



Movilidad al trabajo en el Consortio de Transportes

Luis Clarimon .Secretario de Salud Laboral , Medio Ambiente y Movilidad.

Comisiones Obreras de Aragón

Madrid 3 de octubre 2019

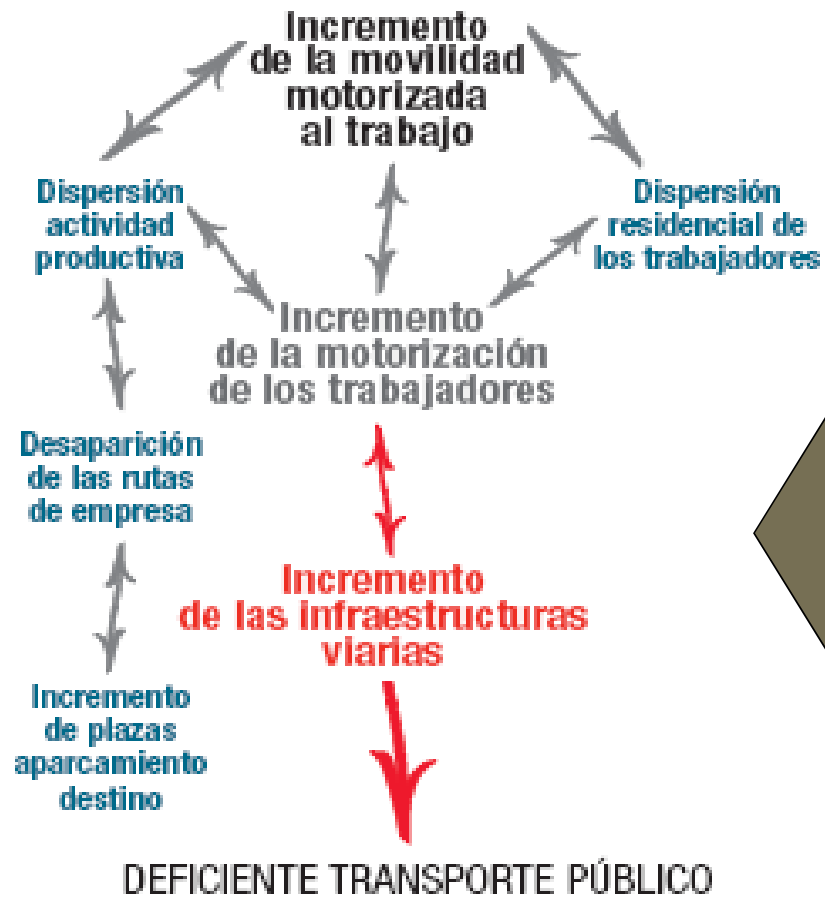


comisiones obreras
de Aragón



La situación.

Movilidad al trabajo: modelo actual



Vehículo privado motorizado para ir y volver al trabajo

Movilidad al trabajo: modelo actual

Transporte:

- responsable de casi la mitad de las emisiones de CO₂
- el principal causante de la contaminación de las ciudades



Enfermedades relacionadas con el humo de los coches:

- asma infantil,
- aumento de alergias,
- alteración del ánimo, estados de tensión, estrés
- problemas respiratorios (bronquitis)
- enfermedades cardiovasculares

En España, más de 17.000 personas mueren cada año por enfermedades relacionadas con la contaminación del aire (APHEIS).

Impactos sociales y ambientales

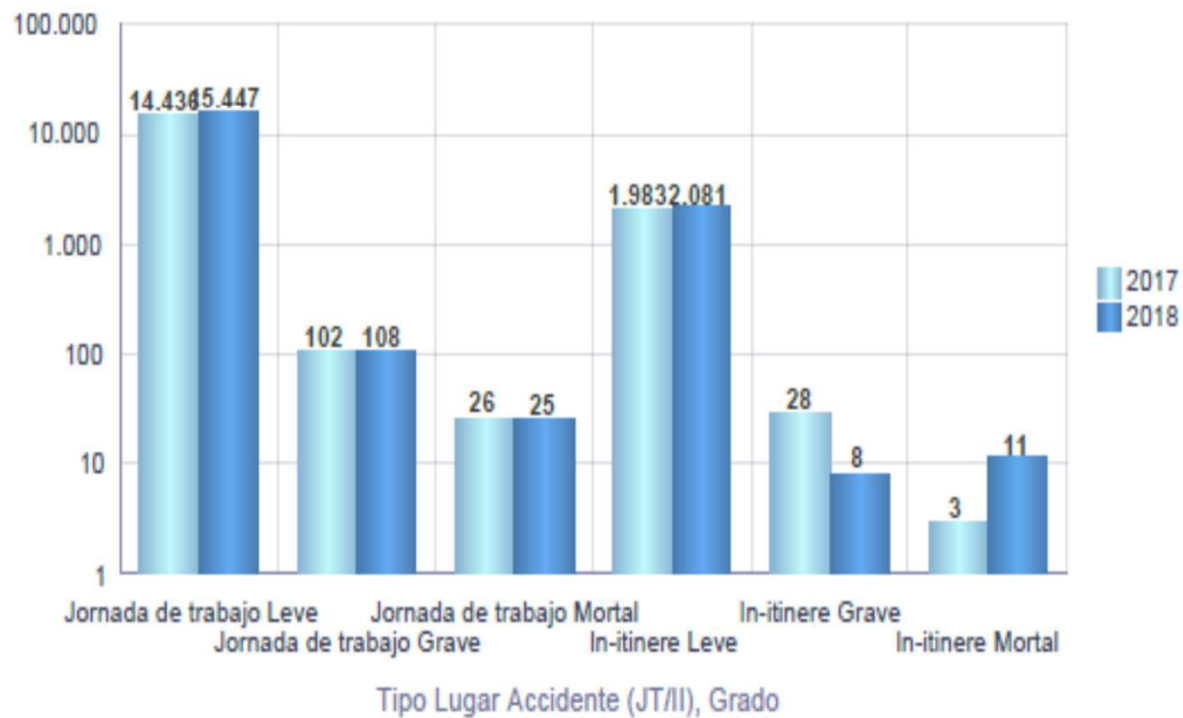
El coste anual de la congestión del transporte por carretera en Europa subió de un **1% a un 2%** del PIB desde 2004 a 2008



Fuente: External costs of transport in Europe, Delft, Infrac y Fraunhofer, 2011

Siniestralidad *in itinere* con baja medica. Aragon.

Comparativa 2017/2018 por Lugar del Accidente y Grado de Lesión [Enero-Diciembre]



Accidentes In-itinere por sexo



Objetivos Impulsar la Accesibilidad y la Movilidad Sostenible.

