



Jornadas Técnicas "Planes de Transporte a los Centros de Trabajo. Experiencias y Buenas Prácticas"

Madrid, 19 y 20 de mayo de 2009

Conclusiones

Las presentes conclusiones corresponden a lo expuesto y deliberado en las correspondientes sesiones de los dos días de jornada y que han versado sobre los siguientes temas:

- El marco institucional y normativo para los PTT en España (sesión 1)
- Experiencias internacionales: normativa y financiación de la movilidad al trabajo (sesión 2)
- Planes de movilidad de empresas (sesión 3)
- Movilidad a polígonos industriales y empresariales (sesión 4)

Con carácter general y extensivo a todas las sesiones se puede concluir lo siguiente:

- La asistencia cotidiana al puesto de trabajo constituye la principal causa de desplazamiento: algo más de uno de cada tres viajes que tienen lugar diariamente en el ámbito urbano y metropolitano se produce por la necesidad de acudir al puesto laboral.
- En algo más de dos terceras partes de los desplazamientos al trabajo se utiliza el automóvil particular.
- Una primera conclusión de alcance general es que España se mueve mal; es decir, hay un desequilibrio importante hacia el uso del transporte por carretera y especialmente a favor del coche. Ello se hace especialmente patente en los desplazamientos hacia y desde el puesto de trabajo.
- La movilidad por motivo de trabajo es la principal responsable, por su importancia cuantitativa, su concentración espacial y horaria y su frecuencia cotidiana, de la congestión del tráfico. E igualmente, tiene una influencia considerable en los impactos negativos y externalidades asociadas al transporte, muy especialmente en el ámbito urbano y metropolitano.
- La implantación de un PTT y la gestión de la movilidad de los trabajadores reporta beneficios para los propios trabajadores para los empresarios y para la sociedad en su conjunto.
 - Beneficios a los empresarios:
 - Económicos: menor necesidad de espacio para aparcamiento y reducción del coste anual de aparcamiento
 - Reducción absentismo laboral y aumento de la productividad
 - Mejora de la puntualidad de la plantilla
 - Mejora de la imagen empresarial
 - Mejor accesibilidad para todos: incluidos clientes, visitas y proveedores

- Se evitan disfunciones en el mercado laboral cuando el acceso al centro de trabajo es exclusivamente en coche (pérdida de oportunidades tanto para el empresario como para los trabajadores)
- Beneficios a los trabajadores:
 - Ahorros económicos (derivados del uso de coche compartido, andar, bicicleta)
 - Reducción de accidentes
 - Menor ansiedad y estrés
 - En algunos casos: ahorro de tiempo (plataforma reservada o teletrabajo)
- Beneficios sociales:
 - Menor congestión viaria
 - Ahorro energético y reducción de emisión de contaminantes
 - Mejora del espacio público y mayor atractivo de las ciudades como centros de negocios, servicios, comercio y turismo.
 - Facilitación del acceso al mercado de trabajo y por tanto, contribución a una mayor cohesión social.
 - Ahorro en infraestructuras
 - Mejor calidad de vida en general
- Los sindicatos por su papel de intermediación entre empresarios, administraciones y trabajadores, pueden y deben jugar un papel importante en la promoción y lanzamiento de planes de transporte al trabajo dentro de un proceso participativo en el que se impliquen y colaboren todas las partes.
- Los problemas derivados de la movilidad generada no puede resolverse aisladamente de las actividades humanas. En el largo plazo, una de las maneras más efectivas de hacer frente a estos problemas sería reducir las necesidades de desplazamiento, organizando las ciudades de manera que se acercaran los usos residenciales y de empleo entre sí o facilitando nuevas formas de acceso al trabajo: p.e. teletrabajo u horarios flexibles o comprimidos que permitan acumular horas cuando se den los requisitos necesarios. Es decir, se hace necesario planificar y gestionar el urbanismo para que las ciudades crezcan de forma compacta, densa y con mezcla de los usos del suelo, como alternativa al modelo basado en la expansión continuada de las infraestructuras viarias, de ciudad difusa, poco densa y con segregación de los usos del suelo)
- Una buena gestión de la movilidad es un indicador de competitividad social: las ciudades serán más competitivas en la medida que sepan gestionar la movilidad de sus ciudadanos.

