



Sección sindical CC.OO. France Télécom

Plan de movilidad CC.OO. France Télécom-Amena para la Comunidad de Madrid

Madrid, mayo de 2006

ÍNDICE

1. **El conflicto territorial de la movilidad al trabajo, *página 3***
 2. **El trabajo, cuanto más lejos peor, *página 3***
 3. **Las consecuencias del modelo de movilidad al trabajo, *página 3***
 - 3.1. Los impactos ambientales de los desplazamientos al trabajo, *página 4*
 - 3.2. El acceso hasta el trabajo despilfarra mucha energía, *página 4*
 - 3.3. Nuestro desplazamiento al trabajo también modifica el clima, *página 4*
 - 3.4. La contaminación derivada de los desplazamientos al trabajo colabora al deterioro de la calidad del aire de nuestro entorno urbano, *página 4*
 - 3.5. El ruido deteriora y dificulta la calidad del trabajo, *página 5*
 - 3.6. Los modos de transporte para acceder al trabajo devoran demasiado espacio, *página 5*
 - 3.7. Los efectos en el ámbito sociolaboral, *página 6*
 - 3.8. El tiempo de transporte es tiempo de trabajo, *página 6*
 - 3.9. El desplazamiento al trabajo es cada vez más inseguro, *página 6*
 - 3.10. Todo el día sentados, *página 6*
 - 3.11. Estrés y cansancio, antes y después del trabajo, *página 6*
 4. **¿Quién asume los costes de la movilidad al trabajo?, *página 7***
 - 4.1. El coste de la congestión, *página 7*
 - 4.2. El gasto de la ocupación de suelo por el automóvil, *página 7*
 - 4.3. Las jornadas no trabajadas, *página 7*
 - 4.4. Lo que sale del bolsillo de los trabajadores, *página 7*
 5. **Plan de movilidad de CC.OO. FTE-AMENA para la Comunidad de Madrid, *página 9***
 - 5.1. Descripción de la situación de los centros de trabajo de la CAM, *página 9*
 - 5.2. Fases del Plan de Movilidad alternativa a los centros de trabajo, *página 10*
 - 5.2.1.1. Fase I Consenso de los agentes implicados, *página 10*
 - 5.2.1.2. Fase II Asignación de responsabilidades. Elección del gestor de movilidad, *página 10*
 - 5.2.1.3. Fase III Diagnóstico de movilidad, *página 10*
 - 5.2.1.4. Fase IV Definición de objetivos, *página 11*
 - 5.2.1.5. Fase V Elaboración del Plan de Movilidad, *página 11*
 - 5.2.1.6. Fase VI Puesta en funcionamiento del plan, *página 11*
 - 5.2.1.7. Fase VII Seguimiento y valoración del plan, *página 12*
 6. **Medidas aplicables en el Plan de Movilidad, *página 12***
 - Medida 1. Utilizar el transporte público, *página 12*
 - Medida 2. Rutas de empresa, *página 12*
 - Medida 3. Servicios exprés/lanzaderas, *página 13*
 - Medida 4. Promover el coche compartido, *página 14*
 - Medida 5. Gestionar el aparcamiento, *página 14*
 - Medida 6. Incentivar el uso de la bicicleta, *página 15*
 - Medida 7. Estimular el desplazamiento a pie, *página 15*
 - Medida 8. Teletrabajo, *página 15*
- Anexo 1. Fuentes de información, *página 16***
Anexo 2. Documentación de referencia, *página 16*
Anexo 3 Glosario, *página 17*

1. El conflicto territorial de la movilidad al trabajo

Una buena parte de los problemas asociados con los desplazamientos domicilio-trabajo se debe al modelo de organización territorial, a la disposición de las actividades productivas y residenciales. No cabe duda que las relaciones entre vivienda y lugar de trabajo han evolucionado significativamente en el último siglo.

La localización del trabajo y de la residencia pueden estar en otro municipio e incluso en otra provincia. El territorio acoge a empresas deslocalizadas y las residencias cada vez se encuentran más distantes y dispersas. En el mundo del trabajo, los nuevos esquemas de organización productiva buscan la reducción generalizada de costes, lo que ha llevado al empresariado a buscar mecanismos para lograr la desaparición de las rutas de empresa a través del ofrecimiento de plazas de aparcamiento a sus trabajadores. Por otro lado, los cambios de usos del suelo en las zonas urbanas y las suculentas plusvalías que se generan con los terrenos de las antiguas industrias periféricas, pero ahora muy céntricas, hacen que los empresarios vendan estos suelos recalificados y adquieran otros en zonas más alejadas y mal comunicadas por transporte público.

Como consecuencia de este nuevo panorama en las relaciones laborales y de transporte, los impactos socioambientales son de una mayor dimensión. Un modelo de movilidad al trabajo basado en los desplazamientos diarios en vehículo privado genera: más riesgo de accidentes in itinere, más contaminación, mayor demanda de infraestructuras, más consumo energético y ocupación de territorio.

2. El trabajo, cuanto más lejos peor

En estos años se ha conseguido una mayor presencia de los modos motorizados, tanto transporte público como vehículo privado, y una pérdida de los viajes peatonales y ciclistas. Esto se debe a la prolongación sustancial de las distancias entre residencia y puesto de trabajo, y a la consiguiente imposibilidad de realizar estas conexiones fuera del radio de cobertura de los transportes no motorizados. Los viajes al trabajo suponen un tercio de la movilidad general. Los trabajadores acuden fundamentalmente en modos de transporte motorizados que son los verdaderos protagonistas con un 79,39% de los viajes; dentro de estos desplazamientos el vehículo privado utilizado en solitario supone el 51,38% de la movilidad laboral y el transporte público el 18%. El otro gran modo de transporte es el peatonal, que agrupa al 20% de los viajes. Aunque la bicicleta es un medio marginal, hay que señalar que registra el 0,49% de los viajes, casi 70.000 viajes².

Actualmente existen 20.301.418 permisos de conducir, lo que supone que más de la mitad de los españoles tienen carnet de conducir vehículos a motor; restando a los menores de edad se puede afirmar que la mayoría de la población en edad activa tiene este permiso.

El aumento de las distancias entre residencia y trabajo ha prolongado la jornada laboral de una parte de los trabajadores, superando los horarios acordados en cada convenio. De hecho, 17,21% de los trabajadores emplea más de una hora en ir y volver del trabajo, tiempo de transporte que hay que añadir al tiempo de trabajo. Aunque la gran mayoría de los empleados reside en el mismo municipio en el que trabaja, esto no significa que las relaciones de movilidad se realicen en medios de transporte sostenibles. Un indicador de la insostenibilidad del transporte es el aumento de las distancias recorridas, que en Europa ha pasado de 17 km diarios en 1975 a 35 km en 1998. Algunos trabajadores de empresas que tienen su sede en los polígonos industriales pueden recorrer más de 100 km diarios en la ida al trabajo y otros tantos en el regreso al hogar.