- Reducir consumo energético
- Reducir importaciones energéticas
- Disminuir emisiones GEI
- Reducir deterioro aire.
- Disminuir siniestralidad.
- Reducir atascos.
- Erradicar exclusión social de un modelo basado en vehículos privados motorizados.



Algunas actuaciones

De CCOO Aragón con el soporte técnico de ISTAS en el marco de un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Zaragoza.

**Diagnosis de la red
actual de transporte
urbano de Zaragoza y
propuestas de mejora**

septiembre 2011



Elaborado por:



**Diagnosis de la red
actual de transporte
urbano de Zaragoza y
propuestas de mejora**

septiembre 2011



Elaborado por:



Encuesta sobre Movilidad al trabajo de personas residentes en Zaragoza (año 2015)

Informe

Encuesta realizada durante los meses de octubre a diciembre de 2015 en el marco de un Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Zaragoza y Comisiones Obreras de Aragón.



comisiones obreras de Aragón



IERM
INSTITUTO IBEROAMERICANO DE ESTADÍSTICA Y METEOROLOGÍA



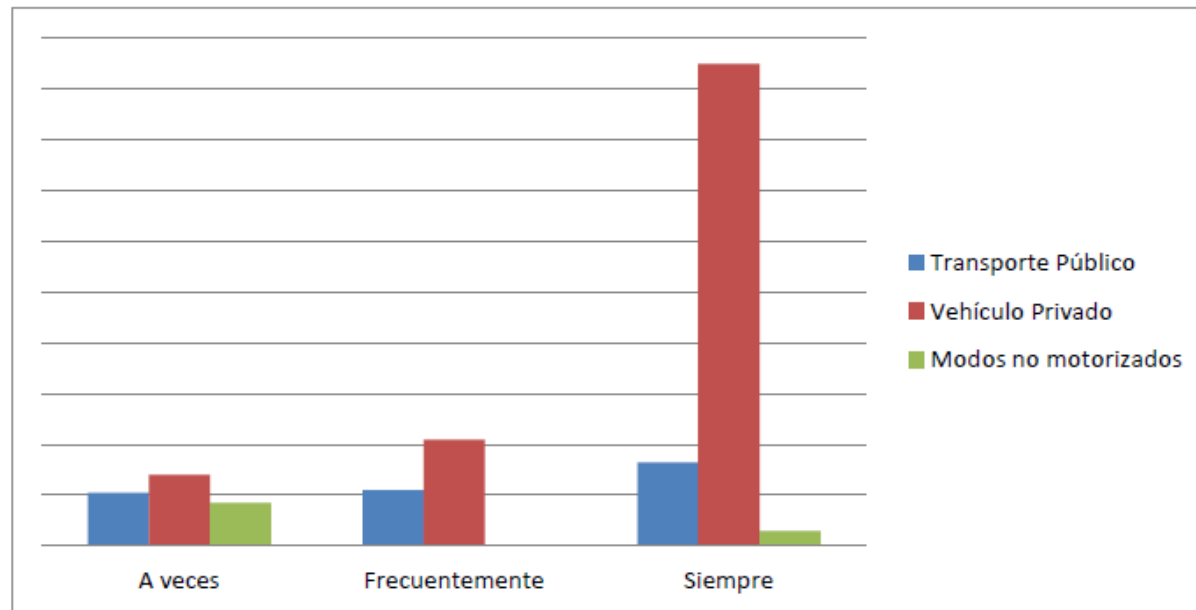
AGENDA
AGENCIACIÓN DE SERVICIOS



Ayuntamiento
Zaragoza

¿Por qué y como no movemos al trabajo?

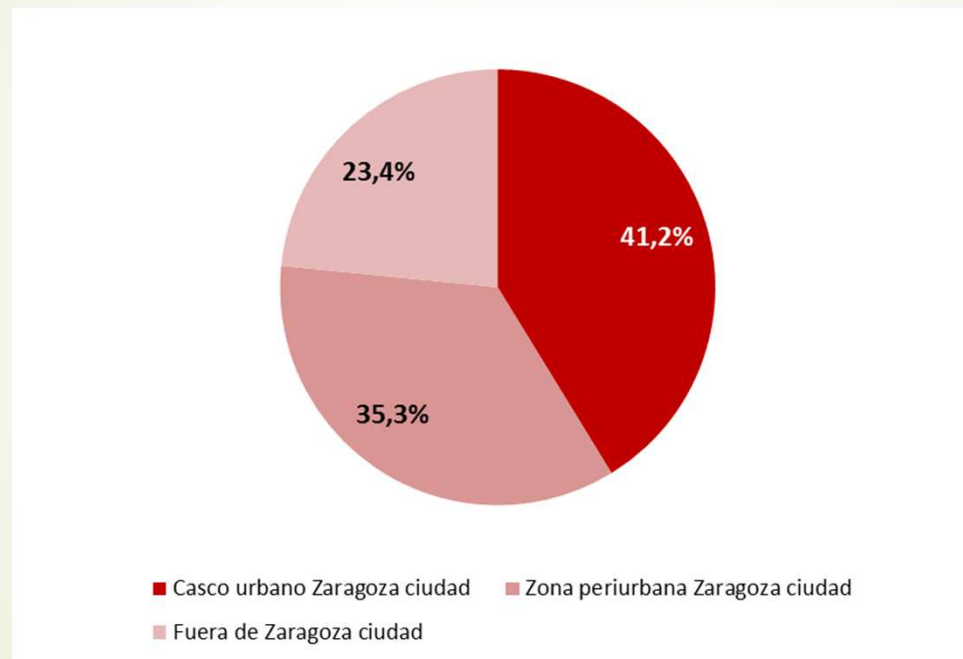
Elección de modos de desplazamientos entre Zaragoza y Póligonos industriales



Fuente: Directrices Metropolitanas de Movilidad. Consorcio de transportes del área de Zaragoza. 2016

