



Este catálogo ofrece una selección de experiencias referentes a la puesta en marcha de actuaciones favorables a la movilidad sostenible en los desplazamientos al trabajo. Su objetivo es facilitar a los responsables sindicales ejemplos sobre la puesta en funcionamiento de actuaciones referentes a la racionalización de la movilidad en centros de trabajo, incorporando medidas de ahorro y eficiencia energética que permitan contribuir a reducir la participación en la modificación del clima de los desplazamientos in itinere.

## Catálogo de buenas prácticas en la **movilidad** al trabajo

Subvencionado por:



Elaborado por:





Catálogo de buenas prácticas  
en la **movilidad** al trabajo

Septiembre de 2006

**Edita** Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud  
ISTAS es una fundación técnico-sindical de CC.OO. que promueve la salud laboral, la mejora de las condiciones laborales y la protección del medio ambiente.

**Autora** Pilar Vega (Grupo de estudios y alternativas 21, gea21, S.L.)

**Agradecimientos** Se agradece a las instituciones, empresas y entidades que han facilitado la información de cada experiencia y su colaboración desinteresada.

**Subvenciona** Ministerio de Medio Ambiente

**Realiza** Paralelo Edición, S.A.

**Depósito legal** M-45853-2006

Impreso en papel reciclado



## Presentación

Existe una indudable relación entre el desplazamiento al trabajo y la modificación del clima. Las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del transporte intensifican el efecto invernadero y favorecen el cambio climático.

La utilización del vehículo privado es uno de los principales responsables de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Los viajes al trabajo suponen un tercio de la movilidad general; los trabajadores acuden fundamentalmente en modos de transporte motorizados (un 80%), y de éstos el vehículo privado en solitario abarca el 61% de todos los viajes.

En las últimas décadas el acceso al trabajo ha modificado sustancialmente su reparto modal; se ha pasado de modos ambientalmente más racionales y socialmente más seguros como el transporte público, caminar o ir en bicicleta a otros más contaminantes y peligrosos.

El actual contexto estratégico español en materia de energía y transporte es enormemente favorable para frenar estos procesos negativos. Racionalizar los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo es el objetivo de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética que propone potenciar los planes de movilidad en empresas.

El funcionamiento de estos planes exige la implicación de las empresas, poniendo en marcha actuaciones que impulsen el uso del transporte colectivo y que faciliten a los trabajadores la utilización de los medios menos contaminantes. La implantación de todas estas medidas ha de ser negociada con los representantes de los trabajadores.

Para aplicar estos objetivos estratégicos a la realidad de los centros de trabajo, a las personas individuales que tienen conductas determinadas ante su movilidad cotidiana, es necesario realizar una importante labor sindical de información, sensibilización y formación. Sólo de esta forma se logrará conjugar los esfuerzos individuales de los trabajadores y del conjunto de los agentes implicados para encontrar el camino hacia una movilidad sostenible al centro de trabajo.

En este contexto se enmarca este «Catálogo de buenas prácticas» que ahora se presenta y que pretende ser una herramienta útil para gestionar la movilidad de los trabajadores en sus centros de trabajo.

Joaquín Nieto Sainz

*Secretario Confederal de Salud Laboral  
y Medio Ambiente de CC.OO.*



## Índice

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
<b>BUENAS PRÁCTICAS</b>	
<b>Ficha 1</b> ■ Plan de Movilidad Sostenible del Complejo de Nuevos Ministerios (Madrid)	<b>9</b>
<b>Ficha 2</b> ■ Plan de Movilidad Alternativa de Vodafone (La Moraleja-Alcobendas-Madrid)	<b>11</b>
<b>Ficha 3</b> ■ Plan de Movilidad en el Campus de Cantoblanco de la UAM (Madrid)	<b>13</b>
<b>Ficha 4</b> ■ Servicio Lanzadera a los Polígonos Industriales de Getafe (Madrid)	<b>15</b>
<b>Ficha 5</b> ■ Ciudad Financiera del Banco Santander Central Hispano (BSCH). Boadilla del Monte (Madrid)	<b>17</b>
<b>Ficha 6</b> ■ Plan de Transporte en la Ciudad de las Telecomunicaciones (Madrid)	<b>19</b>
<b>Ficha 7</b> ■ Campus Miguel de Unamuno, Universidad de Salamanca (Salamanca)	<b>21</b>
<b>Ficha 8</b> ■ Plan de Movilidad Sostenible del IHOBE (Bilbao)	<b>23</b>
<b>Ficha 9</b> ■ Plan de Movilidad Alternativo del Cerrillo de San Blas (Madrid)	<b>25</b>
<b>Ficha 10</b> ■ Teletrabajo en Telefónica España	<b>27</b>
<b>Ficha 11</b> ■ Plan de Movilidad Alternativo en Kanguros, S.A. (actualmente Antalis, S.A.) Velilla de San Antonio (Madrid)	<b>29</b>
<b>Ficha 12</b> ■ Actuaciones de movilidad sostenible en France Telecom - Amena	<b>31</b>
<b>Ficha 13</b> ■ Plan de Movilidad alternativa en el polígono de Villalonquejar (Burgos)	<b>33</b>
<b>Ficha 14</b> ■ Servicio especial de transporte colectivo al polígono industrial La Resina (Villaverde - Madrid)	<b>35</b>
<b>Ficha 15</b> ■ Mejora de la accesibilidad ferroviaria al Polígono de Can Sant Joan	<b>37</b>
<b>Ficha 16</b> ■ Mesa de la movilidad de Can Sant Joan	<b>39</b>
<b>Ficha 17</b> ■ Autobús lanzadera a los polígonos de Lleida	<b>41</b>
<b>Ficha 18</b> ■ Medidas de racionalización del transporte en los polígonos del Sur de Terrassa	<b>43</b>
<b>Ficha 19</b> ■ Mejora de la accesibilidad al Polígono Industrial de Pratenc	<b>45</b>
<b>Ficha 20</b> ■ Movilidad Sostenible en el Polígono Industrial de la Zona Franca (Barcelona)	<b>47</b>
<b>Ficha 21</b> ■ Gestión de la movilidad en IBM - Italia	<b>49</b>
<b>Ficha 22</b> ■ Desplazamientos domicilio-trabajo gratuitos en tren (Bélgica)	<b>51</b>
<b>Ficha 23</b> ■ Plan de transporte para el Hospital de Plymouth NHS -Trust (Reino Unido)	<b>53</b>
<b>Ficha 24</b> ■ Programa de reducción de viajes en Intel Corporation (Estados Unidos)	<b>55</b>
<b>GLOSARIO DE ABREVIATURAS</b>	<b>57</b>

## Introducción



Este catálogo consiste en la recopilación de actuaciones favorables a la movilidad sostenible en los desplazamientos al trabajo. El objetivo es facilitar a los responsables sindicales experiencias de racionalización de la movilidad en centros de trabajo. Estas prácticas han incorporado medidas de ahorro y eficiencia energética, contribuyendo a reducir la participación de los desplazamientos in itinere en la modificación del clima.

Es un documento dirigido a los delegados sindicales y responsables de medio ambiente de todos los sectores que deseen información para poner en marcha medidas o planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo. Igualmente el catálogo puede servir a técnicos que quieran informarse sobre esta materia.

Para la elaboración del listado de Buenas Prácticas se ha atendido a una serie de criterios que han permitido seleccionar las experiencias que logran un ahorro y eficiencia energética en los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo. El sindicato Comisiones Obreras ya cuenta en su haber con un premio otorgado en el concurso del Comité Hábitat de Naciones Unidas en el año 1998, que correspondió al Plan de Movilidad Alternativa para los trabajadores de Kanguros (Velilla de San Antonio) y que fue calificado como GOOD.

El catálogo consta de una sencilla ficha que incluye las características esenciales de cada experiencia, así como los resultados básicos de la misma. Cada práctica se acompaña de fotografías y planos que ilustran la actuación; igualmente se incluye la dirección de contacto y otras fuentes de información para aquellos que estén interesados en profundizar sobre la misma.

El catálogo se ha estructurado en 24 fichas, de las que 20 corresponden a experiencias españolas. Se incluyen planes de movilidad en polígonos industriales y empresariales o propuestas de racionalización del transporte frente al traslado de una empresa. También contiene actuaciones aisladas que consiguen la eficiencia energética en el desplazamiento de los trabajadores, como la implantación de servicios lanzadera o propuestas de movilidad sostenible para centros de la Administración Pública.

Igualmente, se han incluido cuatro experiencias de movilidad en otros países. Es importante conocer actuaciones exitosas que se han desarrollado en otros lugares con mayor tradición en la racionalización de la movilidad y que son fácilmente transferibles a nuestro país.

El catálogo pretende ser una herramienta de carácter abierto que facilite la incorporación de nuevos casos y se actualice de forma periódica ampliando la información en la página web de ISTAS <http://www.istas.ccoo.es/>.

# Ficha 1 Plan de Movilidad Sostenible en el Complejo de Nuevos Ministerios

**Localización** Municipio de Madrid.

**Año de inicio de la experiencia** 2005.

**Iniciativa** Ministerio de Medio Ambiente y el IDAE. Con la participación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Fomento.

**Agentes implicados** Direcciones y trabajadores de los diferentes Ministerios, Cercanías-RENFE y Consorcio Regional de Transportes.

