumeran a continuación.

1. Es un medio de transporte no contaminante

La bicicleta no emite gases contaminantes, su uso no contribuye al cambio climático.

Indicador	Automóvil	Autobús	Bicicleta	Avión	Tren
Cosumo de energía primaria	100%	30%	0%	405%	34%
Emisiones de CO ₂	100%	29%	0%	420%	30%
NO ₂	100%	9%	0%	290%	4%
HC	100%	8%	0%	140%	2%
CO	100%	2%	0%	93%	1%
Contaminación atmosférica total	100%	9%	0%	250%	3%

El valor del Automóvil se considera como referencia respecto al resto

Fuente: Guía metodológica para la implantación de bicicletas públicas en España

2. La bicicleta es el medio de transporte más económico

Tanto por lo que se refiere a su adquisición como a su mantenimiento, la bicicleta es mucho más rentable que el coche, y no necesita combustible.

3. La bicicleta no provoca contaminación acústica

Es un medio de transporte silencioso por lo que no genera ruido, un contaminante ambiental. El elevado nivel de la contaminación acústica de nuestras ciudades está directamente relacionada con el tráfico motorizado.

8. Ocupa poco espacio en aparcamientos

Los aparcabicis son fáciles de implantar y necesitan poco espacio. En una plaza de aparcamiento de un coche (10 m²), caben diez bicicletas.

9. No provoca estrés ni agresividad

Favorece la sociabilidad y hace que cada desplazamiento sea un paseo en el que se puede disfrutar de sensaciones agradables.

10. La bicicleta es versátil

La bicicleta es adecuada para distancias inferiores a los 8 km, en las que puede sustituir cómodamente al vehículo privado. La incorporación de pequeños motores eléctricos permite usarla en trayectos más largos y con mayor comodidad.

Permite el anclaje de carros para el transporte de cargas o de sillitas para niños/as.

11. Permite la intermodalidad

Se puede combinar con el transporte público colectivo para realizar viajes de más larga distancia practicando la intermodalidad. Las bicicletas plegables facilitan esta posibilidad.

EL USO DE LA BICICLETA EN EUROPA

¿CÓMO ESTAMOS EN RELACIÓN CON OTROS PAÍSES?

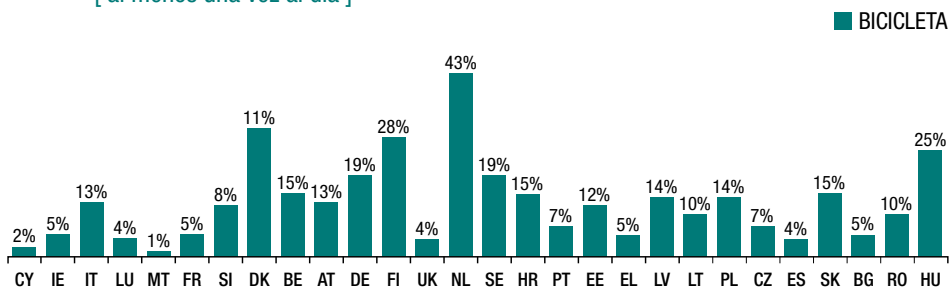
La distancia recorrida cada año en bicicleta en la Unión Europea supera los 70.000 millones de kilómetros, según datos de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF). Al frente del ranking se encuentran los Países Bajos y Dinamarca, con más de 1.000 km recorridos por habitante y año; Bélgica, Alemania, Suecia y Finlandia, con unos 300 kilómetros; e Irlanda e Italia, con más de 200. España se encuentra todavía en los últimos puestos, con sólo unos 30 kilómetros por habitante y año.

Según el Barómetro de la Bicicleta 2015, elaborado por la red de ciudades por la Bicicleta, en el Estado Español se ha producido un aumento de su uso, la mitad de la población es usuaria de la bicicleta y una de cada 10 personas la emplea a diario. Una cuarta parte de los usuarios que trabajan o estudian, utilizan la bici como medio de transporte para ir a sus trabajos o centros de estudio.

[http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/wp-content/uploads/Barometro de la Bicicleta en España 2015 Red de Ciudades por la Bicicleta.pdf](http://www.ciudadesporlabicicleta.org/web/wp-content/uploads/Barometro%20de%20la%20Bicicleta%20en%20España%202015%20Red%20de%20Ciudades%20por%20la%20Bicicleta.pdf)

<http://www.recicleta.com/wp-content/uploads/2015/11/Barometro-bicicleta-2015-Zaragoza.pdf>

Uso habitual de la bicicleta en la ciudad en los estados de la UE. [al menos una vez al día]



Fuente: Eurobarometer 406 "Urban Mobility". Attitudes of europeans towards urban mobility 2013. European Commission.

En países como Dinamarca o Países Bajos, es muy habitual el uso de la bicicleta para acudir al trabajo. Las empresas tienen planes para potenciarlo, penalizando a quienes acuden en coche propio.

CUANDO LA EMPRESA ESTÁ EN UN POLÍGONO INDUSTRIAL

Muchos polígonos industriales y centros de trabajo se ubican en las afueras de los núcleos urbanos, a una distancia demasiado grande para ir a pie, pero adecuada para un recorrido en bicicleta.

La bicicleta es una alternativa en los polígonos industriales, siempre y cuando:

- Se realicen las oportunas modificaciones urbanísticas y de ordenación del tráfico (movilidad segura), tanto para acceder al polígono como para desplazarse por su interior.
- Se facilite el estacionamiento en las empresas.
- Se facilite la intermodalidad con el transporte público colectivo, ofreciendo por ejemplo aparcamiento seguro de bicicletas dentro de las estaciones de tren o autobuses, para hacer la última/primer parte del recorrido hasta a una empresa ubicada en el polígono.
- Garantizar unos itinerarios seguros y cómodos con calmado del tráfico, iluminación, etc.
La instalación de carriles bici segregados y protegidos es una buena solución, a la vez que resta espacio de aparcamiento para los coches.
- Para los desplazamientos largos o con pendientes y según las posibilidades, las empresas pueden prestar bicicletas eléctricas y disponer de puntos de recarga.