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

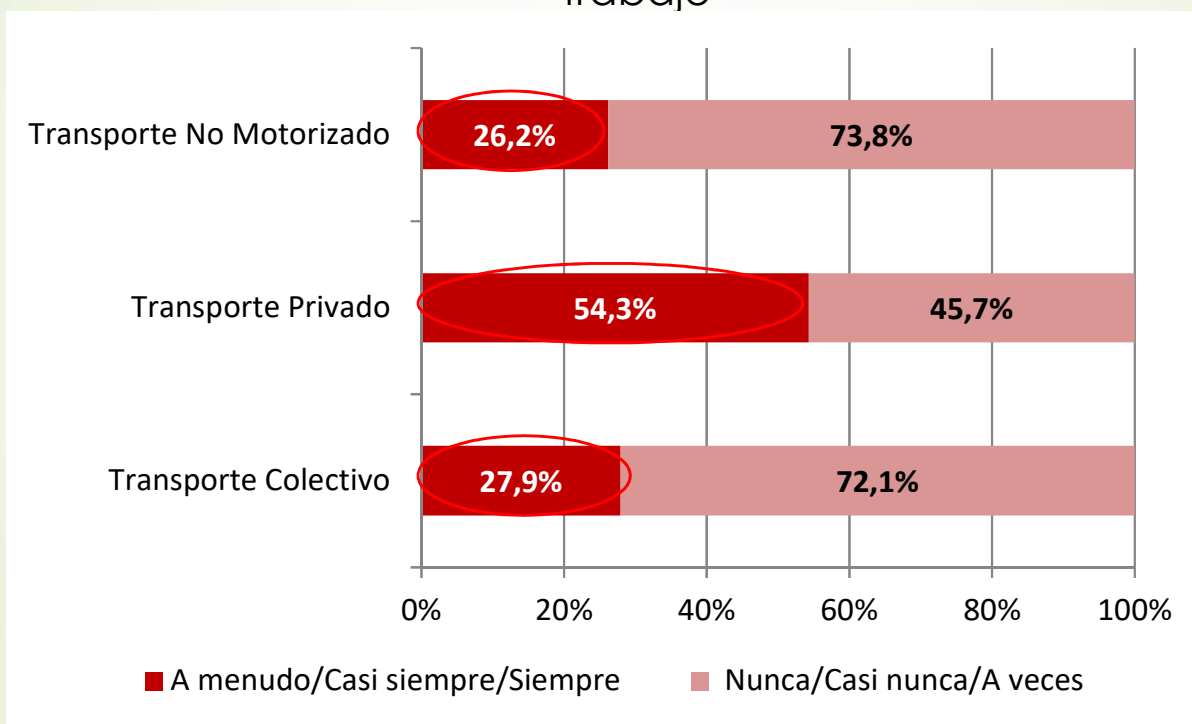
Flujos por movilidad laboral. Interiores y exteriores a Zaragoza ciudad



Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Cómo nos movemos para ir y volver al trabajo?

Uso habitual de los medios de transporte en la movilidad al trabajo



Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Flujos por movilidad laboral. Interiores y exteriores a Zaragoza ciudad según sexo, edad y nivel de estudios

		Casco urbano Zaragoza ciudad		Zona periurbana Zaragoza ciudad		Fuera de Zaragoza		Total	
Sexo	Hombre	49,9	36,3%	51,5	37,4%	36,2	26,3%	137,6	100,0%
	Mujer	54,4	47,0%	38,6	33,3%	22,8	19,7%	115,9	100,0%
Edad	De 16 a 29	11,4	42,4%	9,7	36,0%	5,8	21,7%	27,0	100,0%
	De 30 a 44	35,9	32,5%	45,4	41,0%	29,3	26,5%	110,7	100,0%
	De 45 a 64	57,0	49,2%	35,0	30,2%	23,9	20,6%	115,8	100,0%
Nivel de estudios	Sin estudios y primarios	9,6	25,6%	13,5	36,1%	14,3	38,3%	37,5	100,0%
	Estudios secundarios	27,9	31,9%	35,9	41,1%	23,6	27,0%	87,3	100,0%
	Estudios superiores	66,4	52,3%	39,3	31,0%	21,1	16,7%	126,8	100,0%
Total		104,3	41,2%	90,1	35,5%	59,0	23,3%	253,4	100,0%

Distancia del domicilio al lugar de trabajo según uso de transporte prioritario

Distancia del Domicilio al Lugar de Trabajo (metros)	No motorizado	Transporte privado	Transporte público	Total
Media	2.618	12.386	9.640	9.901
Total	107	252	111	512

Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Uso de modos de transporte para ir o volver del trabajo según sexo

		Hombre		Mujer		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	105,7	74,5%	86,3	73,1%	192,0	73,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	36,3	25,5%	31,8	26,9%	68,1	26,2%
	Total	142,0	100,0%	118,1	100,0%	260,1	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	58,5	41,3%	60,2	51,0%	118,7	45,7%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	83,1	58,7%	57,9	49,0%	141,0	54,3%
	Total	141,5	100,0%	118,1	100,0%	259,6	100,0%
Transporte Colectivo	Nunca/Casi nunca/A veces	108,0	76,3%	78,8	67,0%	186,7	72,1%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	33,6	23,7%	38,9	33,0%	72,4	27,9%
	Total	141,5	100,0%	117,6	100,0%	259,2	100,0%

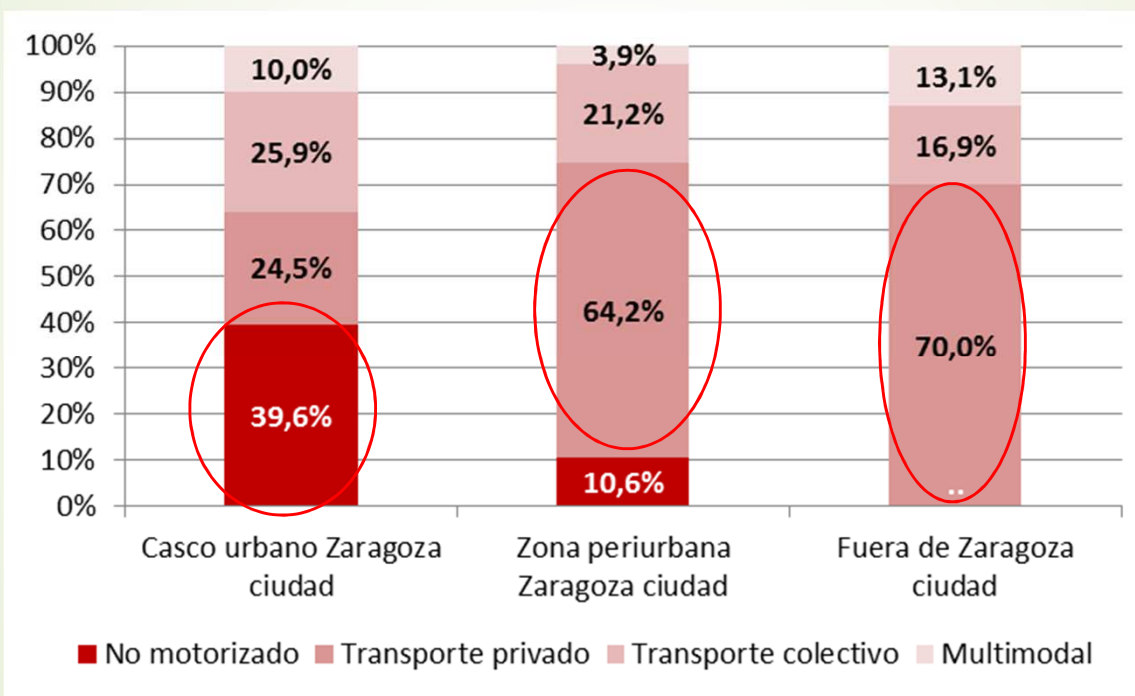
Uso de modos de transporte para desplazarse al trabajo según edad