**Causa que motiva la actuación**

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

**Disponibilidad de la entidad** La Administración ha sido la impulsora del Plan.

**Situación de partida** Al complejo acuden diariamente 6.078 trabajadores repartidos entre los Ministerios de Medio Ambiente (1.281), Trabajo (997) y Fomento (3.800). El 65% de los trabajadores residen en Madrid.

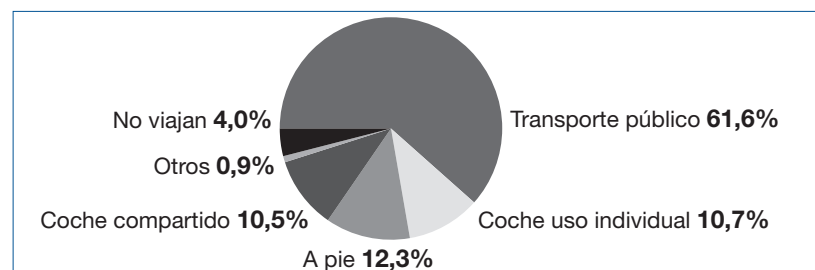
La encuesta del 2005 dio los siguientes resultados:

■ Reparto modal	%
Transporte público	44,48
Vehículo privado	26,69
Coche compartido	10,18
A pie	8,68
Vehículo privado + TP	7,61
Coche compartido + TP	1,50

El recinto tiene una accesibilidad inmejorable en transporte público (3 líneas de Metro, 5 de Cercanías y 8 líneas de la EMT). El aparcamiento del complejo tiene una ocupación del 100% a media mañana (1.100 plazas).

**Objetivos**

■ Efectos futuros del Plan de Movilidad	
Ahorro anual de gasolina	336.976 litros
Ahorro anual de CO <sub>2</sub>	784 Tn
Reducción diaria de vehículos circulando por Madrid	598 vehículos
Periodo de recuperación de la inversión del plan	3,7 años
Vehículo privado	26,69%



**Propuesta**

Se ha elaborado un Plan de Movilidad que incluye la siguiente PROPUESTA para el periodo 2006-2008:

- **Fomento del teletrabajo.** Se podría aplicar la medida a 600 empleados que lo utilizarían una media de dos días a la semana. Tendrá un efecto directo sobre la disminución de viajes. Para su implantación se analizarán las funciones susceptibles de adaptarse a esta modalidad y las herramientas de control. Igualmente se valorarán las relaciones laborales, horarios, responsabilidades, seguridad de la información, etc.
- **Sistema de gestión de coche compartido para los empleados del complejo.** Existirán plazas de aparcamiento reservadas para los usuarios registrados. Se tendrá acceso al sistema a través de Intranet, contacto telefónico o personal.
- **Adecuación del aparcamiento.** Se mantendrá una capacidad de 1.100 plazas frente a las 1.500 de la configuración original, con posibilidad de disminución paulatina de plazas en el futuro. Al mismo tiempo se mejorarán las condiciones de circulación de peatones y ciclistas con preferencia frente a los vehículos. Se colocarán aparcamientos para bicicletas y se ajardinarán zonas destinadas hasta ahora a aparcamiento.
- **Sistema de información de transporte.** En la página Web de cada Ministerio aparecerá un enlace a una aplicación común sobre transporte para visitantes y empleados: paradas más cercanas, horarios, intervalos, tarifas, enlaces a páginas de información sobre el estado del tráfico o al Consorcio de Transporte.
- **Fomento del transporte sostenible.** Divulgación de las alternativas al coche en itinerarios congestionados y comparación de costes de cada modo. Se elaborará un programa que conecte con los diferentes usuarios. Presentación de la documentación, jornadas informativas sobre nuevas actuaciones de transporte sostenible o divulgación del ahorro económico del transporte alternativo frente al automóvil.
- **Gestión de la movilidad,** con la designación de un gestor global del complejo y de cada uno de los Ministerios.

**Resultados y situación actual**

Se ha presentado a los sindicatos el Plan de Movilidad y se están comenzando a implantar las medidas.

Implantación	2006	2007	2008
A. Fomento del teletrabajo			→
B. Sistema de Gestión de coche compartido	→	→	→
C. Adecuación del aparcamiento		→	→
D. Sistema de Información de Transporte	→	→	→
E. Fomento transporte público		→	→
Gestión de Movilidad	→	→	→

**Contacto**

**Carlos Martínez (CC.OO.):** cmcamarero@ccoo.es Tel: 91 702 80 62  
**Soledad Sanz (Ministerio de Medio Ambiente)** Tel: 91 597 75 80

**Más información**

Ministerio de Medio Ambiente.

**Foto >**



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 2 Plan de Movilidad Alternativa de Vodafone

<b>Localización</b>	Parque empresarial La Moraleja - Municipio de Alcobendas.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2001.
<b>Iniciativa</b>	La sección sindical de CC.OO. propone a la dirección de Vodafone la elaboración de un plan experimental de promoción y desarrollo de acciones encaminadas a conseguir una mayor eficacia energética y medioambiental en el desplazamiento de sus trabajadores al puesto de trabajo.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección y trabajadores de Vodafone España, Ayuntamiento de Alcobendas, Cercanías RENFE, Consorcio Regional de Transportes. IDAE, Alsa - ENATCAR.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input checked="" type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: congestión
<b>Situación de partida</b>	<p>Se trata de una empresa de 1.300 trabajadores, el 40% mujeres y el 60% hombres; el 60% de la plantilla tiene formación universitaria.</p> <p>Los accesos están colapsados: E5/N-I, M-40 y M-603.</p> <p>Existe estacionamiento público y privado en el entorno de las empresas.</p> <p>El origen de los viajes se reparte entre un 90% desde Madrid-capital y el 10% del resto de la Comunidad. En cuanto al reparto modal, el 80% utiliza el vehículo privado y un 20% el transporte público.</p> <p>La distancia media recorrida por los trabajadores es de 30 km día (ida y vuelta) y el tiempo de transporte se encuentra entre 45' y 1 h 15'. En general, el grado de satisfacción de los trabajadores es bajo.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Facilitar el acceso al centro de trabajo.</li> <li>■ Racionalizar el transporte, reforzando el papel del transporte público y colectivo.</li> <li>■ Reducir el uso del vehículo privado.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Creación de la figura del coordinador de transporte.</li> <li>■ Información detallada a través de e-mail, Intranet, charlas, folletos informativos, etc.</li> <li>■ Flexibilidad horaria de acuerdo a los requerimientos de los diferentes departamentos, evitando la congestión en hora punta, produciendo una distribución más homogénea a lo largo del día; los trabajadores tienen la posibilidad de organizar su entrada y salida en el abanico horario siguiente:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- de 07:40 a 10:00 horas (entrada)</li> <li>- de 18:00 a 19:30 horas (salida)</li> </ul> </li> </ul>

- Gestión del aparcamiento que favorezca a los trabajadores de coche compartido.
- Valoración de incentivos para el uso de modos de transporte alternativos al coche: transporte público - bici - a pie.
- Servicio de gestión de coche compartido; ofreciendo información para conseguir compañeros de viaje y elección de recorridos más rápidos.
- Programa de vuelta a casa garantizada para coche compartido.
- Furgonetas de empresa dirigidas a grupos de trabajadores que residen en lugares alejados.

**Resultados y situación actual**

Se firma un acuerdo entre la Sección Sindical de CC.OO. y la dirección de la empresa, en el que se fijan las siguientes fases de implantación del Plan de Movilidad:

**Fase I.** Implantación de un autobús lanzadera (en funcionamiento) que conecta con el transporte ferroviario desde las estaciones de metro (L10) y ferrocarril de Fuencarral, con carácter gratuito para los trabajadores. Los servicios se distribuyen:

- dos por la mañana desde Fuencarral: a las 7:45 y a las 8:45 horas;
- dos de regreso por la tarde: a las 18:30 y a las 19:15 horas.

El autobús está siendo utilizado por 750 usuarios y se estudia incrementar los servicios de transporte.

El Consorcio de Transporte facilita a los trabajadores información sobre la forma más eficiente para ir al trabajo.

Instalación de un lector electrónico con tarjetas de identificación de los trabajadores para el tratamiento estadístico de los datos y así conocer el grado de utilización.

Estudio de un sistema GPS en las dependencias de la empresa para informar del tiempo que falta para la salida de la lanzadera desde las estaciones ferroviarias.

Tres miembros de la Sección Sindical de CC.OO. hacen las labores de coordinación de las propuestas de movilidad.

**Fase II.** Sistema de coche compartido

Se intentará aplicar el sistema al mayor número de trabajadores que se adapten a esta modalidad.

**Contacto**

**Pedro López:** [gprensa@corp.vodafone.es](mailto:gprensa@corp.vodafone.es)

**Más información**

[www.vodafone.es](http://www.vodafone.es)

**Foto >**



**Mapa de situación y propuestas >>**

## Ficha 3 Plan de Movilidad en el Campus de Cantoblanco de la UAM

**Localización** Municipio de Madrid.

**Año de inicio de la experiencia** 2000.

**Iniciativa** Rectorado de la UAM.

**Agentes implicados** Vicerrectorado de Campus y Calidad Ambiental, Oficina ECOCAMPUS, Comisión de Usuarios y Calidad Ambiental, Comisión de Acción Social, CC.OO., Pedalibre. Ayuntamiento de Madrid, Consorcio Regional de Transportes, Renfe, ALSA.