La promoción de la bicicleta en los polígonos debe ir acompañada de algunas medidas por parte de las empresas como las que describimos en esta guía.



SERVE L'ENVIRONNEM

En la ciudad de Zaragoza

Oficina de la bici

Plan Director de la Bicicleta

Observatorio de la Bicicleta

Ordenanza Municipal de Peatones y Ciclistas

Colectivo Pedalea

La Ciclería Social Club

Recicleta

Bizi Zaragoza

Registro de Bicicletas



EN LA CIUDAD DE ZARAGOZA

En la ciudad de Zaragoza se están implantando distintas medidas dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta de manera coherente con otras medidas dirigidas a favorecer la intermodalidad y los itinerarios peatonales. Son muestra de ello el aumento de carriles bici en las vías principales y la pacificación del tráfico en las vías secundarias.

De manera habitual un 4,4% de la población trabajadora residente en Zaragoza utiliza la bicicleta para los desplazamientos al centro de trabajo de acuerdo con los datos de la Encuesta sobre movilidad al trabajo de personas residentes en Zaragoza en 2015 elaborada por IERMB para Comisiones Obreras de Aragón.

http://www.saludlaboralymedioambiente.ccooaragon.com/publicaciones/Estudio%20movilidad%20laboral%20Zaragoza%202015_ccoo.pdf

En Zaragoza hay más de 120 km de vías ciclistas y todas las calles secundarias están limitadas a 30 km/h para favorecer que los ciclistas se sientan más seguros en la calzada.

Todo ello ha generado de manera paralela un aumento en la demanda de información y servicios relacionados con la bicicleta. Puedes encontrar gran parte de esta información en la web del Ayuntamiento de Zaragoza sobre la bici, siguiendo la ruta: www.zaragoza.es > la Ciudad > Movilidad > En bici

<http://www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/bici/>

Aquí recogemos las más destacables.

LA OFICINA DE LA BICICLETA

www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/bici/

La Oficina de la Bicicleta forma parte del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, está ubicada en la calle Albareda de Zaragoza y puede contactarse a través de: **oficinabicicleta@zaragoza.es**

Desde la Oficina de la Bicicleta se trabaja en:

- Los proyectos y obras de vías ciclistas y pacificación del tráfico en la ciudad.
- La implantación, ampliación y planificación del sistema Bizi de bicicleta pública.
- El Plan de Refuerzo de la red de aparcabicis.
- Y en otros muchos asuntos relacionados con la bicicleta.
- Asimismo, se valoran las quejas, opiniones y recomendaciones relacionadas con el uso de la bicicleta que la ciudadanía nos envía a través del buzón de quejas y sugerencias (ver web).

Es parte activa en lo relativo a la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, al Plan Director de la Bicicleta y a otras disposiciones determinantes para impulsar y ordenar la presencia de la bicicleta en la ciudad de Zaragoza.

ORDENANZA MUNICIPAL

http://www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/bici/normativa/detalle_Normativa?id=5203

El 26 de julio de 2009 entró en vigor la **Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas**, que fue aprobada por los integrantes del Observatorio de la Bicicleta y el Pleno Municipal. Fue modificada por **Sentencia nº 85/12 de 17.02.2012** del Tribunal Superior de Justicia de Aragón.

Esta ordenanza recoge las normas básicas para hacer más fácil la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos a motor. Asimismo delimita con claridad los derechos y deberes de cada cual en las diferentes vías.

El conocimiento y buen uso de esta ordenanza es un paso imprescindible en el camino de la movilidad sostenible de la ciudad de Zaragoza. El texto completo de esta norma se puede descargar desde la página web del ayuntamiento.

PLAN DIRECTOR DE LA BICLETA

El diseño de una red ciclable en la ciudad se debe incluir dentro de una planificación que contempla, además, la red de itinerarios peatonales, la red de autobuses y la red tranviaria.

Se establecen los criterios que servirán como base para el cambio de orientación de las políticas de movilidad hacia una línea más sostenible, teniendo un papel clave los modos no motorizados, fundamentalmente peatón y bicicleta, y su intercambio con el resto de modos de transporte.

El Plan Director de la Bicicleta, desarrolla una serie de medidas de fomento y concienciación que, paralelamente a la ejecución de infraestructuras, integren a la bicicleta entre los modos habituales de transporte de la ciudad.

El Plan Director de la Bicicleta persigue el refuerzo de la presencia de la bicicleta como medio de transporte cotidiano y sostenible en la ciudad de Zaragoza y su entorno a través de objetivos como:

- Facilitar el acceso a la bicicleta a un mayor número de habitantes.
- Garantizar la seguridad de ciclistas y peatones.
- Favorecer la intermodalidad.
- Integrar espacios para las bicicletas en las nuevas actuaciones urbanísticas...

EL OBSERVATORIO DE LA BICICLETA

<http://www.zaragoza.es/ciudadania/gobierno-abierto/participar/consejo/observatorio-bicicleta.htm>

Este órgano fue creado en 2008 con el fin de:

“Facilitar y mejorar las condiciones y fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad, y busca ser un nexo de colaboración entre la administración municipal y los ciudadanos, en particular con los usuarios de bicicleta”.

Tal y como se recoge en el Decreto de creación¹, el Observatorio de la Bicicleta es un **instrumento de participación social** de las asociaciones en defensa del uso de la bicicleta y otras asociaciones cívicas con el Ayuntamiento de Zaragoza.

Participan en este observatorio asociaciones ciclistas, ecologistas, sindicatos -entre los que se encuentra **CCOO Aragón-**, asociaciones vecinales, Stop accidentes, usuarios de Vehículos a motor, discapacitados...