		De 16 a 29		De 30 a 44		De 45 a 64		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	20,0	71,5%	94,6	82,6%	77,4	65,8%	192,0	73,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	..	..	19,9	17,4%	40,2	34,2%	68,1	26,2%
	Total	28,0	100,0%	114,5	100,0%	117,6	100,0%	260,1	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	16,9	60,5%	37,4	32,6%	64,4	54,9%	118,7	45,7%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	11,1	39,5%	77,1	67,4%	52,8	45,1%	141,0	54,3%
	Total	28,0	100,0%	114,5	100,0%	117,1	100,0%	259,6	100,0%
Transporte Colectivo	Nunca/Casi nunca/A veces	17,3	61,8%	87,6	76,8%	81,9	69,9%	186,7	72,1%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	10,7	38,2%	26,5	23,2%	35,3	30,1%	72,4	27,9%
	Total	28,0	100,0%	114,0	100,0%	117,1	100,0%	259,2	100,0%

Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Uso principal de los medios de transporte en la movilidad laboral según ubicación del lugar de trabajo



Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Modo de transporte principal para desplazarse al trabajo según sector de actividad. Unidad: miles de personas

	Sector público	Servicios	Industria	Agricultura y construcción
No motorizado	33,1%	24,0%	..	..
Transporte privado	34,7%	43,7%	67,6%	..
Transporte colectivo	21,8%	24,9%	19,5%	..
Multimodal	10,4%	7,4%	10,2%	..
Total	100,0% (115)	100,0% (275)	100,0% (145)	100,0% (20)

Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Duración de los desplazamientos al trabajo, ida y vuelta, según ubicación del lugar de trabajo

	Casco urbano Zaragoza ciudad		Zona periurbana Zaragoza ciudad		Fuera de Zaragoza ciudad		Total	
	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio
1-10 minutos	22,3%	19,9%	14,8%	14,3%	..	..	15,5%	14,4%
11-20 minutos	49,7%	48,0%	52,3%	51,6%	29,9%	26,0%	46,0%	44,1%
21-30 minutos	17,9%	18,6%	24,3%	27,0%	30,0%	32,3%	23,0%	24,8%
31-40 minutos	..	..	..	..	..	..	6,6%	6,8%
41 minutos y más	..	..	..	..	25,7%	25,7%	8,9%	9,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	232		199		132		563	

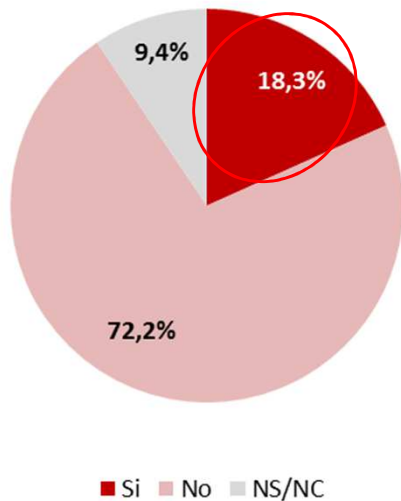
¿Cuánto tiempo tarda en ir y volver del trabajo según uso de transporte prioritario para ir o volver del trabajo?

	No motorizado		Transporte privado		Transporte público		Total	
	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio
1-10 minutos	38,8%	37,8%	11,6%	10,5%	..	..	16,0%	14,9%
11-20 minutos	42,5%	44,3%	53,5%	51,5%	39,9%	35,3%	46,2%	44,2%
21-30 minutos	..	..	24,1%	27,1%	25,1%	28,3%	22,5%	24,4%
31 minutos y más	..	..	10,8%	10,9%	27,0%	28,7%	15,3%	16,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	117		283		128		577	

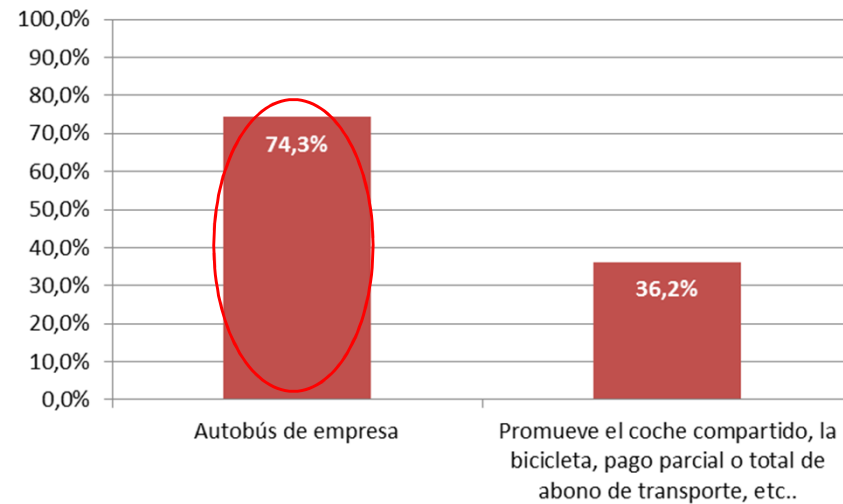
Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

¿Su empresa ofrece a los trabajadores/as alguna medida de movilidad sostenible?



¿Qué medida de movilidad sostenible ofrece su empresa a los trabajadores/as?



Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

La empresa ofrece a los trabajadores/as alguna medida de movilidad sostenible

		Si		No		NS/NC		Total	
Ubicación del lugar de trabajo del entrevistado	Casco urbano Zaragoza ciudad	5,1	4,9%	90,3	86,8%	8,6	8,3%	104,0	100,0%
	Zona periurbana Zaragoza ciudad	19,5	21,8%	64,5	71,5%	6,0	47,0%	90,0	100,0%
	Fuera de Zaragoza ciudad	21,5	36,5%	27,5	46,6%	10,0	16,9%	59,0	100,0%
Número de personas que trabajan en la empresa	Hasta 100 personas	10,4	8,5%	99,5	81,7%	11,8	9,7%	121,7	100,0%
	De 100 a 250 personas	..	..	23,5	68,6%	5,9	17,1%	34,3	100,0%
	Más de 250 personas	32,4	31,5%	63,5	61,8%	6,9	6,7%	102,7	100,0%
Sector de actividad de la empresa	Sector público	..	..	45,5	83,0%	..	..	54,9	100,0%
	Servicios	10,5	8,3%	105,3	83,8%	9,9	7,9%	125,7	100,0%
	Industria	29,8	44,8%	28,0	42,2%	..	..	66,4	100,0%
Hay representación sindical de los trabajadores en la empresa	Si	40,5	23,5%	122,2	71,1%	9,2	5,4%	171,9	100,0%
	No	5,5	8,5%	52,5	81,2%	6,7	10,3%	64,7	100,0%
Total		46,0	19,4%	174,7	73,8%	15,9	6,7%	236,7	100,0%