Particularizando para las diferentes sesiones, las conclusiones principales fueron:

Sesión 1 : Marco Institucional y Normativo para el Desarrollo de los Planes de Movilidad en España

Sobre el marco legislativo y competencial:

- No existe un marco legislativo de ámbito nacional que obligue a las empresas y demás centros de actividad a contribuir económicamente a dar una solución a los requerimientos de movilidad que generan. En este sentido, solamente hay desarrollos en el ámbito autonómico y local. (p.e. la Ley de Movilidad Sostenible de Cataluña).
- Existe un problema de gobernanza y competencial que dificulta acciones coordinadas entre las diferentes administraciones en materia de movilidad.

- Ello conlleva a que en España haya fuertes desequilibrios territoriales en esta materia. Se constata que la existencia de desarrollos legislativos a nivel autonómico tiene su reflejo en el número y calidad de las actuaciones de gestión de movilidad al trabajo llevadas a cabo dentro de cada ámbito.
- Se detecta pues una necesidad de intervenir desde el ámbito legislativo y además promover actuaciones en el ámbito local.

El punto de vista empresarial

- Por otro lado, el empresario no se siente responsable de lo que pasa puertas afuera de la empresa. Es por tanto imprescindible incrementar la responsabilidad social de las empresas. Aun cuando haya excepciones, se puede afirmar que no existe una cultura favorable a la gestión de la movilidad al trabajo con criterios de sostenibilidad.

Seguridad vial

- Si las empresas adoptan buenas estrategias de movilidad es muy probable que la seguridad vial funcione mejor: se constata que los planes de transporte y el fomento de los modos alternativos al automóvil particular inciden favorablemente en la consecución de una menor siniestralidad en los desplazamientos al trabajo.
- Desde este punto de vista, los planes de movilidad al trabajo pueden considerarse como un instrumento eficaz para la disminución de la siniestralidad en los desplazamientos al trabajo; es decir, un instrumento para aumentar la seguridad vial.
- Siguiendo con la siniestralidad parece que los varones tenemos un riesgo mucho mayor de morir en los desplazamientos relacionados con el puesto de trabajo, lo cual es y seguirá siendo objeto de reflexión.

Hábitos de los trabajadores

- En general existe un hábito muy asentado a favor del uso individual del coche, lo cual requerirá un gran esfuerzo de educación, concienciación e incentivación para promover el cambio modal.
- De hecho la escasez de parking es una de las principales causas de insatisfacción entre los trabajadores.

Aspectos de índole social

- Uno de los aspectos más destacados en relación a los PTT es el de garantizar a todos los sectores sociales el acceso al puesto de trabajo. Es decir, sirven para disminuir la segregación social.

Aspectos metodológicos

- Para la implantación de PTTs se hace necesario crear un espacio de concertación, siendo de gran utilidad para tal fin la creación de mesas de movilidad tanto a nivel de empresa como de polígonos industriales.
- Las mesas de movilidad a su vez deben impulsar la figura del gestor de movilidad como pieza clave en la interlocución con los diferentes agentes y en el impulso de los PTTs y las estrategias de movilidad sostenible.

- Los sindicatos tienen un papel importante de apoyo e impulso a la implantación de PTTs. Deben involucrarse en todas las fases del desarrollo de los PTTs y deben promover la implicación de los trabajadores en dicho proceso.

Instrumentos de política energética y medioambiental

- Desde el punto de vista de energía y las emisiones el uso individual del coche para ir al trabajo es la peor de las opciones. Por tanto, los PTTs también pueden considerarse un instrumento eficaz en la mejora de la eficiencia energética o medioambiental, y así están reconocidos por ejemplo en la Estrategia Española de Eficiencia Energética y en los consiguientes Planes de Acción (en la actualidad está vigente el Plan de Acción 2008-2012).