El Observatorio realiza el seguimiento del Plan Director de la Bicicleta, recoge las propuestas ciudadanas y propone y elabora informes con carácter previo a la realización de las acciones de fomento de la bicicleta en la ciudad promovidas por el Ayuntamiento de Zaragoza.

COLECTIVO PEDALEA

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

El Colectivo Pedalea es un grupo reivindicativo de ciclistas urbanos y cicloturistas, de carácter ecologista, pacifista, antimilitarista y anticonsumista.

Reúne a un grupo de personas de diferentes edades, ideologías y pareceres, pero con un nexo común: usan la bicicleta como medio de transporte alternativo, ecológico y cotidiano.

¹ Decreto de la Consejería de Servicios Públicos del Ayuntamiento de Zaragoza publicado el 16 de mayo de 2008.

El Colectivo Pedalea nace en septiembre de 1990, a partir de un proyecto sobre la bici en la Universidad de Zaragoza y desde entonces ha trabajado en coordinar y potenciar el uso de la bicicleta. Forma parte de la Coordinadora peninsular para la defensa de la bicicleta (ConBici).

Sus actuaciones van dirigidas a favorecer los modos de movilidad más sostenibles, esto es, a favorecer a peatones, ciclistas y los transportes públicos menos contaminantes.

Entre otras cosas, reivindica la construcción de una red radial de ciclocalles que una los barrios y la periferia con el centro de la ciudad, con la consiguiente restricción del tráfico motorizado.

LA CICLERÍA SOCIAL CLUB

www.lacicleria.com/

La Cyclería Social Club es un centro de promoción de la bicicleta, ubicado en la céntrica calle Gavín de Zaragoza, dispone de un taller en el que cada cual puede repararse su bicicleta, lavadero y parking de bicis, con servicio durante 24 horas, biblioteca especializada, espacio para proyecciones, charlas, cursos, etc.

Es un espacio abierto, de encuentro donde se puede:

- Arreglar la bicicleta
- Resolver dudas sobre la normativa ciclista,
- Conocer qué hacer en caso de robo,
- Aprender a circular en bicicleta, etc.
- Facilita a las asociaciones espacios para formación, charlas o similar.

BIZI. Sistema público de alquiler de bicicletas en Zaragoza

www.bizizaragoza.com

El sistema Bizi es una fórmula para el transporte público basado en el uso compartido de la bicicleta, promovido por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Es un servicio público de alquiler de bicicleta para los trayectos urbanos. Todos los trámites de inscripción y abono se realizan a través de la web, donde se facilita además información de utilidad y espacio para usuarios.

El abono anual cuesta 36.93 euros al año y permite utilizar cualquiera de las 1.300 bicicletas ancladas en más de 130 estaciones bizi repartidas por la ciudad.

Todas las altas de nuevos usuarios/as del servicio Bizi Zaragoza se deben realizar a través de la Tarjeta Ciudadana.

Además del abono anual se facilita la posibilidad de un abono temporal (coste de 5,13 euros) para tres días, pensado para personas que quieran utilizar este sistema de alquiler de manera ocasional.

El sistema permite realizar tantos recorridos como se quiera dentro del horario establecido. Su uso está dirigido a favorecer los desplazamientos en bicicleta, pero no para la práctica deportiva o de ocio.

RECICLETA

www.recicleta.com

Esta cooperativa está dedicada a difundir y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, y está especializada en bici urbana y cicloturismo.

Recicleta se integra en el Grupo Cooperativa "La Veloz", que forma parte de la Red de Empresas de Economía Solidaria de Aragón

(REAS - Aragón). Está ubicada en la calle Asalto de Zaragoza y ofrece los siguientes servicios:

- Tienda de bicicletas y accesorios.
- Taller de reparación.
- Bicis nuevas y de segunda mano.
- Actividades de tiempo libre y sensibilización.

REGISTRO DE BICLETAS

www.biciregistro.es

El Registro Nacional de Bicicletas tiene como objetivos:

- Fomentar el uso de este medio de transporte.
- Favorecer la disminución de robos.
- Facilitar la recuperación de las bicicletas, en cualquier punto de España, en caso de pérdida o robo.

El registro asigna un número único a cada bicicleta que se relaciona con los datos facilitados (nombre propietario, descripción, fotos, etc...). Dicho número se graba en el bastidor de la bicicleta y es resistente a las agresiones. Además se recomienda colocar una pegatina en lugar visible que informa sobre la situación de bici registrada, lo que persuade de robo y dificulta el comercio ilegal.

En todo caso, la información sobre la bicicleta está a disposición de los ayuntamientos y la policía, lo que permite ser localizada y posibilita así la recuperación de una bicicleta robada o extraviada.