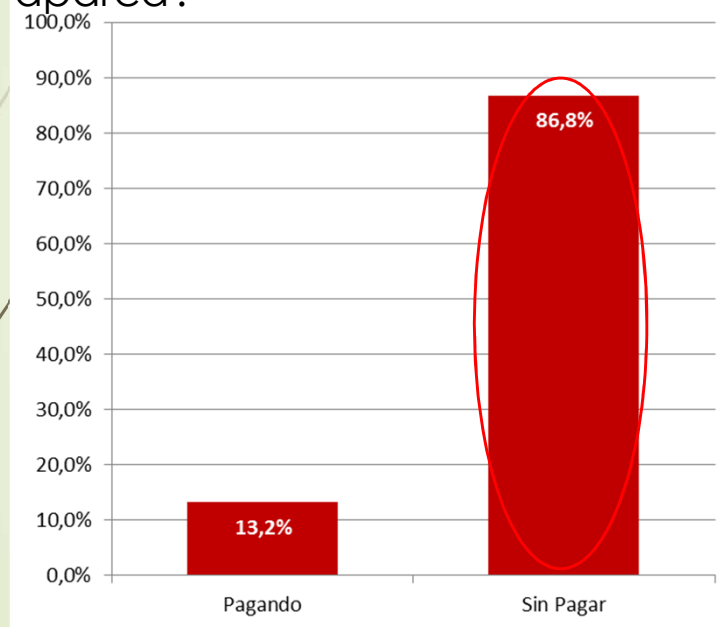
Frecuencia de uso del autobús de empresa para ir o volver del trabajo

	Autobús de empresa	
	IDA al trabajo	Vuelta del trabajo
Nunca/Casi nunca/A veces	54,2%	53,2%
A menudo/Casi siempre/Siempre	45,8%	46,8%
Total	100,0%	100,0%
	78	78

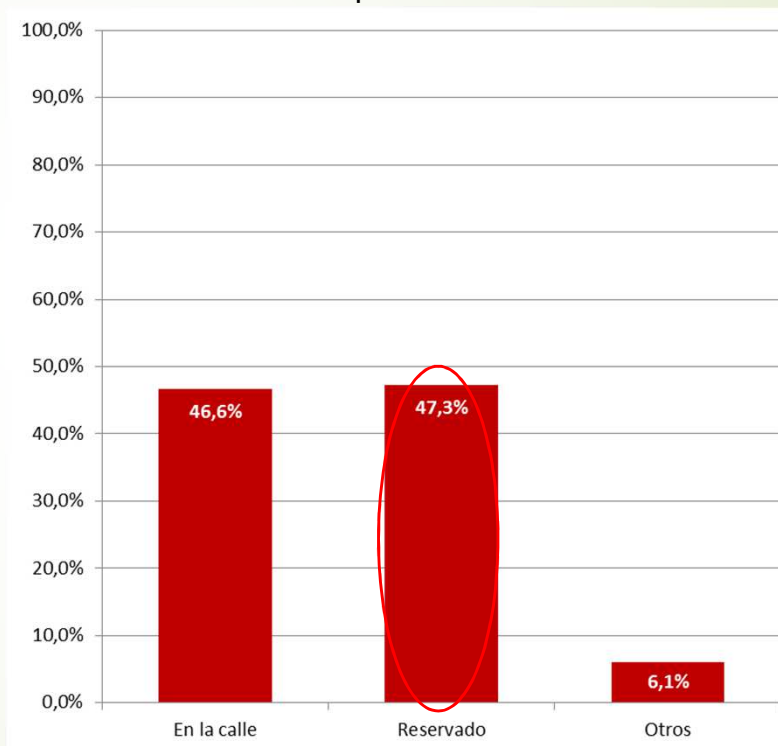
Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

En su lugar de trabajo, ¿Cómo aparca?



En su lugar de trabajo, ¿Dónde aparca?



Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Uso habitual de los modos de transporte según disponibilidad de plaza de aparcamiento reservada y gratuita en su lugar de trabajo

		Si		No		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	248	87,9%	170	60,1%	423	74,0%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	34	12,1%	113	39,9%	148	26,0%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	78	27,9%	175	61,7%	256	45,0%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	203	72,1%	108	38,3%	313	55,0%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%
Transporte Público	Nunca/Casi nunca/A veces	224	79,7%	187	66,1%	414	72,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	57	20,3%	96	33,9%	155	27,2%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%

Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Como no movemos para ir y volver al trabajo?

Disponibilidad de permiso de conducir según sexo, edad y nivel de estudios finalizados

		Coche		Moto		Total	
		Si	No	Si	No		
Sexo	Hombre	94,5%	..	26,2%	73,8%	315	100,0%
	Mujer	79,5%	20,5%	9,5%	90,5%	262	100,0%
Edad	De 16 a 29	84,9%	..	..	80,4%	62	100,0%
	De 30 a 44	89,7%	10,3%	19,9%	80,1%	254	100,0%
	De 45 a 64	86,4%	13,6%	17,1%	82,9%	260	100,0%
Nivel de estudios	Sin estudios y primarios	80,1%	..	22,4%	77,6%	85	100,0%
	Estudios secundarios	87,4%	12,6%	16,3%	83,7%	200	100,0%
	Estudios superiores	90,0%	10,0%	19,3%	80,7%	289	100,0%
Total		87,7%	12,3%	18,6%	81,4%	260	100,0%

¿Algún coche lo conduce habitualmente el entrevistado?

		Si	No	Total
Sexo	Hombre	261 87,9%	36 12,1%	297 100,0%
	Mujer	161 69,9%	69 30,1%	231 100,0%
Edad	De 16 a 29	32 59,1%	22 40,9%	55 100,0%
	De 30 a 44	209 88,5%	27 11,5%	237 100,0%
	De 45 a 64	181 76,4%	56 23,6%	237 100,0%
Nivel de estudios	Sin estudios y primarios	56 75,5%	.. ..	74 100,0%
	Estudios secundarios	149 81,1%	35 18,9%	184 100,0%
	Estudios superiores	214 80,3%	52 19,7%	267 100,0%
Total		419 79,9%	105 20,1%	525 100,0%

Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

¿Cómo nos movemos para ir y volver al trabajo?