3. Las consecuencias del modelo de movilidad al trabajo

Como ya se ha señalado, el modelo territorial y productivo ha generado un incremento sustancial de las distancias entre domicilio y puesto de trabajo, lo que ha modificado el reparto modal de los desplazamientos por este motivo, tomando protagonismo los medios de transporte motorizados, especialmente el vehículo privado. Esta nueva situación ha provocado impactos ambientales, sociales y económicos importantes no sólo para los trabajadores, sino también para los empresarios y la sociedad en su conjunto.

² Censos de Población y Vivienda, 2001. INE.

Las consecuencias del desplazamiento al trabajo

TRABAJADORES	EMPRESAS	SOCIEDAD
Tiempo de transporte convertido en tiempo de trabajo	Absentismo laboral por retrasos	Menor tiempo para las relaciones y la comunicación ciudadana
Siniestralidad in itinere	Horas perdidas por accidentes de tráfico	Los accidentes in itinere engrosan la cifra global de accidentes de tráfico
Mayor coste económico destinado al transporte al trabajo	En algunas empresas pagan el transporte de los trabajadores, en el caso de existir rutas o asumir el coste del transporte público. Supone un problema el coste destinado a aparcamiento	La ocupación de espacio destinado a viario y aparcamiento empobrece y, a veces, destruye el paisaje urbano y crea barreras que impiden la integración urbana de las actividades económicas
Estrés, fatiga y cansancio	Menor rendimiento en el puesto de trabajo	Mayor tendencia a la irritabilidad

Los impactos ambientales de los desplazamientos al trabajo

Los desplazamientos generados por los trabajadores hasta los centros de trabajo, al realizarse mayoritariamente en vehículo privado, tiene efectos ambientales graves, directa o indirectamente. Sobre el entorno más inmediato, el consumo energético del transporte colabora a la emisión de contaminación atmosférica y acústica y produce daños en la salud pública y en la calidad de vida. El impacto planetario del transporte es enorme, siendo uno de los principales colaboradores al aumento del efecto invernadero y del cambio climático.

El acceso hasta el trabajo despilfarra mucha energía

En la Comunidad de Madrid, por ejemplo, el cambio modal en los viajes hasta el trabajo, en el que el protagonista es el coche, ha provocado que se incremente sustancialmente el consumo energético dedicado al sector del transporte, que ha pasado de un 39% a mediados de los ochenta a un 51% en el 2003. 4 Estrategia de Ahorro Energético de la Comunidad de Madrid, 2003.

El parque de vehículos alcanza más de 25 millones de unidades, de los que el 75% son turismos (18.688.320) Fuente: Anuario Estadístico. DG de Tráfico. Mº del Interior. 2004.

Cuando un coche de más de 1.000 kg transporta únicamente entre 1,2 y 1,4 personas de media, se puede decir que se utiliza de forma ineficiente. El transporte público, en especial los autobuses urbanos, son los medios más eficaces al consumir entre 3 y 5 veces menos energía por pasajero transportado que el coche.

Nuestro desplazamiento al trabajo también modifica el clima

El transporte es uno de los principales responsables de las emisiones de CO₂; durante el año 2004, España ha emitido de modo directo, esto es, durante la circulación de los vehículos, 108.500 Ktep, lo que supone un 32% del total de emisiones. El modo viario, el prioritario utilizado para acceder al trabajo, es el que mayor participación tiene, siendo responsable del 94% de las emisiones producidas por el transporte.

La contaminación derivada de los desplazamientos al trabajo colabora al deterioro de la calidad del aire de nuestro entorno urbano

En general, las emisiones del creciente tráfico rodado deterioran la calidad del aire especialmente de las áreas urbanas, afectando a la salud de sus habitantes; según un reciente informe del Parlamento Europeo, el 90% de la población asentada en los núcleos urbanos está expuesta a niveles excesivos de contaminantes. La emisión de estos gases puede afectar a las funciones respiratorias y provocar otro tipo de alteraciones como el cáncer y patologías cardiovasculares. Según este estudio, la contaminación atmosférica genera una mayor tasa de mortalidad que los accidentes de tráfico. 2002. Informe sobre las repercusiones del transporte sobre la Salud Pública. Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo. Parlamento Europeo.

La calidad del aire en el interior de los automóviles constituye asimismo una fuente enorme de preocupación, puesto que se demuestra que los niveles de contaminación que se generan cuando el tráfico es lento son mayores en el interior del vehículo que en el exterior. Los trabajadores que permanecen horas y horas en los atascos de ida y vuelta al trabajo son las principales víctimas de estas emisiones.

Efectos de los contaminantes atmosféricos procedentes del transporte para la salud de los trabajadores:

SO₂ Las consecuencias son a más largo plazo

CO (monóxido de carbono) Tiene un considerable impacto en la salud humana, al dificultar la absorción pulmonar de oxígeno

COVNM Puede ocasionar diversas afecciones de carácter cancerígeno, alergias, enfermedades respiratorias o cardiovasculares

Partículas Las partículas tienen un efecto directo sobre la mortalidad, ya que generan patologías pulmonares crónicas

Ozono (O₃) Las personas expuestas a concentraciones de ozono entre 200-400 mg/m³ (superiores a los valores admitidos por la OMS) o entre 150-200 mg/m³ durante una hora como promedio, padecen irritación del tejido pulmonar, disminución de la capacidad respiratoria y menor resistencia a las enfermedades pulmonares. En las zonas de mucho tráfico y malas condiciones de dispersión hay concentraciones de O₃ del orden de 600-700 mg/m³ que pueden dañar seriamente la salud de las personas y sobre todo de niños y ancianos. Disminuye la capacidad pulmonar, afectando a la circulación, lo que puede inducir riesgos de enfermedades cardiovasculares (Fuente: ISTAS, noviembre de 2005)

El ruido deteriora y dificulta la calidad del trabajo

La contaminación acústica, bien en forma de ruido o vibraciones, además de ser una fuente perturbadora del aparato auditivo, genera otra serie de molestias, algunas de gravedad, que afectan al sistema nervioso, pudiendo llegar a ocasionar hipertensión, generación de estrés, ruptura de la comunicación, problemas para conciliar el sueño o la concentración en el trabajo. Según el *Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, el transporte es el causante del 80% del ruido ambiental. El tráfico rodado es la principal fuente de ruido en las áreas urbanas. El ruido ocasionado en los grandes corredores de comunicación donde se ubican los polígonos industriales y empresariales, donde desarrollan su actividad.