Decálogo de la bicicleta como medio para ir a trabajar, de Comisiones Obreras

1

2

3

4

5

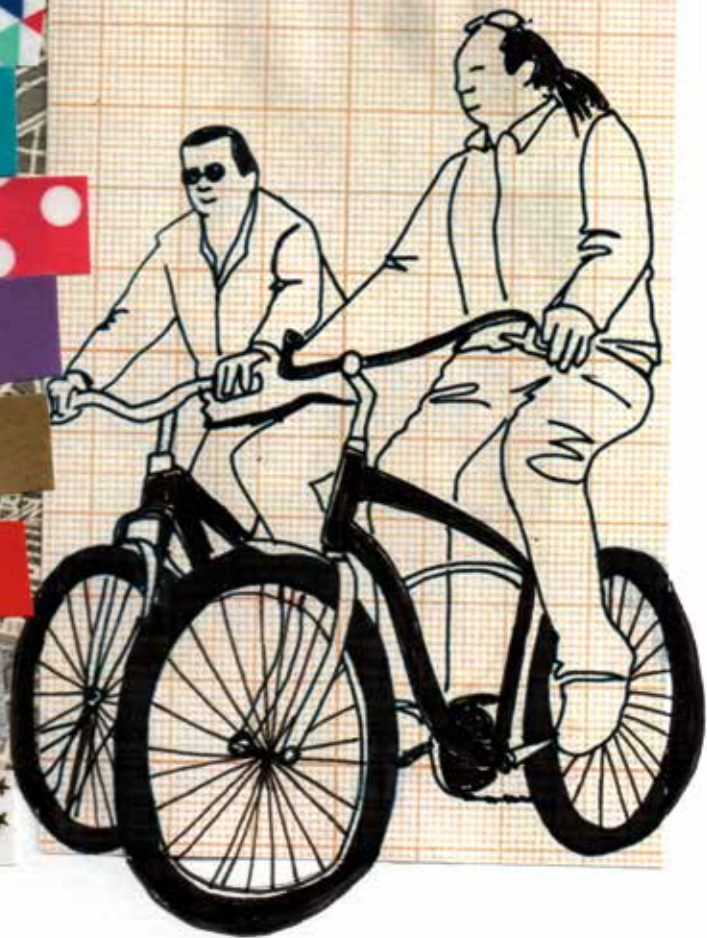
6

7

8

9

10



MOVILIDAD SOSTENIBLE: EN BICICLETA AL TRABAJO

DECÁLOGO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE PARA IR A TRABAJAR

Todos los trabajadores y trabajadoras tienen derecho a una accesibilidad a su centro de trabajo de una manera sostenible y segura, incluyendo el uso de la bicicleta como uno de los medios de transporte más eficiente, saludable y económico.

Accesibilidad es la facilidad con la que los bienes y servicios pueden ser alcanzados o utilizados por todas las personas. Accesibilidad se identifica por tanto con proximidad.

El derecho social y ecológicamente justo es el derecho a la accesibilidad, para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo

La bicicleta no consume recursos energéticos, no contamina, no produce ruido, mejora la fluidez del tráfico, democratiza la movilidad, aporta mayor autonomía a los ciudadanos, fomenta la actividad física y permite la intermodalidad con otros medios de transporte. Desplazarse en bicicleta consume unas 50 veces menos energía que hacerlo en coche, y aproximadamente una cuarta parte que a pie.

El ejercicio físico en bicicleta fortalece el corazón, reduce las posibilidades de sufrir una afección cardiovascular, aumenta la capacidad pulmonar, mejora el tono muscular, refuerza las articulaciones, aumenta la densidad mineral ósea, actúa favorablemente en patologías como la bronquitis o el asma, y contribuye a disminuir el estrés, la ansiedad y la depresión.

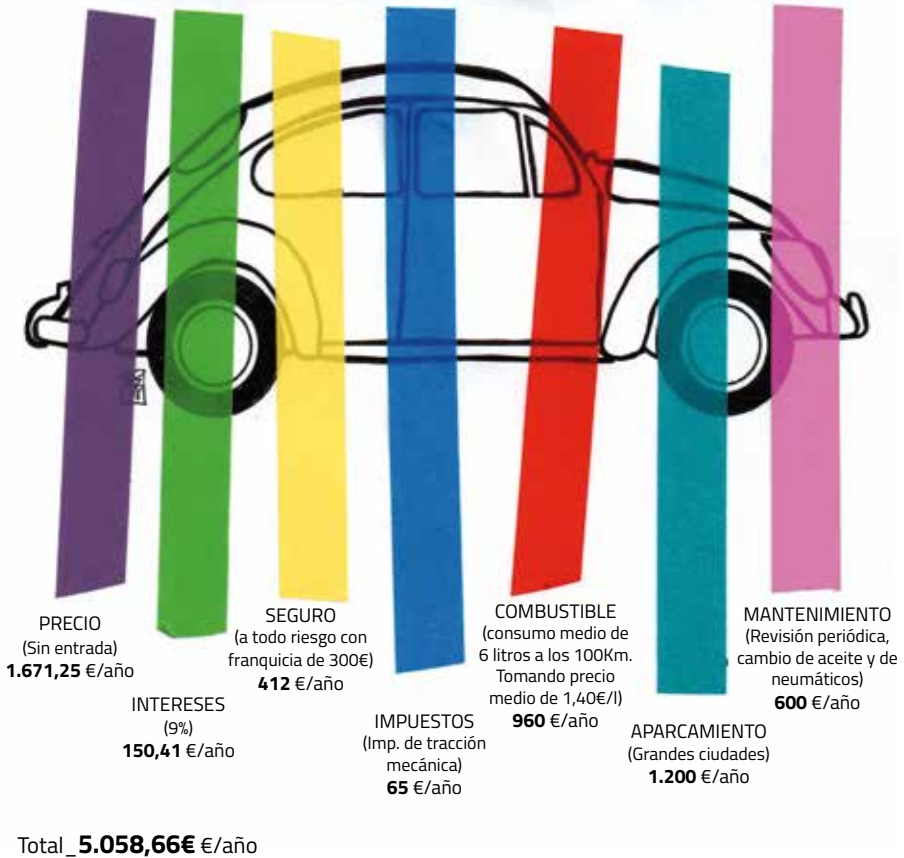
Por todo ello, los trabajadores y trabajadoras tienen también derecho a ...