**Causa que motiva la actuación**

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras: congestión

**Situación de partida** Existen 33.000 usuarios (el 89,3% estudiantes, el 7,3% personal docente e investigador y el 3,4% personal de administración).

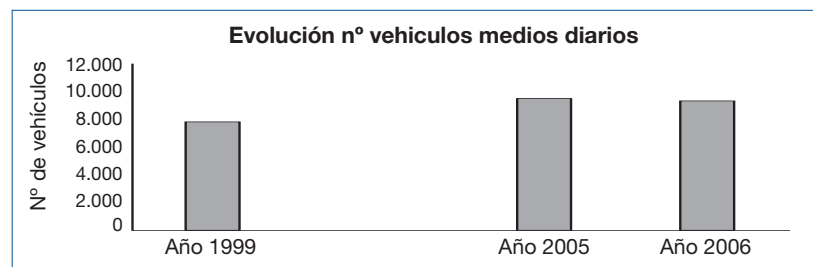
La distribución residencial de los usuarios procede en un 62% de Madrid, un 15% de municipios cercanos a la UAM y un 23% de otros núcleos de la Comunidad.

El Campus está dotado con 4.962 plazas de aparcamiento.

El índice de ocupación de los vehículos es de 1,24 personas.

■ **Evolución del reparto modal (%)**

	1999	2003-04	2005-06
Tren	40,5	44,3	39,4
Coche	34,3	35,6	37,1
Autobús	25,2	20,1	23,5



**Objetivos**

- Mejorar el transporte público de acceso a la UAM.
- Reducir el transporte privado de acceso a la UAM.
- Concienciar a la comunidad universitaria sobre los impactos que causa el transporte y fomentar el uso de medios sostenibles de transporte.

**Propuesta**

- Acciones para la peatonalización del campus y reducción de la velocidad.
- Campaña disuasoria del aparcamiento indebido.
- Campañas de fomento del transporte público. Guía de Acceso a la UAM.
- Página web.
- Ayudas al transporte público.
- Para toda la comunidad universitaria: Abono Trimestral RENFE.
- Para personal funcionario o laboral indefinido: pago del 40% del abono anual del Consorcio de Transportes.
- Para todo el personal: abono de un porcentaje fijado por Comisión de Acción Social sobre el billete utilizado.
- Mejora de los servicios de transporte público: firma de un convenio con ALSA para la promoción del uso del autobús como modo de acceso a la UAM y ampliación del recorrido interno de la línea 714 Madrid - UAM.
- Fomento del uso de la bicicleta:
  - Mejora del acceso.
  - Día de la bici y masa crítica.
  - Sistema de uso interno de bicis.
  - Centro de mantenimiento y alquiler.
- Fomento del uso compartido del vehículo privado.

**Resultados y situación actual**

Se han puesto en funcionamiento algunas medidas parciales y se ha avanzado bastante en la accesibilidad peatonal y ciclista a la estación de Cercanías.

**Contacto**

David Alba: david.alba@uam.es. Tel: 91 497 51 38  
 Pura Marcos (CC.OO.): puramarcos@yahoo.es. Tel: 91 702 80 60

**Más información**

[www.uam.es/ecocampus](http://www.uam.es/ecocampus)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 4 Servicio Lanzadera a los Polígonos Industriales de Getafe

<b>Localización</b>	Municipio de Getafe (Madrid).
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Octubre 2005.
<b>Iniciativa</b>	Consejo y Comisión de Movilidad y Accesibilidad Sostenible del Ayuntamiento de Getafe.
<b>Agentes implicados</b>	Participan todos los sectores implicados. Ayuntamiento de Getafe, Consorcio Regional de Transportes (CRT), organizaciones empresariales de los polígonos, UGT y CC.OO.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: ausencia de transporte público
<b>Situación de partida</b>	<p>Abarca a un conjunto de 25.000 empleados que trabajan en los polígonos de Getafe, de los que un tercio residen en el municipio. En la zona están instaladas alrededor de 700 empresas.</p> <p>La Comisión de Movilidad de Getafe, en la que se encuentran representados los sindicatos, llevaba tiempo barajando la posibilidad de implantar servicios lanzadera en los polígonos industriales del municipio. Con el tiempo entran en contacto con el Consorcio para la elaboración de un análisis de movilidad en la zona industrial de Getafe. Una vez elaborado el diagnóstico se procede a diseñar una línea consensuada entre todos los agentes implicados.</p>
<b>Objetivos</b>	Mejorar la accesibilidad de los trabajadores al centro de trabajo y a otras líneas de conexión de transporte de Metrosur, Cercanías, líneas urbanas e interurbanas, reduciendo sus gastos de transporte y mejorando su calidad de vida a partir del ahorro de tiempo en los desplazamientos.
<b>Propuesta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Estudio de Movilidad en los polígonos industriales elaborada por el CRT.</li> <li>■ Puesta en marcha de 2 líneas lanzadera que conectan la estación de Getafe Centro (Cercanías y Metrosur) con los polígonos:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pi-1: cubrirá los polígonos industriales de Los Ángeles y Los Olivos; realiza un trayecto de 8 km desde la estación central de Getafe.</li> <li>– Pi-2: prestará servicio a Las Mezquitas, San Marcos y el Lomo. Realiza un trayecto de 5,5 km desde Getafe central.</li> </ul> </li> </ul> <p>El horario de las lanzaderas son diferentes según el destino, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pi-1: en hora punta pasará cada 25', haciendo el servicio de 06:00 a 09:20 horas y de 14:25 a 19:00 horas; y en hora valle cada 60', siendo el servicio de 9:20 a 14:25 y de 19:00 a 21:20 horas.</li> <li>– Pi-2: pasará cada 20' en hora punta, de 06:15 a 09:15 y de 14:30 a 19:00 horas; y en hora valle cada 45', de 09:15 a 14:30 y de 19:00 a 21:15 horas.</li> </ul>

- La actuación está cofinanciada por la Unión Europea. Durante el 2006 el déficit de las líneas será abonado por el Consorcio y a partir del 2007 el 50% por el Ayuntamiento y el CRT.
- Convenido CRT y Ayuntamiento de Getafe.
- Información y difusión de la medida.
- Comisión de Seguimiento.

Desde Comisiones Obreras se ha propuesto que deben incrementarse las frecuencias para captar más viajeros.

**Resultados y situación actual**

1.500 viajeros diarios. La lanzadera Pi-1 ha registrado unos 700 viajeros diarios, con mayor concentración a primera hora de la mañana. En el caso de la Pi-2, la línea es utilizada por 800 viajeros al día, concentrándose igualmente por la mañana.

**Contacto**

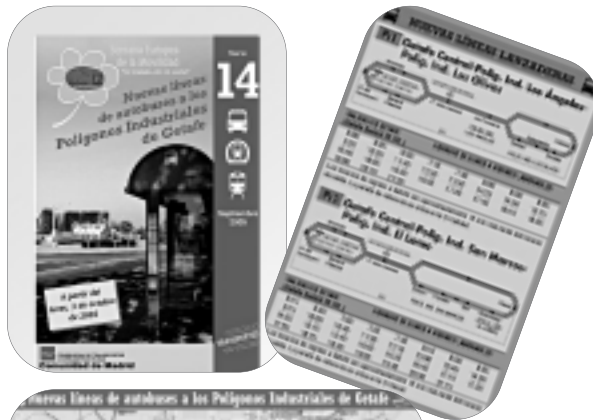
**Lorenzo Hernández (Ayuntamiento de Getafe):**  
[Lorenzo.hernandez@ayto-getafe.org](mailto:Lorenzo.hernandez@ayto-getafe.org)

**Jesús Béjar (Secretario Acción Sindical de la UC Sur de CC.OO.):**  
[jesusbejar@telefonica.net](mailto:jesusbejar@telefonica.net) Tel: 630 95 32 69

**Más información**

Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid:  
[www.ctm-madrid.es](http://www.ctm-madrid.es)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 5 Ciudad Financiera del Banco Santander Central Hispano (BSCH)

<b>Localización</b>	Municipio de Boadilla del Monte (Madrid).
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Principios de 2002.
<b>Iniciativa</b>	Comisiones Obreras.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección del BSCH y trabajadores.

### Causa que motiva la actuación

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

### Situación de partida

A principios de 2002, el Banco Santander Central Hispano anuncia la construcción de la Ciudad Financiera del grupo en Boadilla. En febrero de 2003, CC.OO. manifiesta a la presidencia del BSCH la preocupación por el traslado y solicita que se nombre un interlocutor para poder abrir una mesa de negociación que permita alcanzar un acuerdo al respecto. La empresa por su parte creó la figura del «impulsor», cuya función era informar sobre el traslado a la plantilla afectada. El BSCH edita en abril de 2003 un documento con el calendario de los traslados. En mayo de 2003, el director de Recursos Humanos envía un e-mail informando sobre las decisiones tomadas por la empresa. Se insta a la dirección a constituir una mesa de negociación para solucionar los problemas del traslado.