Dos modelos opuestos de pautas de movilidad al trabajo:

- Los desplazamientos al casco urbano son los **más sostenibles**
- Son desplazamientos más cercanos y se dedica menos tiempo para realizarlos
- Los realizan preferentemente, mujeres que trabajan en el sector público, tienen más de 45 años y estudios superiores y, principalmente, residen en el casco o centro urbano de la ciudad

- En los desplazamientos a la zona periurbana y fuera del municipio de Zaragoza se imponen los **modos privados motorizados**
- Desplazándose más lejos y dedicando más tiempo
- Los realizan, preferentemente, hombres de mediana edad, que trabajan en el sector de la industria y no tienen estudios o los tienen primarios

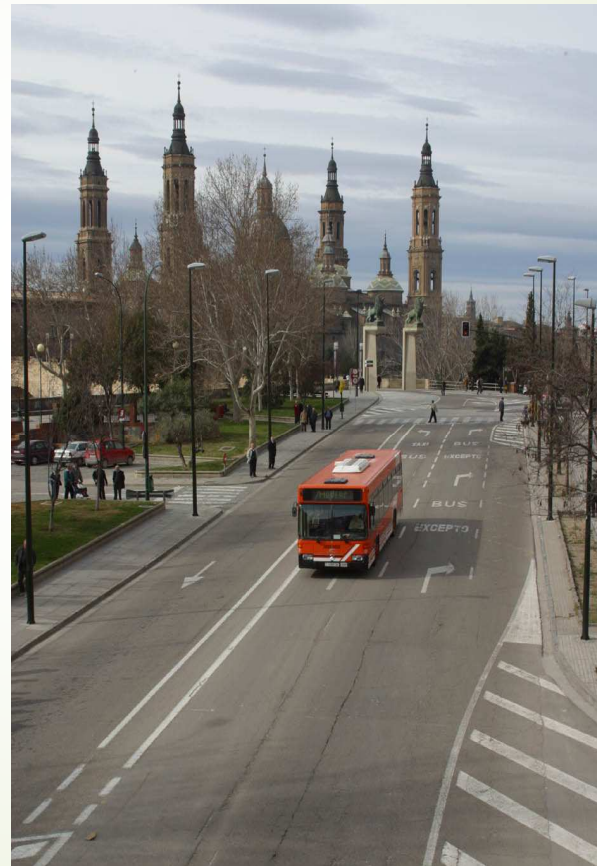
Fuente: Encuesta de Movilidad al Trabajo de Zaragoza. CCOO de Aragón e ISTAS. 2015

Plan de movilidad del polígono PLAZA

- ✓ CCOO de Aragón conjuntamente con ISTAS realizaron una estrategia de intervención sindical y un estudio para elaborar propuestas para garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable y equitativa de los trabajadores/as del PLAZA



Pacto ciudadano por la movilidad sostenible en Zaragoza





Transporte al trabajo y consorcio de transportes

- ▶ Jornadas Movilidad al trabajo 2015.
 - ▶ Rutas de autobús de empresas mancomunadas
- ▶ Soporte técnico de ISTAS
- ▶ Compromiso del Consorcio



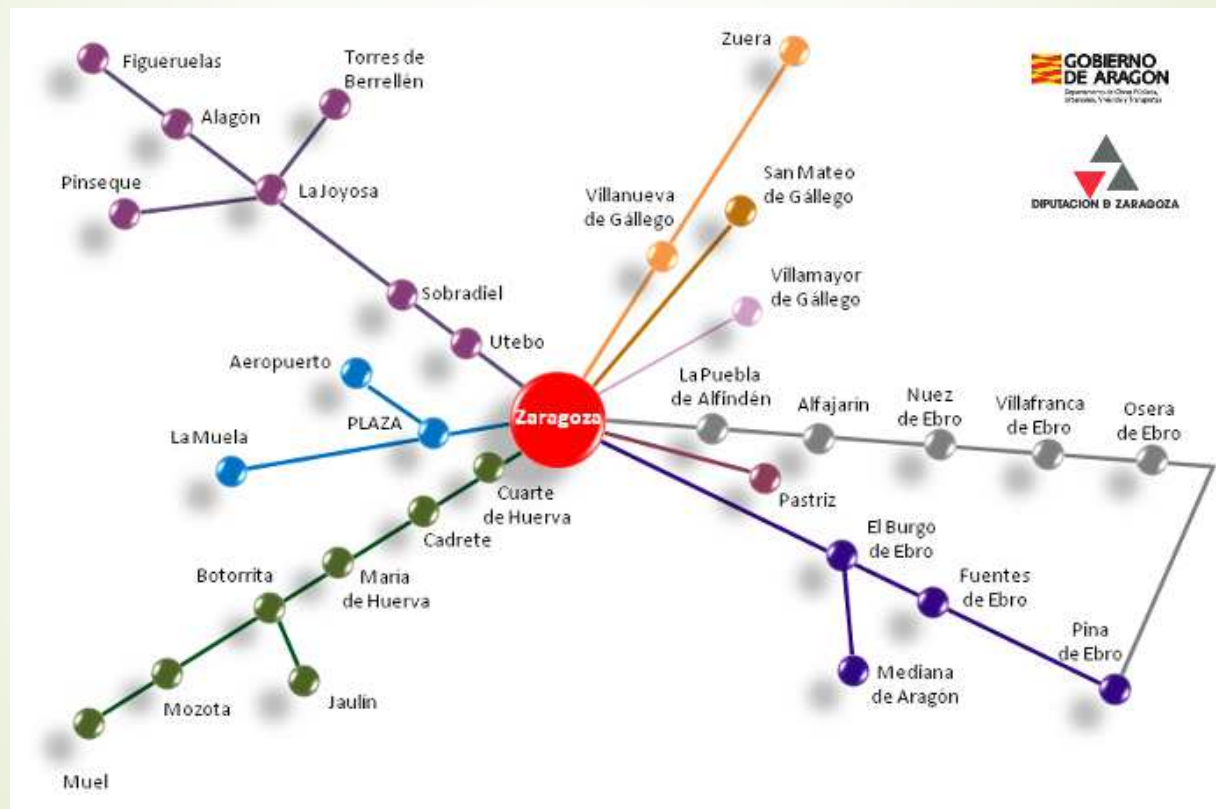
Qué es el Consorcio de Transportes

El Consorcio es una entidad pública de carácter asociativo, que tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las entidades, así como en su caso, con la Administración General del Estado, a fin de coordinar el ejercicio de las competencias en materia de planificación, creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte.

Administraciones integradas y ámbito territorial

Forman parte del Consorcio el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial de Zaragoza y los 30 Ayuntamientos del área de Zaragoza.