1. Acceder en bicicleta a su lugar de trabajo.
2. Disponer de itinerarios y espacios seguros para desplazarse por el entorno laboral sin riesgo para su integridad física o la de los peatones.
3. La existencia de redes ciclistas, calles de tráfico calmado y, en general, espacios seguros, en el diseño interior de las áreas de actividad económica y en polígonos industriales y de servicios.
4. A la instalación de aparcamientos de bicicletas seguros, accesibles, de un diseño adecuado para su uso y protegidos de las inclemencias meteorológicas, además de lo más cerca posible del puesto de trabajo.
5. A disponer de bicicletas como medio de transporte de empresa para los recorridos laborales, especialmente para los más cercanos.
6. A disponer de espacios habilitados especiales para cambiarse y/o ducharse, taquillas, etc., suficientes para la higiene personal.
7. A disponer de suficientes talleres de reparación de bicicletas o lugares de reparación en las propias empresas.
8. A la existencia de préstamos o regalos de bicicletas a los/as trabajadores/as por parte de las empresas.
9. A que existan bases de datos para la búsqueda de otros/as trabajadores/as del mismo polígono o empresa que puedan realizar viajes de forma conjunta.
10. A que esté disponible la información necesaria para fomentar el uso de la bicicleta:
 - a. Planos sobre los mejores y más seguros itinerarios.
 - b. Aparcamientos de bicicletas.
 - c. Talleres de reparación de bicicletas.

CONFEDERACIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS

EL GASTO DE TENER UN COCHE

Para un vehículo de 13.370 euros, con vida útil de ocho años recorriendo 12.000 km al año.

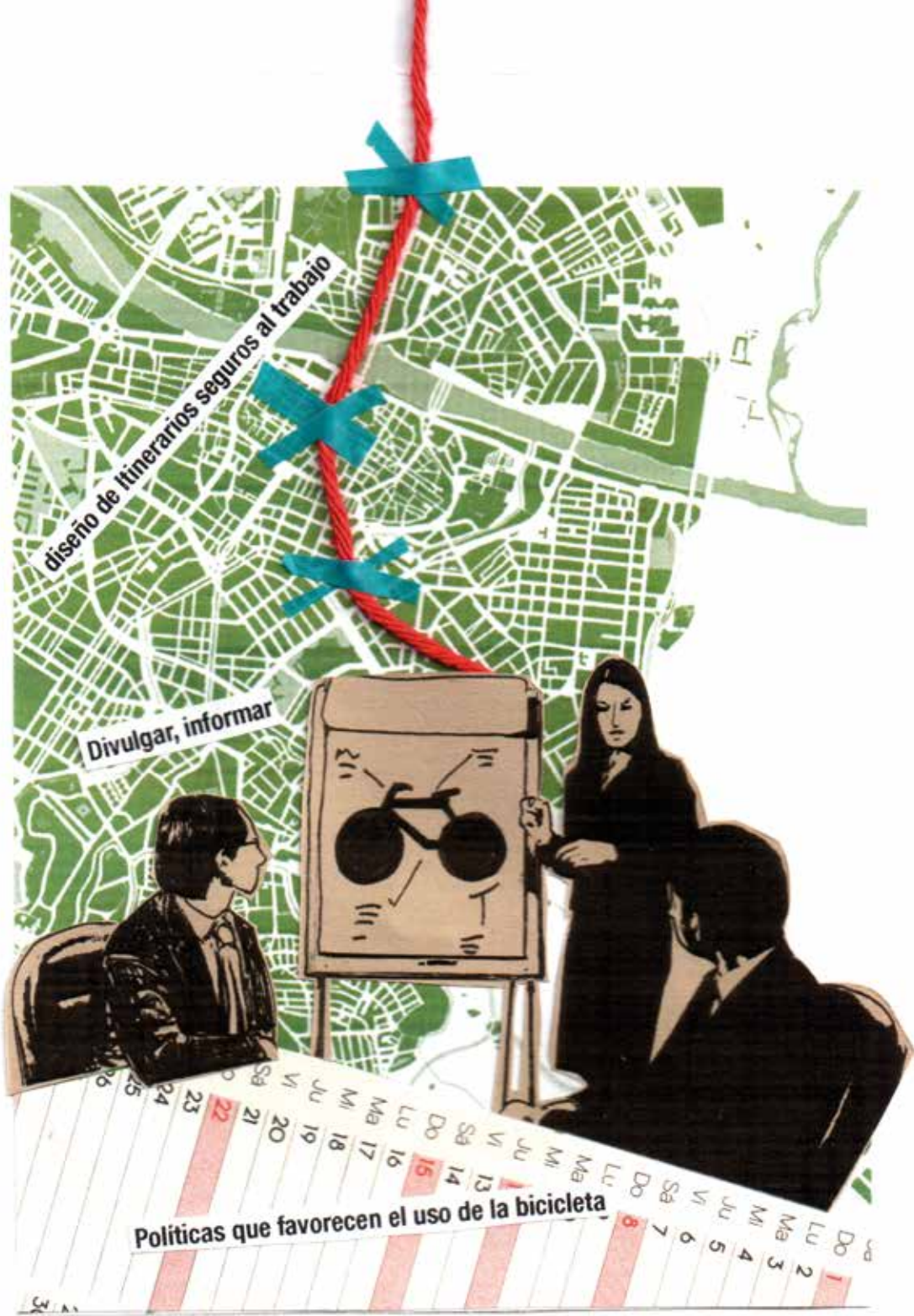


Fuente: EL PAIS. RODRIGO SILVA - http://elpais.com/elpais/2014/11/21/media/1416597831_091886.html

diseño de itinerarios seguros al trabajo

Divulgar, informar

Políticas que favorecen el uso de la bicicleta



PROPUESTAS A DELEGADOS Y DELEGADAS, PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN LA EMPRESA

PARA EMPEZAR: Itinerarios seguros para llegar al trabajo en bicicleta

A. CONOCER LA SITUACIÓN DE PARTIDA

Una encuesta de movilidad ayudará a identificar donde viven los/las trabajadores/as, los desplazamientos que habitualmente realizan para ir y volver al trabajo. También ayudará a poner de actualidad el tema de la “movilidad”. En www.enbicialtrabajo.com encontrarás un modelo de encuesta de movilidad, que puedes pasar a la plantilla por correo electrónico.