Ante esta situación, CC.OO. realiza en junio de 2003 una encuesta anónima para conocer las necesidades y prioridades de la plantilla trasladada (4.375 empleados) que tuvo un grado de contestación del 45,32%. Los resultados de esta consulta son los siguientes:

El 66,82% de la plantilla son técnicos, el 20,93% administrativos y el 6,05% directivos.

El tiempo de viaje después del traslado se incrementa, resultando mayor a los 60 minutos para la mayoría de la plantilla. El reparto modal antes del traslado era el siguiente:

Transporte público:	32,98%
Ruta de empresa:	8,37%
Vehículo privado:	37,06%
A pie:	5,09%
Transporte público + ruta de empresa:	8,77%
Transporte público + coche:	4,54%
Coche + ruta de empresa:	1,16%
Coche + transporte público + ruta de empresa:	0,96%

El nuevo centro se ubica en una zona mal comunicada por transporte público. El BSCH ha construido un aparcamiento para 4.500 vehículos, condiciona la modificación de las pautas de desplazamiento al trabajo en vehículo privado.

El traslado estaba previsto comenzar en el año 2004.

**Objetivos**

- Fomento del transporte colectivo, tanto de empresa como servicios públicos.
- Reducción de la distancia y del número de desplazamientos motorizados.

**Propuesta**

- Mantenimiento del sistema de transporte colectivo a cargo de la empresa, conservando las actuales rutas y añadiendo otras nuevas según las necesidades.
- Establecimiento de un servicio de lanzaderas desde distintos puntos de Madrid, suficientes para toda la plantilla que pueda trasladarse hasta Boadilla.
- Servicio de bus a las estaciones de metro y cercanías más próximas.
- Plus de transporte vinculado al uso del vehículo propio y concesión de anticipos de 9 mensualidades para la adquisición del mismo a toda la plantilla.
- Creación de la Comisión de Transporte para vigilar la idoneidad de las rutas lanzadera diseñadas y estudiar las nuevas necesidades que se puedan crear.
- No discriminación de los trabajadores subcontratados en el uso de las rutas.
- Ayuda para el alquiler de vivienda en la zona durante un mínimo de 2 años.
- Aplicación de la jornada flexible.
- Plus de jornada flexible para todos los desplazados.
- Compensación por traslado a entregar por una sola vez a todos los afectados.
- Libranza de todos los sábados del año en el centro; negociación de la libranza rotativa en el resto del Banco.
- Concreción del importe de los servicios.
- Acuerdo de empleo mediante la contratación directa al grupo BSCH.

**Resultados y situación actual**

En diciembre de 2003 se incorpora en el portal del grupo BSCH la sección «Como llegar en transporte».

La empresa plantea un servicio de lanzadera sin coste para los empleados, que conectará la ciudad del grupo BSCH con 26 puntos de partida/legada, distribuidos por toda la CAM (14 en Madrid-capital, 12 en la periferia).

Se instaura como complemento un servicio continuo de autobuses que unirá la ciudad BSCH con dos intercambiadores de transporte en Madrid: Aluche y Moncloa.

En mayo de 2004, UGT y CC.OO. firman un acuerdo pactado para las condiciones del traslado de los trabajadores.

**Contacto**

**Antonio Cienfuegos. Tel: 619 86 51 06**  
**Miguel Peribáñez. schmadrid@comfia.ccoo.es.**  
**Tel: 606 50 01 12 y 91 528 72 96 o 53 63**

**Foto >**



**Mapa de situación y propuestas >>**





## Ficha 6 Plan de Transporte en la Ciudad de las Telecomunicaciones

<b>Localización</b>	Municipio de Madrid.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2005.
<b>Iniciativa</b>	Departamento de Medio Ambiente de la Unión Sindical de Madrid Región (USMR) de Comisiones Obreras.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección y trabajadores de Telefónica.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	<p>Se trata de un complejo de 12 edificios donde se reubica el holding de 11 empresas (Telefónica España, Telefónica Datos, Telefónica Móviles, Telefónica Servicios Auxiliares, Terra, I+D y otras) que agrupan 13.642 puestos de trabajo.</p> <p>Los trabajadores comenzaron a incorporarse en junio de 2005 y el traslado finalizará en enero de 2007. Las fases de traslados previstos son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Junio 2005 a octubre 2005: 3.500 empleados.</li> <li>- Octubre 2005 a febrero 2006: 3.250 empleados.</li> <li>- Marzo 2006 a julio 2006: 3.150 empleados.</li> <li>- Septiembre 2006 a enero 2007: 3.750 empleados.</li> </ul> <p>Este complejo se localiza en la confluencia de la M-40 con la N-1 (en el límite norte de Madrid con Alcobendas). Se trata de una zona muy congestionada, especialmente en hora punta. El transporte público en superficie es deficiente (únicamente existen autobuses interurbanos del Parque Empresarial de La Moraleja), además se produce un cuello de botella en Plaza de Castilla.</p> <p>Existen oportunidades de mejora en el futuro cuando se abra la nueva estación MetroNorte (prolongación de la L10, desde Fuencarral a San Sebastián de los Reyes). También está previsto el nuevo enlace del Metro Ligero en el PAU de Las Tablas-Pinar de Chamartin (L1 y L4 de Metro).</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mejora de la accesibilidad a la nueva Ciudad de las Telecomunicaciones.</li> <li>■ Mejora del transporte público.</li> <li>■ Uso racional del vehículo privado.</li> <li>■ Gestión en la asignación de plazas de aparcamiento.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	La empresa comenzó a programar el traslado y ha incorporado en enero de 2006 las sugerencias elaboradas por el Departamento de la USMR de CC.OO., de acuerdo a las siguientes fases:

**Medidas provisionales a adoptar (de septiembre 2005 a mayo 2007)**

- Transporte colectivo de empresa (lanzaderas):
  - Desde el metro L7 (Avd. Ilustración) y L10 (Fuencarral) y desde Cercanías-Fuencarral.
  - Habilitación de túneles para transporte público bajo la playa de las vías del tren.
  - Nueva línea EMT (SE) que comenzó a funcionar el 26 de septiembre de 2005.
- Gestión de las 4.500 plazas de aparcamiento subterráneas:
  - 1/3 para los trabajadores y un 3% para los altos directivos.
  - Plazas destinadas a personal con tareas que impliquen la utilización del automóvil.
  - Plazas para discapacitados, siempre cercanas al puesto de trabajo.
  - Plazas para personas embarazadas o con hijos en escuela infantil de la empresa.
  - Motos y soportes para bicis situadas bajo cubierta y en lugares de fácil acceso.
  - Coche compartido (prioridad para más de 2 o 3 ocupantes hasta agotar la capacidad).

**Medidas a adoptar después de mayo 2007**

- Continuar fomentando el transporte público.
- Incorporar títulos de transporte público en la negociación colectiva.
- Prolongación de la línea de la EMT desde Las Tablas (bajo el túnel de la M-40) y consolidar las líneas de metro y cercanías en Fuencarral.
- Reubicación estación de Cercanías de Fuencarral con accesos al PAU de Las Tablas (Operación Chamartin).
- Proyección de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC).

**Resultados y situación actual**

Nueva línea de la EMT (funciona desde 25 septiembre del 2005). Se trata de una línea regular con carácter de lanzadera desde Cercanías de RENFE. Se ha procedido a la adecuación de los espacios de la estación de Fuencarral (giro de autobuses, reordenación de aparcamientos). Frecuencia:

- Cuatro autobuses en hora punta, de 07:00 a 10:00 horas (cada 10'), con un tiempo de viaje de 11'.
- Dos autobuses en hora valle, de 10:00 a 21:00 horas (cada 12'), con un tiempo de viaje de 7'.

Esta línea de la EMT también da servicio a otras empresas ubicadas en el polígono que tienen lanzadera, como Vodafone, y otras sin lanzadera como Telecinco, El Árbol, BT, Maitoitours, Buma, etc.

Se han registrado 2.759 viajeros/día (13/10/2005).

En el caso de la estación de Cercanías - Fuencarral se ha multiplicado por 30 el número de viajeros (02/11/2005).

**Contacto  
Más información**

**Luis Cuenca: [lcuenca@usmr.ccoo.es](mailto:lcuenca@usmr.ccoo.es). Tel: 91 536 87 29  
Consorcio Regional de Transportes**

**Foto >**



**Mapa de situación y  
propuestas >>**

## Ficha 7 Campus Miguel de Unamuno (Universidad de Salamanca)

<b>Localización</b>	Ciudad de Salamanca.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Primera mitad del 2004.
<b>Iniciativa</b>	Equipo rector de la Universidad.
<b>Agentes implicados</b>	Rectorado del Campus, estudiantes y trabajadores de la Universidad.

### Causa que motiva la actuación

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras: caos e indisciplina circulatoria

### Situación de partida

La experiencia surge de la preocupación del rectorado por el caos y la indisciplina circulatoria en el Campus. Además, el equipo rector tiene gran sensibilidad hacia los problemas vinculados con la movilidad urbana, especialmente por la situación de peatones y ciclistas. Considera necesario modificar la situación, aunque la Universidad está limitada por problemas presupuestarios y de competencias, ya que corresponde al Ayuntamiento.