Niveles máximos de ruido originados por diversas fuentes de transporte

Fuente de transporte	Nivel de presión sonora dBA
Automóvil al ralentí desde 7,5 metros	Entre 40 y 60
Automóvil a 50 km/h desde 7,5 metros	Entre 60 y 80
Camión a 50 km/h desde 7,5 metros	Entre 75 y 90
Motocicletas a 50 km/h desde 7,5 metros	Entre 50 y 100
Tren eléctrico a 200 km/h	Entre 90 y 110
Umbral de daño de la capacidad auditiva	Entre 120 y 140

Los modos de transporte para acceder al trabajo devoran demasiado espacio

Actualmente, la mayoría de los trabajadores accede en vehículo privado hasta su centro de trabajo y por lo tanto utiliza el medio de transporte que ocupa más espacio para aparcar y circular. Un automóvil necesita al menos 20 m² para estacionar y otro tanto para circular; resulta curioso cómo el espacio destinado al transporte de los trabajadores es mayor que el que ocupa un trabajador en su oficina. Aplicando los estándares de la UITP 8, en un trayecto domicilio-trabajo en coche con un recorrido de 10 km (ida y vuelta) se emplearían 72 m²/hora para estacionar y 18 m²/hora para circular; en total 90 m²/hora. De tal forma que este vehículo consume 90 veces más espacio que el mismo trayecto efectuado en metro y 20 veces más que un autobús o un tranvía.

Los efectos en el ámbito sociolaboral

En las últimas décadas, la expansión del transporte motorizado ha ido recortando poco a poco los recursos naturales, y deteriorando la calidad de los mismos, afectando claramente a la salud humana. Además, el funcionamiento de las relaciones territoriales en el desarrollo de la actividad productiva y en las conexiones cotidianas ha empeorado. Las personas viajan más tiempo hasta el lugar de trabajo, y realizan distancias más largas; muchos de estos desplazamientos se concentran en determinadas áreas del territorio: las cada vez más numerosas y extensas regiones metropolitanas.

Este modelo productivo, territorial y de transporte ocasiona problemas cada vez más serios de congestión circulatoria, así como significativas pérdidas de tiempo en la vida de los trabajadores. Actualmente, la mayoría de los trabajadores accede en vehículo privado hasta su centro de trabajo y por lo tanto utiliza el medio de transporte que ocupa

El tiempo de transporte es tiempo de trabajo

El tiempo destinado al transporte hasta los centros de trabajo es un tiempo perdido que se detrae del tiempo de descanso y de las horas de sueño de los trabajadores. Además, al tener que realizar la tarea de conducir un automóvil no es posible relajarse, leer un libro, descansar o comunicarse con otros compañeros o amigos. Esta es la realidad laboral de una buena parte de los trabajadores, que superan diariamente los horarios contratados y de convenio. De hecho, el 17,21% de los trabajadores emplea más de 1 hora en ir y volver del trabajo, tiempo de transporte que hay que añadir al tiempo de trabajo.

Los atascos y los problemas derivados de los mismos pueden provocar falta de puntualidad a lo largo de la vida laboral de un trabajador, pudiendo acumular muchas horas de trabajo perdidas en el desplazamiento in itinere, que en la mayoría de las ocasiones deben recuperarse prolongando su horario de trabajo, al no contemplarse el tiempo de transporte como tiempo de trabajo.

El vehículo privado es el transporte más utilizado hasta el umbral temporal comprendido entre 45 minutos y una hora; a partir de estos tiempos de viaje, los trabajadores eligen modos de desplazamiento más seguros y baratos como el transporte público, alcanzando al 51,74% de los viajes. (Fuente: ISTAS, noviembre de 2005)

El desplazamiento al trabajo es cada vez más inseguro

En nuestro país la cada vez más cotidiana siniestralidad del tráfico no ha dejado de sumar fallecimientos desde los años setenta, que han ido en aumento, pasando de 3.714 fallecimientos en el año 1975 a 4.435 en 2002.

Los períodos de desplazamiento hacia el centro de trabajo, debido al estrés generado y a la tensión de los atascos y la congestión circulatoria, facilita un entorno inseguro para la conducción pudiendo provocar accidentes. Pero no hay que olvidar que durante el viaje de regreso a casa, después de desarrollar toda una jornada laboral, el cansancio puede generar distracciones importantes y pérdidas de atención que provocan situaciones de riesgo en la seguridad vial. diariamente este modo para acudir al trabajo, la mayoría se concentran en el umbral de la media hora.

Los desplazamientos de los trabajadores actualmente son cada vez más inseguros; las víctimas de accidentes de tráfico son menos numerosas en el transporte público que en el vehículo privado; los transportes públicos son entre 10 y 20 veces más seguros que el coche por viajero-km.

Todo el día sentados

Existen también problemas que se generan en la salud de los trabajadores como consecuencia de un modelo de transporte que obliga al sedentarismo. El uso del automóvil y de medios de transporte motorizados para ir a trabajar ha convertido a los ciudadanos en elementos continuamente transportados. El desplazamiento hasta el centro de trabajo ha pasado de realizarse caminando a alejados viajes que casi obligatoriamente deben realizarse en modos motorizados.

Estrés y cansancio, antes y después del trabajo

La congestión disminuye la competitividad empresarial, la producción experimenta retrasos, el comercio se ve obstaculizado por unas operaciones de abastecimiento difíciles, con retrasos y pérdidas de tiempo, etc. Igualmente, los atas-cos trascienden de las horas punta, y ocasionan la prolongación del tiempo de viaje de los trabajadores, ocasionando pérdidas del tiempo productivo. No se puede olvidar el estrés y cansancio al que diariamente se ven sometidos los trabajadores no sólo como consecuencia del ritmo y la actividad laboral, sino también debido a los viajes de ida y vuelta al trabajo. Conducir un coche es un trabajo duro clasificado por el sistema neurovegetativo, en el que el cuerpo apenas se mueve; esto genera estrés, impidiendo su transformación en rendimiento físico.

La conducción es una actividad cansada y estresante, especialmente cuando se circula por carreteras congestionadas y se efectúan desplazamientos prolongados. Estas condiciones hacen que el trabajador pueda tener accidentes de tráfico, rinda menos en las tareas asignadas a su actividad laboral o que se deba ausentar de su puesto de trabajo como consecuencia del estrés acumulado.

4.¿Quién asume los costes de la movilidad al trabajo?

El coste de la congestión

La congestión disminuye la competitividad empresarial, la producción experimenta retrasos, el comercio se ve obstaculizado por unas operaciones de abastecimiento difíciles, con retrasos y pérdidas de tiempo, etc. Igualmente, los atascos trascienden de las horas punta, y ocasionan la prolongación del tiempo de viaje de los trabajadores, ocasionando pérdidas del tiempo productivo.

Los transportes públicos que cubren las zonas en las que se localizan las empresas participan igualmente de la congestión circulatoria, que les convierte en servicios irregulares y lentos, y les hace perder la eficacia inicial con la que fueron pensados.