Sesión 2 : Experiencias internacionales: Normativa y financiación de la movilidad al trabajo

El marco normativo

- La experiencia de otros países demuestra que los desarrollos legislativos son el un medio muy eficaz para generalizar la realización de actuaciones favorables a la gestión de la movilidad al trabajo.
- Existen varios modelos posibles para propiciar actuaciones de gestión de movilidad a nivel de empresa: el modelo de incentivos: p.e. incentivos fiscales, el modelo formativo, basado en la educación y concienciación ciudadana y social y el modelo coercitivo basado en normas de obligado cumplimiento o el pago de tasas y gravámenes. Seguramente, el modelo más efectivo responda a una combinación equilibrada de todos ellos.
- Existe una tendencia creciente a reconocer a la Empresa como un interlocutor privilegiado en materia de Gestión de Movilidad y a corresponsabilizarla de los impactos derivados del perfil de movilidad ligado a su actividad productiva.

Cambio de modelo

- Para obtener resultados efectivos en el cambio modal desde el uso del coche hacia otros modos alternativos de transporte se hace necesario cambiar el modelo inversor en grandes infraestructuras viarias hacia un modelo basado en la gestión de la demanda de movilidad, el planeamiento urbanístico atendiendo a criterios de movilidad generada y soluciones alternativas al uso del vehículo privado así como un gran esfuerzo en educación y concienciación ciudadana y social para adoptar y facilitar mejores pautas de movilidad.

Aspectos clave

- La ubicación de una empresa determina tanto la movilidad como la capacidad de actuación. En último término se trata de hacer encajar el perfil de movilidad; es decir el número y secuencia de desplazamientos de personas (trabajadores y visitantes) y mercancías con la oferta de transporte del emplazamiento requerido: facilidad de acceso a un transporte público adaptado a las necesidades laborales, facilidad de acceso al vehículo privado, organización y tipología del entorno (viarios, zona peatonal y ciclista, etc.)
- La facilidad de aparcamiento gratuito en el centro de trabajo es crucial en la toma de decisión del uso del coche.

- La formación y el asesoramiento a las empresas en materia de gestión de movilidad en un aspecto clave. En la misma línea, el gestor de movilidad requerirá una formación específica y sería deseable una capacitación mínima garantizada por una titulación o reconocimiento oficial.

Sesión 3 : Planes de Movilidad en Empresas

Implicación de la empresa y los trabajadores

- La implantación de un PTT en una Empresa requiere de la colaboración y el apoyo decidido del staff directivo de la misma. La mejor manera de liderar el Plan por parte de directivos y empresarios es mediante el propio ejemplo: acudiendo al trabajo en TP, renunciando a su plaza de aparcamiento, etc.
- Además, la implantación de un PTT requiere de un proceso participativo en el que se impliquen los propios trabajadores y sus representantes y las autoridades de transporte para negociar con los operadores de transporte las mejoras necesarias, incentivos, descuentos en los títulos de transporte, facilitar información, etc. La creación de mesas de movilidad y grupos de trabajo son medios necesarios para articular este proceso.
- Es conveniente que la gestión de la movilidad tenga una asignación específica dentro de los presupuestos anuales de la empresa.

Comunicación y participación

- En el proceso de implantación de un PTT es básica la comunicación y la transparencia en los objetivos perseguidos para conseguir la confianza y la participación de los trabajadores en el mismo.
- Tanto a nivel de empresa como en polígonos industriales y empresariales es especialmente interesante la figura del gestor de movilidad en su doble vertiente de facilitador de información y soluciones de movilidad sostenible como en su labor de gestión e intermediación con empresa y administraciones. La figura del gestor de movilidad debe tener el reconocimiento necesario dentro de la empresa.