Cada día acuden al Campus unas 16.465 personas (79,3% son alumnos, 6,4% es personal docente y el resto, personal no docente). El total de viajes en día laborable medio es de 428.517, de los que el 33,28% son mecanizados y el resto no mecanizados. El reparto modal queda de la siguiente forma:

Modo	Viajes/día laborable	%
Automóvil	87.005	38,07
A pie	82.934	36,29
Transporte público	50.008	21,88
Otros	5.613	2,45
Bicicleta	2.957	1,29
<b>Total</b>	<b>228.517</b>	

El uso de la bicicleta es minoritario y casi exclusivo de estudiantes, en especial aquellos vinculados a programas europeos. Se han contabilizado hasta 40 bicis aparcadas. El transporte público olvida a los trabajadores pertenecientes a las subcontratas. Además, los autobuses tienen problemas de accesibilidad para personas con discapacidad. Aunque una forma de acceso al Campus es caminando, los itinerarios son poco adecuados y atractivos, los pasos de peatones están fuera de las rutas obligando a realizar rodeos innecesarios. El Campus de Unamuno tiene un total de 1.978 plazas de aparcamiento, lo que incentiva el uso del coche.

- Objetivos**
- Conocer en profundidad los problemas de movilidad que presenta el Campus.
  - Llegar a propuestas factibles y eficaces de mejora de la movilidad y la accesibilidad para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y personas discapacitadas.

- Sensibilizar al conjunto de la comunidad universitaria ante los problemas ambientales económicos y sociales que causa el uso indiscriminado del coche.
- Incidir en la responsabilidad individual y animar a la participación ciudadana.
- Fomentar el paseo, el uso de la bici y el transporte público en sustitución del coche.

**Propuesta**

**Transporte privado:**

- Impedir la libre circulación interna de vehículos.
- No ampliar la oferta de aparcamientos, eliminando el aparcamiento central.
- Situar los aparcamientos externos al Campus.
- Regular el estacionamiento interno.
- Mejorar el aparcamiento para los discapacitados.
- Modificar el acceso de la Avd. Ramos del Manzano junto al Pte. de Universidad.
- Habilitar un acceso para vehículos de emergencia y posibles servicios públicos, como el transporte colectivo entre el Campus y el Hospital Clínico.
- Promocionar el vehículo compartido, creando un espacio web.

**Bicicleta:**

- Potenciar el uso de la bici con un sistema de préstamo.
- Mejorar y ampliar los aparcamientos para bicis.
- Proponer al Ayuntamiento la creación de una red ambiciosa de carriles bici.

**Resultados y situación actual**

Se ha puesto en marcha el Servicio de Préstamo de Bicicletas, que se ha consolidado sin problemas en unos 4 meses (tiene 22 bicis y se va a ampliar la flota el próximo curso). Existen ya aparcabicis y se ha implicado a una asociación ciudadana para instalar nuevos elementos de este tipo e incluso cambiar los existentes que son inadecuados. El número de usuarios de bicis por el momento es muy bajo; en los recuentos que se han realizado nunca se han registrado más de 30. Sin embargo, desde hace algún tiempo se viene observando una mayor presencia en las calles de ciclistas, aumentado igualmente el número de bicis aparcadas en el Campus.

**Contacto**

Fundación Iniciativas Locales, Castilla y León.  
 C/ Bordadores nº 14, 1º Oficina 9. 37002 Salamanca.  
 Tel: 92 326 07 91 Fax: 92 326 72 36  
[cyl@iniciativaslocales.org](mailto:cyl@iniciativaslocales.org)

**Más información**

[www.usal.es](http://www.usal.es)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>

## Ficha 8 Plan de Movilidad Sostenible del IHOBE

**Localización** País Vasco, Bilbao. El plan se circunscribe en esta primera fase a la oficina de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE), localizada en la Calle Ibáñez de Bilbao nº 28 y que alberga a un colectivo aproximado de 60 personas.

**Año de inicio de la experiencia** 2005.

**Iniciativa** Plan de Movilidad Sostenible de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE).

**Agentes implicados** La dirección de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental y todos los trabajadores/as.

**Causa que motiva la actuación**

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

**Situación de partida** Esta actuación ha sido impulsada por el IHOBE, lo que supone una labor ejemplarizante de la Administración Pública en la reducción de CO<sub>2</sub>.

Se realizó una encuesta a los trabajadores/as de IHOBE en relación a los medios de transporte utilizados diariamente (participación del 85%) para acudir al trabajo. Los resultados fueron:

### ■ Reparto modal

Transporte público	44,48%
Metro / tren	38,0%
Andando	22,0%
Autobús	20,0%
Vehículo + transporte público	9,8%
Bicicleta	1,6%
Otros	8,6%

### ■ Impacto ambiental de la movilidad

Medio	Km. 2004	% km	% emisiones CO <sub>2</sub>	Kg CO <sub>2</sub>
Bus	144.075	52,00	35,83	7.924
Metro/tren	86.705	31,29	11,76	2.601
Automóvil	28.008	10,10	52,40	11.589
Andando	17.546	6,33	0	0
Bici	723	0,26	0	0

- Objetivos**
- Reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> utilizando medios de transporte más sostenibles.
  - Reducir las necesidades de movilidad y fomentar la utilización de medios de transporte más sostenibles.
  - Incrementar el uso de instalaciones de videoconferencia.

- Propuesta**
- Se indican las tres actuaciones relativas al transporte de los trabajadores del domicilio a las oficinas, aunque el plan aborda 17 actuaciones en total para el 2005.
- Flexibilidad horaria de entrada y salida. Realizada.
  - Fomento de la bicicleta habilitando parking específico para bicis. Realizada.
  - Priorizar la información en la web del IHOBE sobre cómo acudir al IHOBE en transporte público.

**Resultados**

De las 17 actuaciones previstas en 2005 se han ejecutado un 50%, destacando por ejemplo la utilización de bicimensajeros, la compensación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de todas las jornadas organizadas por IHOBE, el uso de biodiésel y la compra de un Toyota Prius (vehículo de bajo consumo).

**Situación actual** Reducción del 20% de las emisiones de GEIs.

---

**Contacto** Alexander Boto / Agate Goyarrola.  
**Más información** [www.ihobe.net](http://www.ihobe.net)



## Ficha 9 Plan de Transporte Alternativo del Cerrillo de San Blas

**Localización** Municipio de Madrid.

**Año de inicio de la experiencia** 2005.

**Iniciativa** Iniciativa del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX-Ministerio de Fomento). La entidad impulsora del plan ha mostrado una absoluta disponibilidad, el resto de los organismos están colaborando, aunque la coordinación de las diferentes instituciones ha sido una barrera para el desarrollo ágil del proyecto.

**Agentes implicados** Direcciones de los organismos ubicados en el Cerrillo de San Blas (Instituto Astronómico, Escuela de Obras Públicas, Instituto Isabel La Católica, Ministerio de Educación, Ministerio de Cultura y CEDEX), trabajadores, estudiantes y visitantes.

**Causa que motiva la actuación**

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

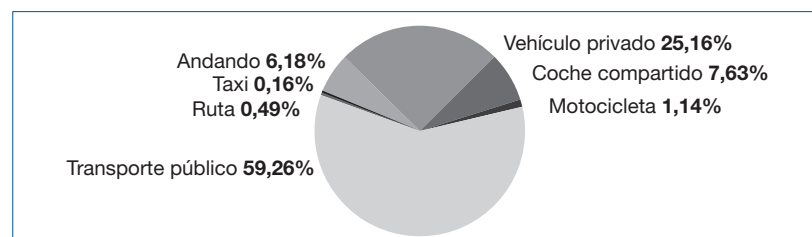
**Situación de partida**

Actualmente existen 5.000 usuarios del recinto, de los que el 5% son estudiantes, el 40,88% trabajadores y el resto visitantes. Hay una gran homogeneidad en la entrada (8:00-9:00 horas) y salida (14:00-15:30 horas) de los trabajadores, además el 79,3% realiza horario continuo y el 20,7% horario partido.

Se trata de un lugar estratégico de la ciudad de Madrid. Tiene una inmejorable situación para aplicar medidas relacionadas con el fomento del transporte público. El recinto se localiza en el radio de cobertura peatonal de muchos barrios de la almendra central de Madrid.

Se realizó una encuesta de movilidad en 2005 que dio los siguientes resultados:

### ■ Distribución del reparto modal en el acceso al centro de actividad



### ■ Variables de impacto ambiental del transporte en el Cerrillo de San Blas

Km realizados anualmente	3.884.100
Carburante consumido por los usuarios del recinto	192.621 litros
Emissiones anuales de CO <sub>2</sub>	500.814 kg de CO <sub>2</sub>

**Objetivos**

- Lograr la racionalización de los desplazamientos por motivo de trabajo o estudio desde y hasta el Cerrillo de San Blas.
- Conseguir una movilidad más beneficiosa para sus usuarios.
- Alcanzar mayor eficiencia energética y menor impacto ambiental en los viajes al trabajo.
- Transferir desplazamientos en modos ambientalmente negativos a otros más benignos.

**Propuesta**

El plan formulará propuestas en torno a la gestión de la demanda de transporte, a través de una campaña de formación y divulgación en grupos de trabajo ya en funcionamiento. Además, se ha puesto en marcha la página web y el buzón de sugerencias.