Para los trabajadores el impacto económico también es importante, los coches en circulación lenta o parados con el motor encendido consumen energía que cuesta dinero y la calidad de vida de los trabajadores se ve deteriorada, así como de las poblaciones que residen en los entornos de las autopistas.

Los atascos de tráfico según las estimaciones de la OCDE cuestan anualmente a los países desarrollados un 2% del PIB, en términos de tiempo perdido, mayor gasto en combustible, deterioro ambiental y urbano, así como accidentes. En España, la cifra ascendería a unos 15.000 millones de euros, cifra similar a los presupuestos de algunas comunidades autónomas

El gasto de la ocupación de suelo por el automóvil

La obligación de destinar suelo urbano al aparcamiento de los vehículos de los trabajadores supone un coste adicional, especialmente en aquellos casos donde existe escasez de suelo o donde éste tiene un precio elevado. Tanto en las zonas del centro de las ciudades donde se localizan multitud de empresas como en los polígonos industriales y empresariales se destina un importante porcentaje de espacio y dinero al aparcamiento de sus trabajadores.

Así, por ejemplo, en la Zona Franca de Barcelona, hasta donde diariamente acuden 43.000 trabajadores, de los que el 63% van en coche, se necesitan 541.800 m² para estacionar los vehículos. Este suelo industrial tiene un precio monetario nada despreciable y que los empresarios cada vez tienen más en cuenta.

Las jornadas no trabajadas

Son muchas las horas no trabajadas como consecuencia de los accidentes de tráfico en los desplazamientos de ida y vuelta entre el domicilio y el centro de trabajo. Según las estadísticas oficiales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, las jornadas no trabajadas por accidente en los viajes in itinere, serían 54.410.

A este tiempo no trabajado por causa de accidente habría que añadir otro causado por el estrés, el cansancio o la impuntualidad en la entrada al trabajo que ocasiona la congestión circulatoria. Además del absentismo laboral, en muchas ocasiones derivado de estas pésimas condiciones en el acceso al puesto de trabajo.

Lo que sale del bolsillo de los trabajadores

El ir y volver del trabajo representa un importante coste económico para los trabajadores dependiendo de las distancias y el modo de transporte utilizado; entre los desplazamientos en coche pueden encontrarse cifras entre los 150 y 250 euros mensuales, que en un buen número de ocasiones son superadas cuando la distancia entre el domicilio y la empresa es muy prolongada.

Lo que sale del bolsillo de los trabajadores

Cuadro 13: Coste/km de los viajes de ida y vuelta al trabajo

	Vehículo de gasolina	Vehículo de gasoil
Costes por inversión		
Adquisición del vehículo	15.800 euros	18.960 euros
Periodo amortización	8 años	8 años
Km totales vehículo / año	15.000 km	15.000 km
Coste inversión / año	1.986,25 euros/año	2.370 euros/año
Coste imputable por km	0,13 euros/km	0,15 euros/km
Coste de mantenimiento		
Mantenimiento cada...	10.000 km	10.000 km
Coste medio de la revisión	100 euros	100 euros
Coste imputable por km	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Coste por reparación		
Se estima que las reparaciones suponen el 20% de la inversión del coste total en la vida útil del vehículo		
	3.178 euros	3.792 euros
Coste por reparación /año	397,25 euros/año	474 euros/año
Coste imputable /km	0,026 euros/km	0,031 euros/km
Coste por cambio neumáticos		
Sustitución de neumáticos cada...	40.000 km	40.000 km
Precio medio de los neumáticos	312 euros	312 euros
Coste imputable / km	0,0078 euros/km	0,0078 euros/km
Coste póliza de seguros		
Coste anual de la póliza	1.015 euros/año	1.015 euros/año
Coste imputable / km	0,005 euros/km	0,005 euros/km
Impuesto de tracción mecánica		
Coste anual del impuesto	75 euros	75 euros
Coste imputable /km	0,005 euros/año	0,005 euros/año
Combustible		
Consumo medio	9,5 litros/100km	6,1 litros/100 km
Precio litro	1,10 euros	1 euro
Aparcamiento	0,06 euros/km	0,06 euros/km
Multas	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Peajes	0,05 euros/km	0,05 euros/km
Coste total por km	0,46 euros/km	0,45 euros/km

(Fuente: Elaboración propia)

Fuente: istas

5. Plan de movilidad de CC.OO. FTE-AMENA para la Comunidad de Madrid

Los traslados de centros de trabajo son la situación más clara en la que el conjunto de la plantilla es consciente de los problemas que acarrea la movilidad por motivo de trabajo. Es este un momento enormemente oportuno para la puesta en marcha de un Plan de Movilidad.

Descripción de la situación de los centros de trabajo de la CAM

La situación empresarial se caracteriza por continuas fusiones, adquisiciones, y reestructuraciones de plantilla. La más importante será la fusión con Amena, que se producirá el próximo 1 de agosto y que conllevará traslados importantes de centro de trabajo. La plantilla resultante de la fusión tendrá 2520 trabajadores en la Comunidad de Madrid. Esta es una de las principales razones de que sea necesario lanzar un Plan de movilidad

AVENIDA DE BRUSELAS, ALCOBENDAS

En los tres edificios corporativos de la Avenida de Bruselas en Alcobendas, al norte de Madrid capital, trabajan 1100 trabajadores. Dos de los edificios se desalojarán en agosto y los trabajadores serán trasladados al parque empresarial La Finca. El tren de cercanías llega a la estación Alcobendas-San Sebastián de los Reyes. Llegan 4 líneas de autobuses interurbanos desde Plaza de Castilla y 3 líneas urbanas sirven de enlace. Las plazas de garaje están reservadas para cargos directivos. Existe un servicio de autobuses de ruta denominado "corporativo", con tres rutas: Nuevos Ministerios, Plaza de Castilla y Avenida de América.

LA FINCA, POZUELO DE ALARCÓN

La sede central estará en el Parque empresarial La Finca, en Pozuelo de Alarcón, al oeste de Madrid capital. Ahora es el centro de 980 trabajadores, pero está previsto que trabajen 2000 personas después de los traslados desde Alcobendas. Este parque, situado en Pozuelo de Alarcón tiene capacidad para 8500 trabajadores. FTE-Amena ocupará cerca del 25% del total. El complejo tiene deficiencias de acceso en cuanto al transporte público, que hoy por hoy solo llega con 5 líneas de autobuses interurbanos.

Está prevista la apertura del metro ligero en la primavera de 2007, que comunicará con la línea 10 de metro en la estación de Colonia Jardín y tendrá una parada a la altura del parque. Esta obra no solucionará todos los problemas de transporte, ya que la estación de Colonia Jardín no es un intercambiador. Para que fuera realmente una alternativa debería haber salido del intercambiador de Aluche, donde existe conexión con metro y cercanías.