Ámbito del Consorcio de Transportes de Zaragoza y su entorno.



La Accesibilidad y movilidad sostenible al trabajo

La función del transporte es crear accesibilidad sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria

Accesibilidad es la facilidad con la que los bienes y servicios pueden ser alcanzados o utilizados por todas las personas, la facilidad del encuentro con las demás personas

Accesibilidad se identifica por tanto con proximidad

La **acción sindical** de los delegados y delegadas y de la estructura sindical debe **incorporar como objetivo el derecho a la accesibilidad y la movilidad sostenible** de los trabajadores y trabajadoras


La **negociación colectiva** como un instrumento fundamental para **mejorar las condiciones de trabajo** debe promover la movilidad sostenible al trabajo

El **diálogo social** como herramienta de negociación y acuerdo entre empresariado, AAPP y sindicatos debe incluir **el fomento de la movilidad sostenible** en beneficio de todos

Movilidad

Incluir el derecho de los trabajadores y trabajadoras a la accesibilidad y la movilidad sostenible en :

- ▶ En los **Convenios colectivos**, acuerdos y pactos de empresa
- ▶ En la evaluación y los **Planes de prevención de riesgos laborales** (Comité de seguridad y salud)
- ▶ En los **planes de igualdad** de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres
- ▶ En los **Sistemas de gestión ambiental** (EMAS, ISO14001)
- ▶ En la **Responsabilidad social corporativa** (compromiso empresarial con la calidad de las condiciones laborales)



Rutas de autobús mas atractivas .Mejorar . Actualizar.

- ▶ Estos servicios deben ser potenciados, mejorando su eficacia para que sean más atractivos, en los que se refiere a tiempo de recorrido, cobertura horaria y territorial, localización de las paradas, etc. Para así, abarcar a más trabajadores que se puedan beneficiar y convencerlos para que los utilicen. Pero, también debe haber un seguimiento continuo para ir adaptándolos a las nuevas necesidades de los trabajadores a medida que vayan surgiendo.
- ▶ Una manera de lograrlo es mancomunar los servicios de autobuses que ofrecen distintas empresas, incrementando el número de potenciales usuarios atraídos por estos servicios. Pues así, todos los trabajadores de estas distintas empresas se pueden beneficiar de una mejor y mayor oferta y, a la vez, se pueden incorporar empresas medianas y pequeñas. Empresas que por sí solas no tienen capacidad para ofrecer estos servicios de autobús a sus respectivos trabajadores. En consecuencia, puede acabar siendo el autobús del polígono, parque empresarial, complejo de oficinas, etc.



Ejemplos a seguir

- ▶ El I-Bus es una iniciativa de seis empresas situadas en el área industrial del puerto de Amberes -Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto y Solvay-, que cuenta con el apoyo de la Cámara de Comercio de la región. <http://www.i-bus.be/>
- ▶ El PR4 y el autobús del parque de negocios Mas Blau en el Prat de Llobregat
- ▶ Servicio inter-empresas en el Parque empresarial de la Ribera del Loira de Madrid



Mancomunar autobuses de empresa

- Mancomunar autobuses de empresa ,entre varios empresas de un mismo polígono o area empresarial ,es una fórmula para mejorar la oferta de servicios de transporte colectivo pudiendo ofrecer más rutas, mejores horarios y mayor cobertura territorial que beneficia a los trabajadores y a las empresas que ya disponen de este servicio y a empresas que carecen de él. Pudiéndose ,integrar pequeñas y medianas empresa que tienen menos capacidad para ofrecerlo en solitario.



Algunos pasos....

- Jornadas de sensibilización y debate
- Establecer un ámbito o marco de trabajo : el Consorcio
- Crear mesa de trabajo de transporte a los polígonos
- Dotación económica del Ayuntamiento de Zaragoza.
- Agentes interesados. Fijar zonas de trabajo
- Análisis y propuestas concretas
- Aplicación de TIC,S
- Paso a paso.....

Estudio y diseño de soluciones de Transporte Colectivo y otras medidas complementarias en el Polígono Plaza y en el Eje Industrial de la Ctra. de Castellón (N-332).

**Análisis Servicio Coordinado Rutas de Empresa
Ctra. de Castellón**

julio de 2019



DIRECTRICES DE MOVILIDAD

Directriz 7.3 "Lanzar un programa metropolitano de incentivos que impulse la movilidad sostenible a los centros generadores de movilidad y centros de trabajo".



Constitución de la mesa de movilidad a los polígonos industriales



Asistencia Técnica para el DISEÑO DE SOLUCIONES DE TRANSPORTE COLECTIVO y medidas complementarias en el P.I. Plaza y el Eje Industrial de Carretera de Castellón

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1

FASE I. CONSTITUCIÓN GRUPO DE TRABAJO

2

FASE II TRABAJOS DE CAMPO

Encuestas a empresas y trabajadores

Análisis horarios y rutas de empresa actuales

Identificación de importantes solapes

Grupo de trabajo

PROPUESTA

3

FASE III. ESTUDIO Y DISEÑO PRELIMINAR DE LAS PROPUESTAS

4

FASE IV. PROYECTO DE EXPLOTACIÓN DE LAS PROPUESTAS

1

Grupo de Trabajo CTRA DE CASTELLÓN

Convocatoria de todos los agentes sociales implicados para presentar e instar a participar en el proyecto

18 Asistentes

2

Entrevista principales agentes

15 Entrevistas

3

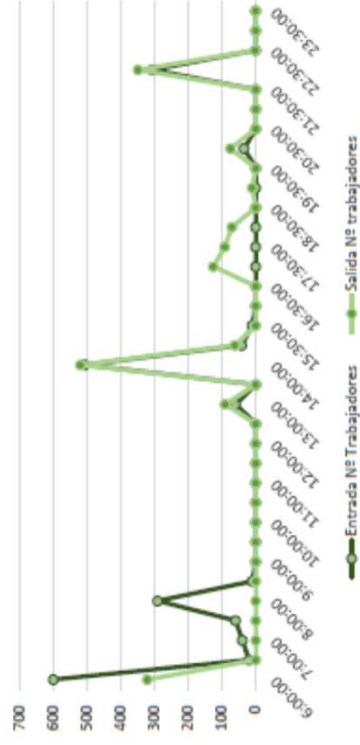
Encuestas

Realización de encuestas en formato papel y on-line

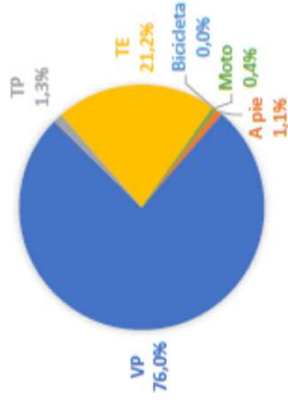
15 encuestas de Empresas y 238 de Trabajadores

Encuestas

Identificación de pautas de entrada y salida



Elección mayoritaria del vehículo privado en los viajes a/desde el trabajo



El 63% de los trabajadores que no usan el transporte de empresa lo harían en caso de mejora

Uso Transporte de empresa en caso de mejora



Próximos pasos



Introducción

A continuación se presenta el análisis realizado y la propuesta de consolidación y optimización de rutas de empresa en PLAZA.