La propuesta se estructura mediante los siguientes programas:

- Fomento del transporte público.
- Diseño eficiente de la ruta de empresa.
- Puesta en funcionamiento del sistema de coche compartido.
- Gestión del aparcamiento.
- Impulso del acceso en bicicleta.
- Fomento de la marcha a pie.
- Teletrabajo y flexibilidad horaria.

**Resultados y situación actual**

En este momento el plan se encuentra en la fase de Definición de Propuestas y están funcionando los grupos de participación para incentivar los diferentes modos de transporte alternativo.

**Contacto  
Más información**

Miguel Mateos: [mateos@cedex.es](mailto:mateos@cedex.es)  
[www.cedex.es](http://www.cedex.es)

Foto >



Mapa de situación y  
propuestas >>





## Ficha 10 Teletrabajo en Telefónica

<b>Localización</b>	Todos los centros de Telefónica España.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2002.
<b>Iniciativa</b>	Telefónica España.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección y trabajadores de Telefónica.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	<p>La empresa ha puesto todos los medios para facilitar esta forma de trabajo a aquellos empleados que voluntariamente así lo deseen. Para ello, Telefónica realizó una consulta en la que el 62% de los encuestados utilizaba el coche para trasladarse al trabajo y hasta un 76% lo usaba al menos algún día a la semana. La media de kilómetros recorridos por los trabajadores era de 37 km en cada desplazamiento. Al reducirse el número de días que deben desplazarse hasta el centro de trabajo, disminuyen también las emisiones asociadas.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Búsqueda de un desarrollo económico justo.</li> <li>■ Desarrollo social para todos: mejora de la vida privada, incorporación de la mujer al trabajo, etc.</li> <li>■ Cambios en los hábitos del transporte.</li> <li>■ Protección del medio ambiente.</li> </ul> <p>En una primera aproximación, se estima un consumo eléctrico medio en casa de cada empleado de 32 kwh/mes, debido al teletrabajo, aunque en general es un dato desconocido para muchos de ellos. Esto supondría al año, para el total de los teletrabajadores, la emisión de 7,1 Tn de CO<sub>2</sub>. No se dispone de datos de ahorros energéticos en la empresa, para comprobar si compensan este aumento del consumo.</p>
<b>Propuesta</b>	<p>Planificar la opción del teletrabajo para los trabajadores que deseen hacerlo total o parcialmente.</p> <p>A pesar de que fue Telefónica quien comenzó esta iniciativa en el año 2002, en el año 2006 aún no se ha logrado firmar un acuerdo en el que se ratifique esta opción laboral entre los representantes del Comité Intercentros y la dirección de Telefónica.</p>

**Resultados y situación actual**

Se observan algunos efectos rebote, motivados por cambios de hábitos en el transporte:

- Un 10% de los encuestados que se trasladaban habitualmente en transporte público antes de comenzar a teletrabajar, lo hacen ahora en coche los días que deben ir a la empresa, aunque también se observa el efecto contrario, personas que utilizaban el coche algún día a la semana, ahora sólo usan transporte público.
- Un 31% de los que usaban el coche lo han cedido a otro miembro de la familia el día que teletrabajan.
- Un 29% realiza ahora desplazamientos por motivos no laborales que antes realizaba de camino al trabajo, la mayoría usando el coche (82%).

En el año 2004 había 35 teletrabajadores, de los que el 57% eran hombres, la edad media era de 34 años. Los que lo hacen, teletrabajan desde casa 3 días a la semana. Los trabajadores que se han acogido a esta medida llevan una media de 9 meses teletrabajando.

El 67% de los teletrabajadores considera que ha disminuido su estrés, mientras que un 5% considera que ha aumentado. El 43% de los teletrabajadores considera que se ha incrementado su jornada laboral. El 76% no se sienten aislados, el resto sólo ocasionalmente.

La principal motivación para teletrabajar es el ahorro de tiempo en los desplazamientos (52%), seguida por la facilidad de concentrarse en el trabajo (29%) y el cuidado de niños, mayores y enfermos (19%).

**Contacto** Eloy Archilla: [teleco-empleo@fct.ccoo.es](mailto:teleco-empleo@fct.ccoo.es)  
Tel: 91 584 94 65 (54)

**Más información** [www.telefonica.es](http://www.telefonica.es)

Foto >



## Ficha 11 Kanguros S.A., actualmente fusionada con Antalis S.A.

**Localización** Inicialmente en Torrejón de Ardoz (Madrid), y posteriormente trasladada a Velilla de San Antonio (Madrid).

**Año de inicio de la experiencia** En 1996 se comienzan las negociaciones y en 1999 se pone en funcionamiento el Plan de Movilidad Alternativa.

**Iniciativa** Comité de empresa.

**Agentes implicados** Dirección y trabajadores de la empresa, Administración local del Ayuntamiento de Velilla de San Antonio.

**Causa que motiva la actuación**

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

**Situación de partida** Se elaboró una encuesta a los trabajadores cuyos resultados describen el reparto modal en la sede de Kanguros-Torrejón antes del traslado y la forma de desplazarse que los trabajadores suponen una vez instalados en la nueva sede:

	Antes del traslado	Después del traslado
Vehículo privado	65,8%	59,5%
Transporte público	15,7%	24,1%
Coche compartido	11,9%	12,6%
A pie	6,6%	2,5%
Bicicleta	0%	1,3%

Esto suponía un descenso de los viajes peatonales, la aparición de los ciclistas y un aumento generalizado de los desplazamientos motorizados.

**Objetivos** Mejorar la accesibilidad al conjunto de los trabajadores a su centro de trabajo, y aumentar el protagonismo de los transportes que ahorren energía. El escenario modal futuro sería:

Escenario propuesta	
Ruta empresa	51,26%
Coche compartido	33,61%
Vehículo privado	6,72%
Transporte público	5,88%
A pie	1,68%
Bicicleta	0,84%

**Propuesta** Se elaboró un Plan de Movilidad Alternativa que partía de las consideraciones iniciales de la propuesta:

- Concentración de horarios de entrada / salida para adaptarse a las rutas lanzadera.
- Adaptación de los turnos de trabajo a la posibilidad de accesibilidad.

Propuestas:

- Elección del coordinador de Transportes.
- Incremento del uso de los servicios de transporte público entre la plantilla mejorando los servicios actuales (tiempos viaje y frecuencias) y prolongando la línea de Velilla.

- Creación de transporte de empresa; esta medida lleva aparejada la reorganización de los horarios y la creación de una ruta lanzadera que conectase la estación de ferrocarril de Torrejón y la empresa.
- Propuesta de un sistema de coche compartido.
- Gestión de las plazas de aparcamiento (reserva de plazas para los vehículos destinados a coche compartido).
- Mejora de la red peatonal de conexión con Velilla para los residentes en este municipio y para los que utilicen el transporte público.
- Instalaciones ciclistas.

Esta propuesta fue valorada en el II Concurso de Naciones Unidas sobre Buenas Prácticas para la mejora del entorno urbano (Dubai, 1998) como GOOD.

**Resultados y situación actual**

Grado de funcionamiento de las medidas. Algunas de las medidas puestas en funcionamiento se modifican, adaptándose a las demandas específicas de los trabajadores; de esta forma hay dos rutas de empresa que conectan directamente a los trabajadores desde Madrid en 2 puntos: Avda. de los Poblados y Conde de Casal.

- **Primer año de funcionamiento (junio de 2000).** Participa en el plan el 28,85% de la plantilla y el reparto modal es el siguiente: 11,76% coche compartido y 23,53% ruta de empresa (no se sabe cómo se distribuyen los desplazamientos del resto de la plantilla).
- **Tercer año de funcionamiento (marzo 2003).** Participa en el plan el 37% de la plantilla y el reparto modal es el siguiente: 24% coche compartido y 38% ruta empresa (no se sabe cómo se distribuyen los desplazamientos del resto de la plantilla).
- **Febrero 2004.** Participa en el plan el 20,30% de la plantilla, utilizando el coche compartido el 9,02% y el 11,28% la ruta empresa (no se sabe cómo se distribuyen los desplazamientos del resto de la plantilla).
- **Junio 2006.** 15 personas utilizan el minibús (19 plazas) que parte del distrito de Hortaleza (Mar de Cristal), con una parada en Conde de Casal. Comparten coche entre 8 y 10 personas y reciben a cambio vales de gasolina. La comida es gratuita, lo que reduce los viajes residencia-trabajo. En general ha empeorado el acceso al puesto de trabajo, ahora hay un mayor grado de congestión en las horas de entrada (8:00 - 8:30) y salida (18:00-18:30) debido al nuevo acceso a la R3 que confluye en la zona.