B. PROMOVER ITINERARIOS SEGUROS

Una vez recogidos los datos de la encuesta, se localizan los carriles bici y/o itinerarios más seguros. Se debe contar con quienes ya se desplazan en bicicleta de manera habitual y darles a conocer la iniciativa e invitarles a participar. Hay que conocer las rutas que utilizan y las necesidades actuales de los ciclistas, y contar con sus consejos y apoyo para impulsar el plan. Si no hay nadie que vaya en bicicleta al trabajo, puede haber personas que utilicen la bicicleta los fines de semana, pero que todavía no se han decidido a hacerlo para ir al trabajo.

C. PARA DAR EL PRIMER PASO

Celebrar un día de la bicicleta al trabajo (por ejemplo en septiembre, en el marco de la semana europea de la movilidad o en mayo en el Global bike work day). Puede ser un día al año, una vez al mes o a la semana (por ejemplo los viernes). Otra opción es fomentar las salidas en bici durante la hora de la comida, puesto que permite coger la bicicleta y conocer el entorno, sobre todo si existen espacios como parques, caminos rurales o paseos cerca de la empresa.

D. INTRODUCIR CRITERIOS DE ACCESIBILIDAD, PROXIMIDAD, MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS SERVICIOS CONTRATADOS

La movilidad generada por la empresa incluye también las visitas que recibe y la de los distintos servicios contratados. Se puede recomendar a los clientes venir en bicicleta e introducir criterios de **movilidad sostenible** en la contratación de servicios como son la mensajería o los proveedores de productos y servicios. Cada vez más ciudades cuentan con servicios de mensajería en bicicleta (en el caso de Zaragoza, la referencia de eco mensajería es "La veloz")

2. DIVULGAR, INFORMAR, PROMOVER

Es básico dar a conocer estos itinerarios a través de la edición de mapas o folletos o colgándolos en la intranet o web de la empresa, orientados también a las personas que visitan el centro de trabajo.

A. INFORMAR A TRABAJADORES/AS Y VISITANTES DE CÓMO ACCEDER EN BICI

- Introducir información sobre cómo llegar al trabajo en bicicleta en la web, en los soportes de comunicación y en la información que se facilita al trabajador/a.
- Fomentar el uso de este vehículo tanto entre la plantilla como entre las personas visitantes (carteles, sensibilización, incentivos,..)
- Facilitar esta información especialmente a los/las nuevos/as trabajadores/as : empezar en un nuevo trabajo es el momento en el que es más fácil fomentar cambios en la movilidad.

- Dar información de cómo llegar en el medio más sostenible: a pie, en bicicleta, con transporte público.

La siguiente lista servirá para generar información:

- Breve descripción de la localización de la empresa.
(Dirección, que incluya código postal, teléfono y correo electrónico).
- Cómo llegar
 - Mapa y/o descripción de cómo llegar a pie o en bici desde el tranvía, tren o estación de autobús o aparcamiento más próximo.
 - Distancia desde el transporte público y frecuencia.
 - Distancia del carril bici o itinerario en bicicleta.
 - Información sobre el aparcamiento de bicicletas.
 - Número de teléfono de taxi.

Para elaborar esta información te pueden servir estas herramientas:

- Para los mapas y planos:

<http://maps.google.se/> Mapas online de Google.

Para rutas en Zaragoza ciudad:

www.zaragoza.es/ciudad/viapublica/movilidad/bici/rutas.htm.

A. INFORMAR A TRABAJADORES Y VISITANTES DE CÓMO ACCEDER EN BICI

Dar a conocer el plan de movilidad en bicicleta como parte del plan de movilidad sostenible de la empresa, del plan de prevención de riesgos laborales, de su compromiso con el medio ambiente o bien como parte de la implantación de un sistema de gestión ambiental EMAS o de un plan de responsabilidad social corporativa.

Informar sobre las acciones puestas en marcha, las ventajas y mejoras (menor la contaminación, mayor salud de las personas, reducción de costes relacionados con los aparcamientos, etc.)

Esta información incrementará el prestigio de la empresa y su compromiso con la sociedad, será un valor añadido y servirá como ejemplo a otras empresas.

3. POLÍTICAS QUE FAVORECEN EL USO LA BICICLETA

A. FACILITAR EL ACCESO A LA BICICLETA

Regalar una bicicleta a los trabajadores u ofrecer un sistema por el cual les resulte más fácil y económico comprar una bicicleta sin esfuerzo. Llegar a un acuerdo con un comercio local para que haga precios especiales y subvencionar una parte de la compra de la bicicleta.

B. OFRECER KILÓMETROS DE BICICLETA

El hecho de que la empresa pague el kilometraje de coche puede frenar el uso de la bicicleta para los desplazamientos durante el trabajo. Una manera de contrarrestar esta acción es ofrecer kilómetros de bicicleta a los/las empleados/as.

Cómo el caso de Bélgica que desde 1997 ofrece una subvención por el uso de la bicicleta al trabajo con un régimen fiscal ventajoso. Desde 2009 los incentivos son las siguientes:

- Incremento de la subvención por el uso de la bicicleta hasta 0,21€/km.
- Inversiones en equipamiento (aparcamiento cubierto para bicis, taquillas para ciclistas, etc.) de la bicicleta deducibles hasta un 120%.
- Bicicleta de empresa libre de impuestos para los desplazamientos domicilio-trabajo-.

Francia incluyó en la Ley de Transición Energética aprobada en 2015 las condiciones económicas para que las empresas, de forma voluntaria, compensen económicamente a quienes acudan al centro de trabajo en bici. El reembolso será de hasta 200 euros al año, que las empresas pueden deducirse de las cotizaciones sociales.

El sistema fiscal francés ya permitía a las empresas pagar la mitad

del abono de transporte público a sus empleados y deducirse esa cantidad de las cotizaciones sociales, pero algo así no existía para la bici.

En Holanda y Gran Bretaña, por su parte, son los empresarios los que abonan dietas libres de impuestos a sus empleados por este concepto. En el primer país, se paga unos 0,15 céntimos por km recorrido al día, mientras que en Gran Bretaña la suma alcanza las 0,20 libras por milla al día.