La propiedad del parque gestiona para las empresas usuarias autobuses de ruta con salidas en 9 puntos: Aluche, Lago, Puerta del Sur, Plaza de Castilla, Avenida de América, Nuevos Ministerios, Ríos Rosas, Moncloa y Atocha. Actualmente transportan a unas 2200 personas de todas las empresas de lunes a jueves, y 1800 los viernes. La apertura del metro ligero no debe ser excusa para suprimir las rutas de largo recorrido. En caso de desaparecer alguna, serían aquellas que conectan con la línea 10. La empresa alquila a los trabajadores plazas de parking por 30 € mensuales, sin tener en cuenta ni los ingresos ni otras prioridades (cargas familiares, horarios, etc.).

MENESES, MADRID

Es el centro técnico de 180 trabajadores. Está a 10 minutos de la estación de metro y cercanías de Méndez Álvaro y hay 3 líneas de la EMT con parada en las proximidades. Tiene problemas de acceso peatonal, al tratarse de una antigua zona industrial, todavía insegura. La zona tiene Servicio de Estacionamiento Regulado. El edificio tiene 110 plazas de garaje, de las cuales 66 se sortearon entre los trabajadores que las solicitaron. Tiene un coste mensual para el trabajador es de 30 €. No se tiene en cuenta para la asignación de plazas a los colectivos que CC.OO. considera prioritarios.

ULISES, MADRID

El centro técnico de Ulises cuenta 250 trabajadores. Está a 5 minutos de la estación de metro Esperanza y paran cerca 2 líneas de la EMT. El edificio tiene plazas de garaje, aunque no se ceden a los trabajadores salvo a los que están a turnos. Está fuera del Servicio de Estacionamiento Regulado.

PALOS DE LA FRONTERA, MADRID

El centro de la calle Palos de la Frontera, con 210 trabajadores, es quizás el mejor comunicado. Tiene a cinco minutos la estación de metro de Embajadores y la estación de cercanías y numerosas líneas de autobuses urbanos. La empresa ha alquilado plazas en otros edificios únicamente para personas con movilidad reducida.

PLAN DE MOVILIDAD

Agentes implicados

- Trabajadores
- Empresa
- Administraciones locales y autonómicas
- Compañías de transporte público

Fomento de los modos de transporte sostenibles y seguros

Transporte público: itinerarios, frecuencias e infraestructuras adecuadas (marquesinas, andenes, información en paradas, accesibilidad universal, etc.). Servicios atractivos en relación con los horarios, frecuencias, tiempos de viaje, tarifas y seguridad. Conexión con municipios cercanos o prestar servicios lanzadera desde una estación de transporte público de gran o media capacidad (cercanías, metro).

Financiación del Plan

Presupuesto específico procedente de administraciones públicas y de la empresa (o empresas en caso de parque empresarial). Posibles bonificaciones públicas (Ley 51/2002).

Fases del Plan de Movilidad alternativa a los centros de trabajo

Fase I Consenso de los agentes implicados

Fase II Asignación de responsabilidades. Elección del gestor de movilidad

Fase III Diagnóstico de movilidad

Diseño y elaboración de la encuesta

Presentación pública del diagnóstico – Fase de sugerencias

Diagnóstico definitivo

Fase IV Definición de objetivos

Escenario futuro de movilidad sostenible y segura

Fase V Elaboración del Plan de Movilidad

Divulgación y participación entre dirección de las empresas del polígono y trabajadores

Redacción del Plan de Movilidad

Definición, programación y cuantificación de las medidas

Presentación pública del plan

Fase VI Puesta en funcionamiento del plan

Aplicación de las medidas

Fase VII Seguimiento y valoración del plan

Fase I Consenso de los agentes implicados

La Representación de los trabajadores y trabajadoras de la Comunidad de Madrid de FTE-AMENA presentarán una propuesta consensuada a la Dirección de Recursos Humanos. El grupo de trabajo por parte de la Representación estará formado por **Conchi Llera** (Amena, centro de trabajo de Palos de La Frontera), **Isabel Navarro** (Amena, centro de trabajo de Ulises), **Félix Marco** (Amena, centro de trabajo de Palos de La Frontera) y **Jorge Agenjo** (FTE, centros de trabajo de Meneses y La Finca). La presentación del Plan a la Dirección está prevista para el próximo 11 de julio a las 12:00 en la Sala Banner (Planta 1 del edificio 8, en La Finca, Pozuelo de Alarcón). La Representación solicitará a la Dirección su participación en la elaboración, desarrollo e implantación del Plan.

Fase II Asignación de responsabilidades. Elección del gestor de movilidad

Deberá tener la experiencia necesaria para poder centrarse en la elaboración del Plan. Los representantes elegirán un responsable de coordinación y de seguimiento del Plan. Las dos partes deberán elaborar un plan de trabajo con plazos.

Fase III. Diagnóstico

Se realizará un diagnóstico de la situación de la movilidad de la empresa que permita describir con el mayor detalle posible el escenario actual de la movilidad de los trabajadores. Entre los aspectos que se incluirán en el diagnóstico se encuentran:

- Condiciones generales: número de trabajadores, ubicación.
- Identificación de los grupos objetivo.
- Los condicionantes de la accesibilidad: distribución territorial de los trabajadores.
- La situación de los principales indicadores de la movilidad: accesibilidad en transporte público.
- Políticas de transporte a la empresa, señalando si existen ayudas al transporte público o a la utilización del coche compartido, funcionamiento de las rutas de empresa, medidas de gestión del aparcamiento o coches de empresa.

Hay que realizar consultas individuales a cada uno de los implicados en el Plan de Movilidad a través de la realización de encuestas, grupos de discusión y reuniones específicas, además de la información adicional que puede aportar la empresa.

Fase IV: Definición de objetivos

Se deben desarrollar los objetivos iniciales planteados a la hora de poner en funcionamiento el plan; para ello se seleccionarán los indicadores más representativos y se proyectará su tendencia en situaciones futuras, con el objetivo de lograr una reconversión de la movilidad hacia pautas de una mayor sostenibilidad ambiental y social. Hay que tener en cuenta que los escenarios deben ser realistas, es decir, que se puedan alcanzar.

Fase V: Elaboración del Plan

Se trata de redactar un documento más detallado para comenzar a implantar el plan y que incluya el desarrollo pormenorizado de cada una de las medidas asociadas a los objetivos iniciales del plan. Cada una de las actuaciones propuestas incluirá:

- Descripción de la medida.
- Agentes implicados en la puesta en funcionamiento de la medida.
- Recursos necesarios.
- Mecanismos de gestión y coordinación con las administraciones públicas responsables.
- Diseño para la creación o mejora de una nueva infraestructura (itinerarios ciclistas o peatonales) o de nuevos servicios (implantación de servicios de lanzadera, reorganización de las líneas de transporte público, etc.).
- Búsqueda de apoyo financiero de carácter público o privado.