**Contacto**

**Cristina Gómez. Tel: 91 660 41 12**

**Carlos Martínez: cmcamarero@ccoo.es. Tel: 91 702 80 62**

**Kanguros-Antalis, S.A.**

**Más información**

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>

## Ficha 12 Actuaciones de movilidad sostenible en France Telecom - Amena

<b>Localización</b>	Parque Empresarial La Finca-Pozuelo de Alarcón (Madrid).
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2005.
<b>Iniciativa</b>	Comité de empresa de Comisiones Obreras de France Telecom.
<b>Agentes implicados</b>	Trabajadores. Se está preparando una reunión con la dirección de Recursos Humanos (RRHH) para presentar el plan y solicitar su participación.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	<p>La plantilla de France Telecom está compuesta por 2.520 trabajadores en la Comunidad de Madrid. La nueva sede central se localiza en el Parque Empresarial La Finca (Pozuelo de Alarcón), donde trabajan ya 2.000 personas. Este parque tiene capacidad para 8.500 trabajadores, por lo que ahora se encuentra ocupado en una cuarta parte. El complejo tiene serias deficiencias de acceso en cuanto al transporte público, ya que únicamente llegan 5 líneas de autobuses interurbanos. Está prevista la apertura del metro ligero en la primavera de 2007, que comunicará con la L10 de metro en la estación de Colonia Jardín y tendrá una parada a la altura del parque empresarial. Esta obra no solucionará todos los problemas de transporte, ya que para ser una alternativa real 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 7 intercambiadores: Aluche, Lago, Puerta del Sur, Plaza de Castilla, Avenida de América, Moncloa y Atocha.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mejorar las actuales condiciones de accesibilidad de los trabajadores a través del fomento del transporte público, las rutas de empresa, la utilización del coche compartido o la gestión de las plazas de aparcamiento.</li> <li>■ Ahorrar consumos energéticos y reducir la contaminación producida por el transporte al trabajo.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Se han elaborado 8 medidas aplicables en el Plan de Movilidad, aunque las cuatro más importantes son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Utilización del transporte público.</b> Esta opción es más accesible a los trabajadores de Madrid. Se solicitará la gratuidad de los títulos de transporte, vinculándola al abandono del vehículo privado. Además, la empresa deberá desarrollar programas de apoyo como «vuelta a casa garantizada» para aquellos trabajadores cuyos horarios no coincidan con las últimas salidas del transporte público.</li> <li>■ <b>Rutas de empresa.</b> Tendrán paradas en intercambiadores y/o estaciones de cercanías y deberán adaptarse a las necesidades de horarios y usuarios: es posible hacer minirutas en autobuses de menos de 19 plazas, por ejemplo, para el personal con horarios reducidos por guarda legal, o rutas en autobuses de 56 plazas. La empresa deberá desarrollar programas de apoyo para trabajadores con horarios especiales, trabajo a turnos, etc.</li> </ul>

- **Utilización del coche compartido.** 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, etc. Habrá un programa informático de emparejamientos y también un programa de vuelta a casa garantizada. Los integrantes de este sistema tendrán preferencia en el estacionamiento.
- **Gestión del aparcamiento.** Debe existir prioridad para aquellos trabajadores que más lo necesiten: personas con movilidad reducida, personas con cargas familiares, usuarios del coche compartido, aquellos trabajadores que necesiten el vehículo por trabajo, trabajadores con lugar de residencia sin intermodalidad, trabajo a turnos, etc. Se incluirá en el plan al personal subcontratado.

**Resultados y situación actual**

En estos momentos, los trabajadores han expuesto a la dirección los principales problemas de movilidad y se encuentran en periodo de negociación. Han conseguido consenso entre las secciones sindicales de France Telecom y Amena.

Actualmente, las rutas que acceden hasta La Finca transportan a unos 2.200 trabajadores/día de todas las empresas de lunes a jueves, y 1.800 trabajadores/día los viernes. En caso de desaparecer alguna línea, como consecuencia de la llegada del metro ligero, serían aquellas que conectan con la línea 10. La empresa alquila a los trabajadores unas 500 plazas de parking por 30 € mensuales, sin tener en cuenta ni los ingresos ni otras prioridades (cargas familiares, horarios, etc.), aunque el coste real es superior, de unos 45 €, lo que supone unos 270.000 € que costea la empresa y de los que el trabajador abona el 66,66%.

**Contacto**

**Raquel Campos Merino (responsable de Relaciones Laborales de France Telecom):** [raquel.campos@es.francetelecom.com](mailto:raquel.campos@es.francetelecom.com) Tel: 91 252 34 24

**Jorge Agenjo Castillo (Comité de empresa de France Telecom - Madrid):** [jorge.agenjo@es.francetelecom.com](mailto:jorge.agenjo@es.francetelecom.com) Tel: 91 252 16 95

**Foto >**



**Mapa de situación y propuestas >>**



## Ficha 13 Plan de Movilidad de Villalonquejar (Burgos)

<b>Localización</b>	Municipio de Burgos.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2005.
<b>Iniciativa</b>	EREN - Ente Regional de la Energía de Castilla y León.
<b>Agentes implicados</b>	EREN, en colaboración con la Asociación de Empresarios del Polígono Industrial de Villalonquejar (AEPV) y el Instituto Tecnológico de Castilla y León (ITCL).
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	<p>En el polígono industrial y empresarial de Villalonquejar trabajan 8.500 personas y soporta diariamente 18.000 desplazamientos de vehículos privados (ida y vuelta) por sus dos principales accesos. Alrededor del 80% de estos coches van ocupados por una sola persona, mientras que el índice de ocupación de los autobuses urbanos con destino a esta zona apenas supera el 50%. Actualmente, la zona cuenta con una sola línea de autobús, con un bajo índice de ocupación.</p> <p>En el año 2005 se realizó una consulta a los trabajadores del polígono, cuyas conclusiones principales se resumen a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Transporte público:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En el 14% de las empresas existe alguna persona que utiliza el transporte público.</li> <li>- Un 5% de las empresas cree que el servicio de autobús municipal está adaptado a las necesidades de sus empleados.</li> <li>- Un 90% no está conforme con los horarios del autobús.</li> <li>- Un 42% piensa que no son adecuadas las rutas, las paradas o ambas.</li> <li>- Este servicio no es adecuado a las necesidades de los trabajadores; al no existir un horario continuo de servicios de autobús, los horarios no son compatibles con las salidas y entradas de las empresas, no existen líneas directas (como al barrio del Gamonal, donde residen bastantes trabajadores).</li> </ul> </li> <li>■ <b>Transporte de empresa:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es el segundo medio de transporte más utilizado para acceder al polígono.</li> <li>- Únicamente el 10% de los convenios especifica el uso de este medio. En las empresas que disponen de este medio el mismo no se utiliza debido a que los horarios no son adecuados (11,8%), la duración del viaje es elevada (10,3%) y por no ser afín a sus necesidades (8,4%).</li> <li>- Los servicios de este tipo no son compartidos entre varias empresas.</li> </ul> </li> <li>■ <b>Coche compartido.</b> Únicamente un 10% de los coches es utilizado por 2 personas y sólo un 2% por tres o más trabajadores. En el 32% de las empresas hay trabajadores que comparten coche.</li> </ul>

- Objetivos**
- Conseguir cambios importantes en el reparto modal de los desplazamientos, con una mayor participación de los medios más eficientes de transporte y en detrimento de la utilización del uso del vehículo privado con baja ocupación.
  - Crear una oficina de movilidad que permita coordinar todas las actuaciones desarrolladas en el Plan de Movilidad y atender a todas las consultas planteadas por los trabajadores y empresas.
  - Incrementar el número de empresas que tengan «transporte de empresa» y aumentar el índice de ocupación de las mismas.
  - Implantar un transporte colectivo privado como alternativa al actual sistema de autobuses urbanos.
  - Fomentar el coche compartido.
  - Optimizar el servicio de transportes urbanos y adecuarlo a las necesidades de los trabajadores, para aumentar el número de usuarios que utilicen este medio como forma habitual en sus desplazamientos al trabajo.

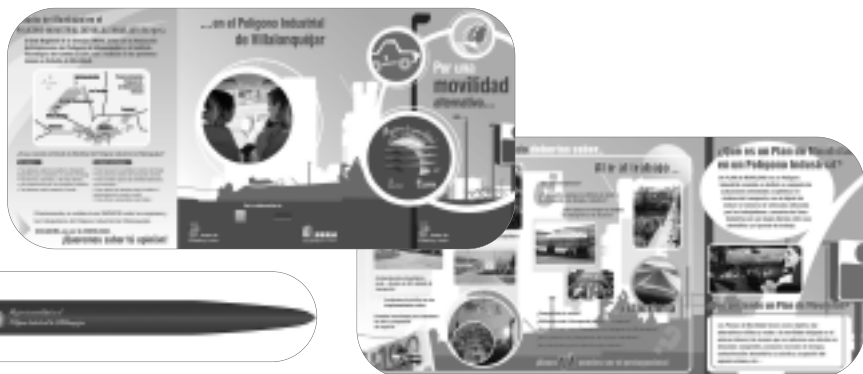
- Propuesta**
- Definir la ubicación de la oficina del Plan de Movilidad, así como el responsable de su gestión.
  - Crear un sistema informático para la gestión de la información.
  - Validar la información desarrollada con las empresas.
  - Hacer seguimiento del funcionamiento de la oficina.
  - Desarrollar campañas de información a los trabajadores.
  - Realizar planes de movilidad en las empresas.
  - Definir recorridos de las líneas regulares de autobuses que recojan orígenes y destinos según las demandas, así como evitar solapes de líneas.
  - Definir criterios para la viabilidad de una tarjeta de transporte específica para trabajadores y realizar gestiones con las entidades previstas.
  - Mejorar las infraestructuras de las paradas (paneles informativos, etc.).
  - Establecer incentivos fiscales para las empresas que promocionen el transporte de empresa.
  - Mantener reuniones con el Ayuntamiento y las asociaciones de Transporte de Viajeros.
  - Crear una plataforma de coche compartido.
  - Realizar un estudio de la vuelta a casa garantizada.