ALGUNOS EJEMPLOS DE EMPRESAS

La empresa Gráficas Huesca, una imprenta ubicada en el polígono Monzú de la capital oscense, promueve entre sus empleados el uso de este medio de transporte como una buena práctica para contribuir a la sostenibilidad. La dirección decidió en 2008 pagar 50 euros extras al mes a aquellos empleados que acudieran en bicicleta a su puesto de trabajo como medida adicional al proceso de certificación ambiental de la empresa.

El restaurante madrileño De la Riva, propuso a sus empleados/as que si iban a trabajar en bici, podrían recibir un aumento de sueldo de hasta el 10%.

En 2016 ya son cuatro los empleados los que acuden en bicicleta al restaurante. Por cada kilómetro recorrido reciben un incentivo de 20 céntimos. Quien más km recorre cada día, recibe entre 80 y 90 euros extra al mes.

El grupo vasco de ingeniería y servicios Ingeteam, que cuenta con 3000 empleados/as va a incentivar económicamente a sus empleados/as para que vayan a trabajar en bicicleta, o se desplacen en este medio de transporte por razones laborales. La empresa pagará un euro al día a quienes usen este medio de transporte, inicialmente en el centro de trabajo ubicado en Albacete con 400 personas en plantilla.

* Liberty Seguros comenzó en abril de 2016 a pagar a sus trabajadores/as que van de casa al trabajo subidos a una bicicleta 0,37 euros por kilómetro recorrido durante los desplazamientos en horario laboral. La aseguradora, que opera en España con las marcas Liberty Seguros, Génesis y Regal, emplea en toda España a más de 1.000 personas, principalmente repartidas en las tres sedes con que cuenta en Madrid, Barcelona y Bilbao.

C. VESTIR DE MANERA MÁS INFORMAL (EN DETERMINADOS SECTORES)

Aunque se puede ir en bicicleta a trabajar vestido/a de diferentes maneras, según las distancias que recorran algunos/as trabajadores/as es posible que se quieran cambiar de ropa al llegar al centro de trabajo. Si en sectores como oficinas, banca o comercio, se permitiera vestir más informal se animaría a muchas personas a acudir en bicicleta.

D. PROVEE INCENTIVOS

Los incentivos pueden ser muy amplios y diferentes en función de cada empresa, se optará por proponer aquellos más adecuados al centro de trabajo. Por poner algunos ejemplos: invitar a desayunar aquellas personas que se desplazan en bicicleta, ofrecer regalos si se hace un número de viajes determinado durante un periodo de tiempo, ofrecer incentivos para aquellas personas que no usan el parking de coches o motos, permitir salir del trabajo una hora antes, etc. En www.enbicialtrabajo.com encontrarás más ejemplos e ideas.

E. CREAR UN PARKING SEGURO PARA BICICLETAS

Los/las empleados/as estarán más dispuestos/as a venir con su bicicleta si saben que tienen un lugar seguro y cubierto para aparcar. Hay que tener en cuenta que el robo es uno de los principales detractores del uso de la bicicleta. El espacio más seguro es dentro del recinto de la empresa en lugar visible. Si se instala cerca de la entrada principal puede funcionar también como elemento persuasivo, para que otros trabajadores empiecen a pedalear. En la plaza de un coche caben hasta 10 bicicletas.

F. PROMOVER EL REGISTRO DE BICICLETAS

G. INSTALAR O RENOVAR DUCHAS Y VESTUARIOS

Aunque no todos los centros de trabajo pueden disponer de estos equipamientos, son realmente muy útiles para potenciar el uso de la bicicleta. Para organizaciones de hasta 100 empleados/as, se recomienda un vestuario de hombres y otro de mujeres, con una ducha cada uno. A través de una encuesta previa entre la plantilla

se podrá identificar si esta medida es determinante para animar a usar la bici.

H. ADQUIRIR UNA FLOTA DE BICICLETAS

Muchas organizaciones están adquiriendo bicicletas para realizar los desplazamientos durante el trabajo y las actividades de ocio o bien para ir y volver de casa al trabajo.

Las flotas pueden ser especialmente útiles para los/las trabajadores/as que viven muy lejos de la empresa y no pueden ir en bicicleta, pero que, en cambio, las pueden usar para ir a las reuniones o durante la hora de comida, o bien como ocio.

Finalmente, y una vez garantizado el acceso seguro y cómodo, aparcamientos y servicios para ciclistas como duchas y taquillas, una medida muy eficaz consiste en restringir el aparcamiento de coches, tal como se viene haciendo en otros países con muy buenos resultados.



U
&
U

making off
ed
ter

LA IMPORTANCIA DE VER
Y SER VISTOS



DECÁLOGO PARA CIRCULAR EN BICI POR LA CIUDAD

LA IMPORTANCIA DE VER Y SER VISTOS

Debemos acostumbrarnos a circular por el sitio natural de la bicicleta que, en ausencia de carril bici o vía ciclable, es la calzada.

Para ello, presta atención a los diez consejos que te proponemos:

1. Respeta las normas y señales de circulación. Si queremos que nos respeten, debemos respetar las normas establecidas.
2. Sitúate en el centro del carril por el que circules. Si la bicicleta se sitúa a la derecha del carril, con la intención de “molestar menos” a los vehículos motorizados, transmite una señal confusa para éstos, ya que puede incitarles a adelantar sin mantener una distancia prudencial durante el adelantamiento. Además, si hay coches aparcados, circular demasiado próximo a ellos puede suponer un peligro añadido por quienes abren la puerta del coche sin cerciorarse de que no pasa nadie.
3. Avisa con antelación los movimientos que vayas a realizar. Para que tu conducta sea predecible para el resto de los conductores, debes conducir en línea recta y marcar debidamente con tus brazos los cambios de dirección que vas a realizar. Haz las maniobras siempre progresivamente y con seguridad.
4. Circula por el carril de la derecha. Normalmente, el ciclista es el vehículo más lento y por tanto los vehículos motorizados no esperan encontrar una bicicleta en el resto de carriles. No obstante, si tienes que girar a la izquierda, es mejor que lo preveas con antelación y te sitúes en el carril de la izquierda con tiempo suficiente. Recuerda que no está permitido circular por los carriles bus.