El Plan deberá centrarse en:

- Fomento del transporte público colectivo, adaptado a las necesidades de las personas que acceden al centro de actividad (con especial incidencia en colectivos desfavorecidos).
- Utilización energéticamente racional del automóvil.
- Promoción del coche compartido.
- Gestión de los desplazamientos profesionales (por motivo del trabajo) proporcionando alternativas al automóvil.
- Gestión del espacio destinado al aparcamiento.
- Reducción de la necesidad de desplazamiento entre el domicilio y el centro de actividad, a través de diversas fórmulas como el teletrabajo.
- Estímulo del uso de la bicicleta ofreciendo servicios suplementarios a los ciclistas.

Una vez elaborado el plan deberá someterse a la opinión de los agentes implicados, así como darse a conocer entre el conjunto de los afectados, dirección y trabajadores, para permitir su participación y la incorporación de mejoras o modificaciones.

Fase VI Puesta en funcionamiento del plan

Una vez sean incorporados los cambios sugeridos por los agentes implicados en el proceso se procederá a la puesta en funcionamiento del plan. El éxito dependerá de un abanico de factores, entre los que tiene un peso específico todos aquellos aspectos relacionados con las campañas informativas y con los procesos de participación. La idea de lograr el consenso en

las decisiones es un criterio básico para poder avanzar en el plan e impedir fracasos inesperados.

Fase VII: Seguimiento y evaluación en el cumplimiento del plan

Para que se cumplan los objetivos y medidas recogidas en el Plan de Movilidad es necesario que tenga un carácter abierto en el que se contemple el seguimiento futuro una vez se encuentre en funcionamiento, así como la evaluación de las medidas y el cumplimiento de los objetivos iniciales. El gestor de movilidad será el que se encargue de efectuar este seguimiento, que deberá incorporarse como un servicio más dentro de la empresa.

6. Medidas aplicables en el Plan de Movilidad

Medida 1. Utilizar el transporte público

Agentes implicados:

- Grupo de trabajadores usuarios del transporte público.
- Dirección de la empresa.
- Empresas públicas o privadas concesionarias del transporte público (en el caso de que existan, las Autoridades Únicas de Transporte).
- Ayuntamientos.

Medios necesarios para su mejora:

- Carriles bus, o bus-VAO en las autovías.
- Marquesinas accesibles, seguras y confortables.
- Flota de autobuses renovada y accesible.
- Solicitar estaciones ferroviarias o apertura de apeaderos.
- Proporcionar información actualizada relativa a los horarios, paradas, itinerarios y frecuencias.

Recomendaciones para los trabajadores:

La mejor forma para cambiar de modo de transporte cuando se es usuario del automóvil privado, es probar un día laborable calculando (a través de la información existente) los tiempos de viaje y planificando convenientemente el viaje. Deberá calcular todas las etapas del viaje, entre el domicilio y la empresa.

Intermodalidad:

Deben existir conexiones que faciliten el trasbordo temporal y físico entre diferentes modos y medios de transporte. Desde el autobús urbano de la zona residencial hasta la estación, o desde la estación hasta el centro de trabajo. Es necesario que los cambios de modo de transporte tengan la menor penalización posible en tiempo de espera.

Beneficios:

- Ahorro de tiempo de transporte.
- Ahorro económico.
- Reducción de contaminantes.
- Disminución del volumen de vehículos en circulación.
- Reducción del riesgo de accidente in itinere.
- Los trabajadores llegan a su trabajo descansados y sin estrés.
- Es una opción viable para trabajadores que no conducen.
- Reduce la necesidad de crear más espacio para el estacionamiento.

Financiación:

Se debe exigir que la empresa logre acuerdos con la administración para conseguir la gratuidad o la subvención parcial de los títulos de transporte (billetes descuento). Además la empresa debe desarrollar programas de apoyo como «vuelta a casa garantizada» para aquellos trabajadores cuyos horarios no coincidan con las últimas salidas del transporte público.

Medida 2. Rutas de empresa

Agentes implicados:

- Trabajadores usuarios de la ruta de empresa o potenciales usuarios.
- Empresa.
- Compañías prestatarias de los servicios de transporte.

Medios necesarios:

Contrato con una empresa de transporte para la prestación de un servicio de transporte discrecional de carácter regular. Estos servicios deberán adaptarse a las necesidades de cada empresa: minirrutas en autobuses de menos de 19 plazas o rutas en autobuses de 56 plazas.

Organización de los trayectos al trabajo:

Deberá ser flexible adaptándose a la demanda de los trabajadores y evitando aquellos itinerarios que prolongan innecesariamente el tiempo de viaje.

Es preferible dos minirrutas que cubran itinerarios más cortos que una única ruta que aumente el tiempo de viaje de los trabajadores que residen en la cabecera.

Deberá actualizarse periódicamente el itinerario adaptándose a la demanda de los nuevos trabajadores o de aquellos que cambien de residencia.

Intermodalidad:

Deberá preverse paradas en aquellos puntos que sean nudos de transporte como intercambiadores o estaciones ferroviarias.

Beneficios:

Económicos, al ser asumido el coste por la empresa.

Disminuye el cansancio y el estrés del trabajador.

Reduce el riesgo de accidente.

Acerca al trabajador a la puerta de la empresa.

Los retrasos producidos por la congestión no son tenidos en cuenta cuando el trabajador se encuentra en la ruta (en estos casos se debe considerar el tiempo de transporte como tiempo de trabajo).

Financiación:

El coste es asumido por la empresa, puede abaratar costes compartiéndolo con otras.

Medida 3. Servicios exprés/lanzaderas

Agentes implicados:

Trabajadores, dirección de la empresa y empresas operadoras de los servicios.

Medios necesarios:

Se trata de aplicar bien tanto al transporte regular como al discrecional un servicio exprés que conecte la empresa directamente con un intercambiador o estación de transporte, sin efectuar paradas intermedias y eligiendo los itinerarios más rápidos. Es conveniente que los itinerarios recorran espacios de poco tráfico o que tengan prioridad respecto a otros medios.

Intermodalidad:

Deberá conectar con los intercambiadores y estaciones de forma coordinada con los servicios planteados de tal forma que se eviten los períodos de espera. Se podría negociar entre la dirección de la empresa y las operadoras de transporte masivo (tren, metro, tranvía o autobuses) la adaptación de sus servicios a los horarios de entrada/salida de la empresa.

Beneficios:

Ahorro de tiempo de transporte.

Ahorro económico.

Reducción de contaminantes.

Disminución del volumen de vehículos en circulación.

Reducción del riesgo de accidente in itinere.