PTTs: aspectos de productividad y económicos para la empresa y los trabajadores

- La mejora en la gestión del tiempo asociado a los desplazamientos de los trabajadores redundará en una mayor productividad y eficacia de la empresa.
- Muchas veces las actuaciones más efectivas tienen un bajo coste para la empresa: por ejemplo facilitar accesos a información de los servicios de transporte público e incluso, en algunos casos, se pueden reducir costes como p.e. mediante la compartición de recursos en el caso del transporte colectivo de empresa.
- Muchas de las ganancias ganadas en la negociación colectiva (reducción de jornada, incremento salarial, etc.) pueden verse mermadas e incluso contrarestadas por el tiempo perdido en atascos o el coste que representan los desplazamientos al trabajo. El acceso al puesto de trabajo debería ser un punto más en la negociación colectiva.

Otras conclusiones

- La adecuada gestión del aparcamiento gratuito es un aspecto clave para favorecer prácticas tales como el coche compartido y disuadir sobre el uso individual del vehículo privado ya que la facilidad de aparcamiento es una de las motivaciones más importantes para el uso del coche.
- Para la conciliación de la vida familiar y laboral se deben compatibilizar los horarios laborales de los padres con los de los colegios.

Sesión 4 : Polígonos Industriales

Ámbito de actuación y agentes implicados

- Los Polígonos Industriales por el volumen de trabajadores que en algún caso contemplan justifican la combinación de medidas que superan la realidad que constituye cada empresa vista de forma individual. p.e. la implantación de mejoras en los accesos para la movilidad peatonal y ciclista, esquemas de coche o autobús de empresa compartido (de poco éxito de momento en nuestro país), regulación del aparcamiento ilegal, oficinas de movilidad, implantación de líneas específicas de TP o paradas de transporte ferroviario.
- Por ello, es importante la implicación en el proceso además de trabajadores y empresas de las Asociaciones de Empresarios, Autoridades de Transporte Público y los departamentos competentes de la Administración Autonómica y Local.
- En los polígonos industriales lo razonable son actuaciones y estudios integrales para todas las empresas y trabajadores del polígono y no actuaciones aisladas y descoordinadas.

Problemática

- Dentro de un polígono industrial puede haber empresas con receptividades muy diferentes a los planteamientos de movilidad sostenible lo cual puede crear agravios comparativos ante la negativa de muchas empresas a contribuir económicamente al sostenimiento de algunas actuaciones mientras que sus trabajadores se están beneficiando de las mismas
- En muchos polígonos existen sucesos continuados de aparcamiento ilegal que no se deberían consentir. Por otro lado, la existencia de aparcamiento fácil es uno de los mayores reclamos para el uso del coche y esto debe tenerse en cuenta en el diseño de las áreas de trabajo.
- Es importante encontrar interlocutores que representen a todas las empresas de un polígono o área industrial. En este sentido las asociaciones empresariales pueden jugar un papel importante

Conclusiones finales

- Las experiencias presentadas a lo largo de estas jornadas nos muestran que se pueden conseguir resultados efectivos de cambio modal y de mejor uso de los medios en nuestros desplazamientos al trabajo.
- Se necesita trabajar más a todos los niveles para promover la gestión de la movilidad y este trabajo debe realizarse sobre la base de la concertación social.

- Además, para la implantación de medidas efectivas con carácter general es imprescindible la promulgación de una ley de ámbito estatal que favorezca la implantación de PTTs como ya apuntó en su momento la Ley 34/2007 de Calidad del Aire.
- Igualmente, sería deseable la creación de un órgano de referencia a escala nacional en la planificación, gestión, asesoramiento y formación en la movilidad urbana y la movilidad al trabajo al estilo del CERTU francés y también un órgano de participación de ámbito nacional que facilite el diálogo social y la corresponsabilidad en materia de movilidad al trabajo (Mesa o Consejo de Movilidad) y en el que estén representados las diferentes Administraciones, Agentes Sociales (Sindicatos), Representantes Empresariales y Patronales, Autoridades de Transporte, etc.
- Como último punto, destacar el objetivo a perseguir: que en el acceso al trabajo o a los estudios el coche debe ser una opción y no una necesidad para evitar situaciones de segregación social. Los objetivos de equidad social y el facilitar el acceso al trabajo a todos los ciudadanos son seguramente los aspectos más relevantes de las estrategias de gestión de la movilidad al trabajo.

Relator de las Conclusiones:

Ángel Cediél. IDAE