5. Prioridad para los peatones. Cuando circules en bicicleta por zonas de uso compartido señalizadas o zonas de prioridad peatonal que cumplan los requisitos de la Ordenanza, debes tener en cuenta que tú no tienes la prioridad. Adecua tu velocidad a la de los peatones y conduce de manera prudente sin incomodarles en ningún caso.
6. Asegúrate de que eres visible para todos los usuarios de la vía. En condiciones de baja visibilidad, utiliza luces y elementos reflectantes que te hagan suficientemente visible. En cualquier caso, busca siempre el contacto visual con el resto de conductores, es la mejor forma de asegurarte de que te han visto.
7. En caso de viento o lluvia, extrema las precauciones y ten presente que los riesgos aumentan.
8. Busca un itinerario seguro. Merece la pena emplear un poco de tiempo en pensar la ruta que vas a seguir antes de salir de casa. Seguramente paralela a la calle que sueles utilizar cuando transitas a pie o en vehículo motorizado, exista una calzada pacificada, un carril bici, un paseo o central o cualquier otra alternativa más favorable a la circulación en bicicleta.
9. Mantén tu bicicleta en buen estado. Es importante hacer revisiones periódicas de los frenos, cambios, neumáticos y luces.
10. Para tu tranquilidad contrata un seguro de responsabilidad civil. Un seguro de responsabilidad civil te será muy útil para hacer frente a los daños que pudieras hacer con la bicicleta a terceras personas.

Y RECUERDA:

aunque tengas la razón, la integridad física es lo primero.

¿CÓMO APARCAR TU BICI DE FORMA SEGURA?



Un lazo para la rueda delantera y cuadro

Rueda trasera expuesta
SEGURIDAD DÉBIL



Aparcabis de suelo bajo

NO RECOMENDADO



Dos lazos para ruedas y cuadro

SEGURIDAD ÓPTIMA



Un lazo de anclaje central

Ruedas expuestas
NO RECOMENDADO



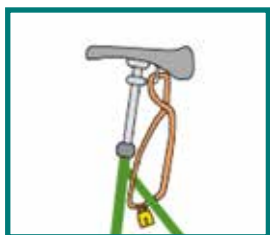
Candado con forma de U

Dos ruedas y cuadro
SEGURIDAD ÓPTIMA



Un lazo para la rueda trasera y cuadro

Rueda delantera expuesta
SEGURIDAD DÉBIL



Fija tu sillín
RECOMENDADO



Licencia Creative Commons.
Eres libre de imprimir y difundir este esquema para usos no comerciales, citando su procedencia.

Fuente: **Pedaleando por Valencia. Guía básica.** Pau Lagunas. Edicions L'Obrador, 2015.

PLANIFICACIÓN DEL AÑO 2017

Diciembre

No.
1
2
3
4
5

TICKET



247085



MÁS INFORMACIÓN

<http://fotosiraltrabajodeotramanera.blogspot.com.es/>

http://www.saludlaboralymedioambiente.ccooaragon.com/index_movilidad.php

En la “Caja de herramientas” de la web www.enbicialtrabajo.com encontrarás más información, ideas y recomendaciones que pueden ser de ayuda. En ella podrás descargar guías y documentos de gran ayuda:

- Guía “Planificar por una movilidad en bicicleta”
- La Guía “Paso a paso”, diseñada para comenzar a promover el uso de la bicicleta desde y entre los trabajadores/as.
- Guía para aparcamientos para bicicleta
- Creación de itinerarios seguros en bicicleta al trabajo.
- Manual sobre flotas de bicicletas
- Encuesta de movilidad

■ Bicicleta Club de Catalunya: www.bacc.cat

■ Centro de Referencia de movilidad de ISTAS: www.istas.net/movilidad. Información sobre qué se hace en otras ciudades y consultar ideas y consejos para buenas prácticas en: <http://www.istas.net/web/abreenlace.asp?idenlace=9650>

http://www.dgt.es/multimedia/educacion_vial/books/3/book.pdf

<http://www.dgt.es/PEVI/eduvial/guias-didacticas-recursos/Guia-del-ciclista-marcadores.pdf>

<http://www.dgt.es/PEVI/programaBicicleta/inicio.swf>

<https://web.ua.es/es/ecocampus/documentos/campanas/movilidad/conduccion-bicicletas.pdf>

<http://labicikleta.com/>

<http://es.wikihow.com/andar-en-bicicleta>

<https://www.btwin.com/blog/es/blog-y-actualidad/familia/consejos-practicando-asi-familia/como-atar-bien-la-bicicleta/>

Esta publicación está basada en algunas de sus partes en las informaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Zaragoza, algunas webs de las entidades mencionadas, en publicaciones del Centro de referencia de movilidad de ISTAS y en el documento *“En bici al trabajo. Planificar para una movilidad en bicicleta”* elaborado por Bicicleta Club de Cataluña que a su vez se basó en Sustrans (www.sustrans.org.uk).

¡CONSÚLTANOS!

Departamento de medio ambiente y movilidad

E-mail: m.ambiente.ar@aragon.ccoo.es

Más información en la web:

www.saludlaboralymedioambiente.ccooaragon.com

<http://fotosiraltrabajodeotramanera.blogspot.com.es/>

www.ccooaragon.com

Pº Constitución 12 (50008) Zaragoza
Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO Aragón

Actividad realizada por Comisiones Obreras de Aragón
en el marco de un convenio de colaboración con la
Agencia de medio ambiente y sostenibilidad del
Ayuntamiento de Zaragoza