Los trabajadores llegan a su trabajo descansados y sin estrés.

Es una opción viable para trabajadores que no conducen.

Reduce la necesidad de crear más espacio para el estacionamiento

Financiación:

Deberá ser financiado por la empresa; aunque en los casos en que se trate de líneas regulares de transporte público, serán los operadores de transporte los que se hagan cargo de los costes del servicio. En algunas ocasiones se ha propuesto que las lanzaderas de empresa se convirtieran en servicios públicos de transporte, momento en el que el coste es asumido por el operador que lo ofrece de forma gratuita. La ventaja es que captará un mayor número de viajeros; este es el caso del Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya en Can Sant Joan.

Medida 4. Promover el coche compartido

Agentes implicados:

Trabajadores que se encuentren en el grupo de coche compartido.
Empresarios.
Empresas de alquiler de vehículos para compartir.

Medios necesarios para su mejora:

Programa informático de emparejamientos. Página web en internet o intranet.
Cuestionario sobre las preferencias del viaje y los orígenes y destinos.
Reuniones informales para afianzar la relación entre los futuros compañeros de viaje.
Modelo de contrato para firmar el acuerdo entre los que comparten coche (seguros, gastos, etc.).
Programa de vuelta a casa garantizada.
Parque de vehículos (de los trabajadores, de alquiler o adquiridos por la empresa)

Tipologías:

Dos compañeros de la misma empresa se ponen de acuerdo para utilizar sus coches alternándose.
Dos compañeros se ponen de acuerdo para repartir gastos en el trayecto al trabajo, poniendo uno el coche.
La empresa pone a disposición de los trabajadores furgonetas o coches para compartir.
La empresa asigna a un trabajador una furgoneta para que recoja a sus compañeros, a cambio podrá utilizar el coche para sus desplazamientos particulares.

Recomendaciones para los trabajadores:

Aquellos trabajadores que se acojan a este sistema pueden firmar un contrato en el que se especifiquen las diferentes condiciones del viaje; reparto de los gastos.

Intermodalidad:

Deberá preverse que se pueda realizar este sistema en una parte del recorrido, por ejemplo: una persona que viva lejos puede tomar el tren y posteriormente realizar el viaje hasta la empresa en coche compartido.

Beneficios:

Reduce los costes del viaje al trabajo.
Disminuye el cansancio y la fatiga de los trabajadores a la mitad.
Reduce el desgaste del vehículo en propiedad.
Disminuye el número de viajes motorizados con destino a la empresa.
Los integrantes de este sistema disfrutarán de lugares de estacionamiento privilegiados.

Financiación:

La empresa dispondrá de un fondo para subvencionar los viajes de aquellos trabajadores que se acojan a este sistema: vales de gasolina, comidas gratuitas, etc. Igualmente deberá asignar un fondo para afrontar el mecanismo de «vuelta a casa garantizada» (taxis).

Contactos: <http://www.compartircoche.org/> <http://www.carsharing.org/>

Medida 5. Gestionar el aparcamiento

Agentes implicados:

Empresa.
Trabajadores.
Ayuntamiento.

Medios necesarios:

Plazas de aparcamiento privadas en propiedad de la empresa o alquiladas. Programa informatizado de tarjetas. Servicio de mantenimiento del aparcamiento.

En qué consiste:

Las medidas que proponemos son las siguientes:

Las plazas asignadas a directivos deberían ser únicamente las referidas a la alta dirección con exclusión de mandos intermedios, no superior al 3% del total y que en todo caso debería guardar una proporcionalidad con el resto.

Control de plazas asignadas al personal con tareas que impliquen la utilización del vehículo propio para el trabajo, siempre que no se trate de coche de empresa.

Reserva estricta de las plazas más próximas a su zona de trabajo para las personas con discapacidad o movilidad reducida.

Reserva estricta de plazas para trabajadoras embarazadas.
Plazas con señalización específica para motos y con soportes para bicicletas. El número de estas plazas debería ir aumentando si la demanda de las mismas lo requiere.
El resto de las plazas debería ser ofertada de forma prioritaria para coches compartidos, en función de la disponibilidad de las mismas.

Puesta en marcha de la medida:

Se ordenará el aparcamiento existente contabilizando el número exacto de plazas existentes, todas ellas deberán cumplir las dimensiones adecuadas y no interrumpir el desplazamiento de otros modos (peatonal o ciclista). Deberá cumplir la normativa vigente.

Beneficios:

Beneficia a las personas que se acogen a los criterios señalados y que ahora tienen garantizada la prioridad en el acceso al aparcamiento. En algunas empresas se abona una compensación económica a aquellos trabajadores que dejan de aparcar. En principio los costes de aparcamiento para las personas que se ajustan a los criterios anteriormente señalados serán asumidos íntegramente por la empresa.
En el resto de los trabajadores se podrá establecer una cuota de pago que se encuentre relacionada con los ingresos de cada trabajador para aquellos que desean seguir accediendo en coche. Además, si existe espacio disponible y demanda suficiente la empresa podrá alquilar sus plazas para personas externas, y cuyos fondos podrán servir para autofinanciar modos de transporte más sostenibles.

Medida 6. Incentivar el uso de la bicicleta

Agentes implicados:

Grupo de trabajadores específico sobre uso de la bici. Dirección de empresa.
Asociaciones ciclistas de la zona. Ayuntamiento.

Medios necesarios

para su mejora: Red ciclista o itinerarios favorables para el pedaleo en el municipio.
Aparcamientos seguros para las bicis en el interior de la empresa.
Duchas y habitación para que se cambien los trabajadores.
Tablón informativo sobre mejores itinerarios y condiciones de accesibilidad al transporte público.

Recomendaciones para los trabajadores:

Se debe crear un grupo de trabajadores usuarios de la bicicleta.
Se puede editar un folleto divulgativo en el que se recojan las recomendaciones básicas para hacer el trayecto al trabajo en bici. Entre otros se puede señalar que:
El vehículo esté en buenas condiciones; llevar ropa adecuada y todos los sistemas de seguridad (chaleco reglamentario, casco, iluminación, etc.).
Respetar la normativa sobre tráfico y seguridad vial.
Planear la ruta y realizar un viaje de prueba para calcular el tiempo empleado.
Comenzar a ir en bici un día laborable cualquiera.
Buscar un compañero de viaje que realice la misma ruta.

Financiación:

La empresa podría adquirir una flota de bicicletas que cediera de forma gratuita a los trabajadores que optaran por este modo de desplazamiento.
La empresa podría pagar un dinero a los trabajadores que accedieran en bici a la empresa.
Introducir publicidad en la bici.

Medida 7. Estimular el desplazamiento a pie

La distancia recomendada es inferior a 2 km. Si en el diagnóstico aparece un grupo de personas que cumplan este requisito se estudiaría la medida.