FASE I

Propuesta de servicios Mancomunados para rutas actuales en horarios coincidentes

FASE II

- Optimización de rutas
- Incorporación de empresas sin servicio en la actualidad
- Posible incorporación de usuarios individuales

Criterios Propuesta

- 1 Reducir el número de expediciones necesarias para atender al conjunto de pasajeros actuales manteniendo la calidad del servicio (cobertura, tiempo de viaje, distancia a la parada, etc.)
- 2 Aumentar el abanico de rutas disponibles para cada una de las empresas.
- 3 Únicamente se han tenido en cuenta las expediciones regulares y jornada ordinaria
- 4 Mínimas adaptaciones en los horarios de llegada (+/- 10 minutos)
- 5 Modificación de puntos de parada como máximo a 400 metros de los actuales y a 150 metros en media
- 6 No se dispone de información de la ocupación

Situación Actual Vs Propuesta

NÚMERO DE RUTAS

SENTIDO	HORA	RUTAS ACTUALES	RUTAS PROPUESTAS
IDA	6:00	10	6
IDA	7:00	3	3
IDA	8:00	7	5
IDA	8:30	3	3
IDA	9:00	6	5
IDA	9:30	1	1
IDA	11:00	1	1
IDA	14:00	10	6
IDA	15:00	3	3
IDA	22:00	4	4
IDA	23:00	3	3

SENTIDO	HORA	RUTAS ACTUALES	RUTAS PROPUESTAS
VUELTA	6:00	9	6
VUELTA	7:00	3	3
VUELTA	11:00	1	1
VUELTA	14:00	10	6
VUELTA	15:00	3	3
VUELTA	16:00	1	1
VUELTA	16:30	1	1
VUELTA	17:00	8	5
VUELTA	17:30	3	2
VUELTA	18:00	6	4
VUELTA	19:00	1	1
VUELTA	20:00	1	1
VUELTA	22:00	5	3
VUELTA	23:00	3	3

Situación Actual Vs Propuesta

TIEMPOS DE RECORRIDO



4 MIN

MEJORA EL TIEMPO
RECORRIDO DE
MEDIO DE
TODAS LAS RUTAS



6 MIN

MEJORA EL TIEMPO
RECORRIDO
DE LAS RUTAS
OPTIMIZADAS

38,2

PROPUESTA

44,1

ACTUAL

34,0 36,0 38,0 40,0 42,0 44,0 46,0

Situación Actual Vs Propuesta

PARÁMETROS DE PRODUCCIÓN



DEFINICIÓN GESTIÓN DEL SERVICIO

Necesidad de definir las bases que regirán el servicio en relación a los siguientes aspectos:

1

FORMA DE CONTRATACIÓN

¿Cómo pasamos a coordinar los distintos contratos de cada empresa?

¿Formulas de reparto de costes?

2

MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO

Posibilidad de apoyarse en una PLATAFORMA ELECTRÓNICA

Necesidad de generar protocolos de cara a la gestión de Incidencias y modificaciones del servicio. (Cambios de domicilio, refuerzos, etc.)

PRÓXIMOS PASOS FASE II



SERVICIO COORDINADO CON
PLATAFORMA ELECTRÓNICA



APERTURA DEL SERVICIO A
OTRAS EMPRESAS Y
TRABAJADORES DE PLAZA



¿BAJO QUÉ CONDICIONES?



Normativa y Fiscalidad.



Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Artículo 103. Elaboración de los planes de transporte en empresas.


- 1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.
- 2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.
- 3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

ORDENANZA FISCAL REGULADORA DEL IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS. Ayuntamiento de Valladolid

- ▶ CAPÍTULO III
- ▶ EXENCIONES, BONIFICACIONES Y REDUCCIONES.
- ▶ ARTÍCULO 6º
- ▶ **e) Una bonificación en la cuota del Impuesto para los sujetos pasivos:**
- ▶ **3. Que establezcan un plan de transporte para sus trabajadores,** siempre que afecte o beneficie como mínimo al 30% de la plantilla, que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o compartido.

Ordenanza Fiscal nº 3: del Impuesto sobre Actividades Económicas (2017-2019), Zaragoza

- El impuesto sobre actividades económicas.
- Artículo 8.- Bonificaciones
- 2. De conformidad con lo establecido en el artículo 88.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, se establecen las siguientes bonificaciones sobre la cuota correspondiente, cuya aplicación simultánea no superará el importe máximo del 50% en los términos previstos en este apartado:
 - **c) Una bonificación del 20% de la cuota correspondiente** para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal **y establezcan un plan de transporte, siempre que afecte o beneficie como mínimo a un 50% de sus trabajadores**, que tengan por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o compartido.



Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES).

- ▶ Artículo 4. Actuaciones subvencionables.
- ▶ 1. Serán actuaciones subvencionables las relacionadas a continuación, que deberán cumplir los requisitos que se establecen en el anexo I:
 - ▶ Actuación 1: Adquisición de vehículos de energías alternativas, siendo obligatorio el achatarramiento de un vehículo M1 de más de diez años o de un vehículo N1 de más de siete años para las adquisiciones de vehículos nuevos M1 o N1.
- ▶ Actuación 2: Implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
- ▶ Actuación 3: Implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas
- ▶ **Actuación 4: Implantación de medidas contenidas en planes de transporte al trabajo en empresas.**



Algunas conclusiones

Conclusiones

- 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.
- **Mancomunar servicios de transporte**
- **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 como promotores o dinamizadores en el marco del dialogo social** y apoyar decididamente la movilidad sostenible y segura al trabajo.
- **La acción sindical reivindicativa y propositiva** es un factor relevante para impulsar actuaciones para garantizar el derecho a la movilidad sostenible y segura

Conclusiones

- **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 evaluar y hacer el seguimiento de la ejecución de los planes de movilidad y su incidencia en la reducción del 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**

Luis Clarimon.
Secretario de Salud Laboral y Medio ambiente ,
movilidad y atención a drogodependencias.
Comisiones Obreras de Aragón
lclarimon@aragon.ccoo.es



<http://www.aragon.ccoo.es/>

<http://www.saludlaboralymedioambiente.ccooaragon.com/>