Medida 8. Teletrabajo

Agentes implicados:

Empresa. Trabajadores que se puedan y quieran adaptar a estas nuevas formas de trabajo.

Medios necesarios:

Vivienda de los trabajadores. Telecentros. Ordenador y conexión telefónica.

Organización de la medida:

El teletrabajo puede ser a tiempo completo o parcial, pudiéndose celebrar reuniones de coordinación presenciales en la empresa (una a la semana o cada 15 días). Otra forma puede plantear el teletrabajo únicamente los días de la semana más conflictivos para la congestión (lunes y viernes) y el resto acceder hasta la empresa. Los días y forma en que se realice deberá ser un acuerdo entre trabajador y empresa.

Beneficios:

El trabajador evita la congestión circulatoria en el viaje al trabajo. Supone también un ahorro económico. No tiene que madrugar y puede gestionar su tiempo como le convenga Ayuda a la conciliación de la vida familiar.

Financiación:

El empresario deberá adquirir ordenadores portátiles dotados con los sistemas de conexión a través de internet que permitan el trabajo. Se podrá negociar alguna subvención para asumir gastos de electricidad y teléfono, así como una compensación por el espacio dedicado a oficina en la vivienda. Especial atención a la adecuación del puesto de trabajo en salud laboral. Referencia: <http://www.telecentros.es/>

Anexo 1

Fuentes de información

- Comisiones Obreras: <http://www.ccoo.es/>
- Comissió Obrera Nacional de Catalunya: <http://www.conc.es/>
- Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS): <http://www.istas.org/>
- Ministerio de Medio Ambiente: <http://www.mma.es/>
- Ministerio de Fomento: <http://www.mfom.es/>
- Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía: <http://www.idae.es/>
- Instituto Nacional de Estadística: <http://www.ine.es/>
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: <http://www.mtas.es/>
- Dirección General de Tráfico: <http://www.dgt.es/>
- RENFE: <http://www.renfe.es/>
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid: <http://www.ctm-madrid.es/>
- Autoritat del Transport Metropolita: <http://www.atm-transmet.es/>
- Transporte público en Canarias: <http://www.titsa.com/> y <http://www.quaquas.com/>
- Federación Española de Municipios y Provincias: <http://www.femp.es/>
- Coordinadora de Defensa de la Bici: <http://www.conbici.org/>
- Asociación ciclista Pedalibre: <http://www.pedalibre.org/>
- Asociación para la Promoción del Transporte Público: <http://www.laptp.org/>
- Federación Europea del Carsharing: www.carsharing.org

Anexo 2

Documentación de referencia

- Vega, Pilar. *El transporte al centro de trabajo. Guía de acción sindical*. Marzo de 1998.
- UGT y CC.OO. *El transporte al centro de trabajo. Guía de acción sindical*. Marzo de 1998.
- Vega, P, Aparicio, A y López-Lambas, E. «Racionalizar la movilidad a las empresas: barreras y soluciones». *Congreso de Ingeniería del Transporte*. Zaragoza, 23, 24 y 25 junio 2004.
- Vega, P. «Maneras europeas de desplazarse al trabajo». Nº 10 Octubre 1997. *Daphnia* (Boletín Informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia).
- *Jornadas Sindicales sobre Transporte al Centro de Trabajo*. Febrero 1998. CC.OO., UGT y el IDAE.
- *L'accés sostenible al lloc de treball. Per una mobilitat segura, eficient i economica dels treballadors*. Comissio Obrera Nacional de Catalunya. 2004.
- *Making travel plans work*. Departament for Trasport. 2002.
- Vega, P. «Movilidad en un territorio inseguro: transporte y siniestralidad laboral». *Revista Técnica de Salud Laboral y Prevención La Mutua*. Nº 13. Segunda época. 2005.
- Waldo López-Aqueres. *Programas de reducción de viajes: la experiencia de California*.
- *Transportation System Management Plan*. Mission Bay South. 1999.

- *Transporte y Trabajo. Disponibilidad del transporte colectivo interurbano a los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona*. Editorial Beta. Pacte Industrial de la Region Metropolitana de Barcelona.
- *Planificació d'un accés sostenible a les empreses del Poligon Industrial de la Zona Franca*. CONC y otros. 2003.
- *Jornadas Movilidad y lugar de trabajo. ¿Cómo llegar a los polígonos industriales?* Sabadell Universitat. 2005.
- *Consejos e información útil para la organización de la Semana Europea de la Movilidad*, 2005. «Al trabajo sin mi coche».
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), Ministerio de Fomento. 2005.
- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética, Plan de Acción 2005-07. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- Encuesta de Población y Vivienda. INE, 2001, actualización con el padrón 2004.
- Anuarios del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Anuarios de la DGT.
- Censos de Población y Vivienda. Instituto Nacional de Estadística, 2001.
- «Atascos por 15.000 millones». *El País* 8 de mayo 2005.
- *Making travel plans work*. Departament for Transport United Kindong. 2002.
- Estrategia energética en la Comunidad de Madrid. 2004.

Anexo 3

Glosario

- **Movilidad**. Es un concepto relacionado con las personas que desean desplazarse o que se desplazan. Se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento o como forma de medición de los propios desplazamientos (pasajeros-km, medios de transporte, número de viajes, distribución modal de los viajes, etc.).
- **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.
- **Intercambiador**. Es un área destinada de forma permanente a facilitar el intercambio de pasajeros entre distintos medios y modos de transporte.
- **Carsharing**. Consiste en una forma regulada de compartir un coche; el sistema está asociado a una retribución monetaria; normalmente es el conductor el que pone el coche y es éste el que recibe la prestación económica del o de los acompañantes que van con él en su coche.
- **Vanpooling o carpooling**. Se trata del servicio prestado con pequeños microbuses, furgonetas o automóviles destinados al transporte de personas que recogen a los trabajadores de un mismo centro de trabajo. La empresa suele ser la que asume los gastos del servicio, bien adquiriendo el vehículo o alquilándolo. En cuanto a la conducción, la empresa puede contratar a un conductor especializado o simplemente otorgar esta función a uno de los trabajadores del grupo que comparte el coche.
- **Carril bus**. Se trata de un espacio o carril del viario, marcado o con separadores físicos, que otorga tratamiento preferente al transporte público de autobuses en la ordenación del tráfico.
- **Carril bus-VAO**. Sistema de plataforma o carril para el uso de autobuses y vehículos con dos o más ocupantes; la plataforma está separada del resto del tráfico a través de barreras rígidas y el acceso se realiza únicamente en puntos concretos del corredor.
- **Autobús exprés-lanzadera**. Se trata de servicios de autobuses urbanos o discrecionales de empresa que realizan trayectos directos recogiendo viajeros en alguna estación o parada de transporte público cercana hasta la empresa o empresas de destino.