**Resultados y situación actual** Ha sido presentado el diagnóstico de movilidad y se han esbozado las propuestas, encontrándose las mismas en fase de debate con los trabajadores y los empresarios.

**Contacto** Orlando Redondo (EREN). Tel: 98 784 93 90. Eva Miguel (técnica de Medio Ambiente de CC.OO. Castilla y León): emcunado@cleon.ccoo.es

**Más información** Ente Regional de la Energía de la Junta de Castilla y León.

Elementos divulgativos del plan >





## Ficha 14 Servicio especial de transporte colectivo al P.I. La Resina (Villaverde - Madrid)

<b>Localización</b>	Zona Industrial de Villaverde - Madrid.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Noviembre de 2005.
<b>Iniciativa</b>	Consortio de Transportes y Ayuntamiento de Madrid.
<b>Agentes implicados</b>	Sindicatos CC.OO. y UGT, Asociaciones de Vecinos y Asociación de Comerciantes.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: transporte público muy deficiente en la zona
<b>Situación de partida</b>	<p>Se trata del Polígono Industrial de La Resina en el distrito de Villaverde (Madrid), en el que se ubican 400 empresas y hasta donde acceden diariamente 9.100 empleados. Esta zona carecía de un transporte regular que cubriera el conjunto del polígono, lo que obligaba a los trabajadores a utilizar el vehículo privado o a incrementar sus tiempos de viaje.</p> <p>La zona se caracteriza por tener las siguientes pautas de movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Se registra un total de 21.046 etapas diarias. El 32% de las etapas se realizan en transporte público y el 68% en transporte privado.</li> <li>■ El transporte público registra 6.750 etapas (4.968 etapas en Cercanías y 1.782 en la L78 de EMT y en la L132, autobús interurbano).</li> </ul>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mejorar y potenciar la accesibilidad al transporte público del empleo existente.</li> <li>■ Aumentar el uso del transporte público.</li> <li>■ Facilitar el acceso al trabajo a los que ya usan este transporte.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Crear una línea especial de EMT que una las estaciones de Cercanías de Villaverde Alto y San Cristóbal Industrial y que recorra el polígono industrial de Villaverde. La línea ofrece cobertura al 87,8% del empleo total del polígono, cubriendo áreas que anteriormente no disponían de oferta de transporte.</p> <p>La parada de la estación de Cercanías de Villaverde es la que más viajeros ha recogido.</p> <p>Frecuencias: de 7:00 a 9:00 horas, cada 12 minutos; de 6:30 a 7:00 y de 9:00 a 21:00 horas, cada 15 minutos.</p> <p>El grueso de la demanda de la línea se concentra entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana.</p> <p>El 64% de los viajeros proceden principalmente del municipio de Madrid, el 27% de los municipios del sur de la CAM (Getafe, Parla, Leganés y Fuenlabrada), un 5% del oeste y un 4% del Corredor del Henares.</p>

**Situación actual y resultados**

La línea fue inaugurada en noviembre de 2005. Su itinerario es provisional hasta la apertura de las nuevas estaciones de la Línea 3 de Metro, pasando a unir dos de ellas.

Esta línea ha captado usuarios de otros modos de transporte público, como la L79 de la EMT (1 de cada 4 viajeros), el vehículo privado (más de 60 vehículos han dejado de transitar, contaminar y ocupar espacio) y los desplazamientos que antes se hacían a pie (1 de cada 3 viajeros) ante la inexistencia de transporte público.

Actualmente, la línea se encuentra en estado de consolidación en el entorno de los 1.300 viajeros/día.

**Contacto** Daniel López: [dlopez@usmr.ccoo.es](mailto:dlopez@usmr.ccoo.es)

**Más información** Consorcio Regional de Transportes

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 15 Mejora de la accesibilidad ferroviaria al Polígono Can Sant Joan

<b>Localización</b>	Municipios de Sant Cugat del Vallès y Rubí-Cataluña.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	1998.
<b>Iniciativa</b>	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC).
<b>Agentes implicados</b>	FGC y Generalitat de Catalunya.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: mejorar oferta en movilidad sostenible
<b>Situación de partida</b>	<p>La compañía de los Ferrocarrils de la Generalitat ha sido completamente favorable a la implantación de medidas relacionadas con la mejora de la accesibilidad en el polígono.</p> <p>El polígono de Can Sant Joan cuenta con una estación de los FGC con un servicio con carácter de cercanías. Esta estación está localizada en un extremo del polígono y dista más de 2,5 km de las empresas más alejadas, con lo cual ir a pie desde la estación no era practicable para muchos de los trabajadores. En consecuencia, el acceso al polígono en tren era muy limitado, siendo este servicio ferroviario infrutilizado.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aumentar el número de usuarios del ferrocarril para acudir al polígono y así promover la movilidad sostenible.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	La misma empresa de ferrocarriles puso en funcionamiento un autobús lanzadera para acceder a las empresas. El servicio de autobús ha programado los horarios de forma coordinada con el ferrocarril y tiene paradas distribuidas por todo el polígono. Durante estos años de vigencia el autobús ha mejorado el servicio alargando el recorrido, incrementando la frecuencia, aumentando el número de vehículos y ampliando el horario para adaptarse a los turnos de los trabajadores.
<b>Resultados y situación actual</b>	El autobús tuvo durante su primer año de funcionamiento (1998) 140.000 usuarios y en el año 2004 ya rebasaba los 400.000. Se está estudiando, en el marco de la elaboración del Plan de Movilidad del polígono, la posibilidad de establecer otros servicios de autobuses lanzadera que conecten otras estaciones ferroviarias del entorno con el polígono.
<b>Contacto</b>	<p><b>Albert Villalonga:</b> <a href="mailto:avilallonga@ccoo.cat">avilallonga@ccoo.cat</a></p> <p><b>Manel Ferri:</b> <a href="mailto:mferri@conc.es">mferri@conc.es</a></p>

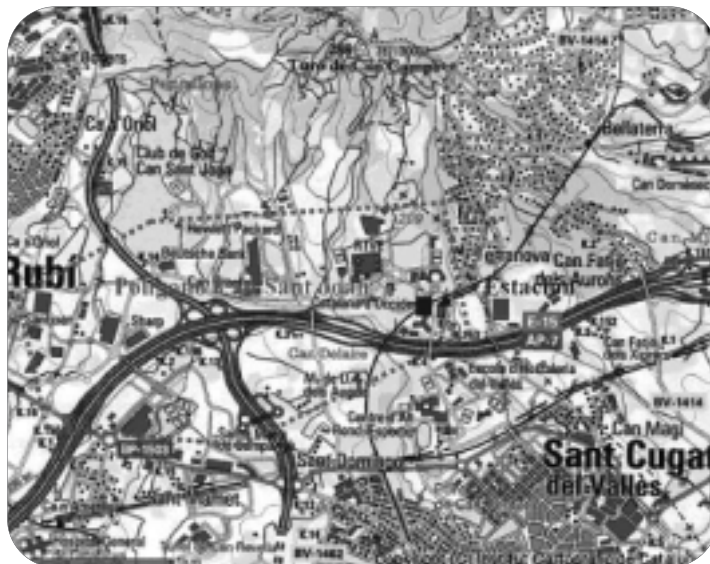
**Más información**

ECC.OO.: <http://www.ccoo.cat/mobilitat>  
 Operador: <http://www.fgc.net/>

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 16 Mesa de Movilidad de Can Sant Joan

<b>Localización</b>	Municipios de Sant Cugat del Vallès y Rubí-Cataluña.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2005.
<b>Iniciativa</b>	CC.OO.
<b>Agentes implicados</b>	CC.OO., UGT, Autoritat del Transport Metropolitan, Generalitat de Catalunya, ayuntamientos y operadores de transporte.

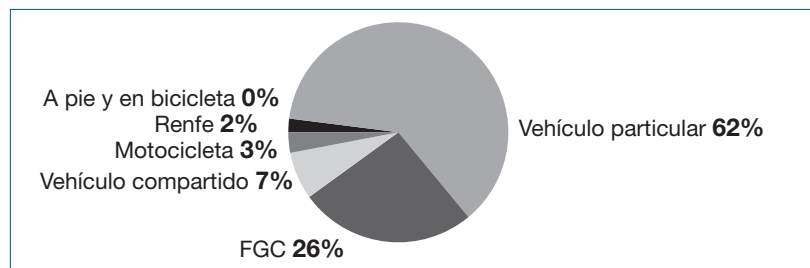
### Causa que motiva la actuación

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras: promover la movilidad sostenible

### Situación de partida

A mediados de 2005, CC.OO. realizó una encuesta para analizar los hábitos de movilidad del polígono: origen de los desplazamientos, tiempo invertido, modo de transporte utilizado, conocimiento de la oferta de transporte público, etc. El objetivo era detectar las dificultades que los trabajadores tenían para acceder al lugar de trabajo en transporte público y en ecomovilidad (a pie y en bicicleta).

Se obtuvieron 1.088 encuestas cumplimentadas en un polígono con unos 9.000 trabajadores. El análisis de los modos de transporte utilizados para acceder al puesto de trabajo en el polígono de Can Sant Joan tuvo los siguientes resultados:



**Objetivos** Detectar las deficiencias para acceder al trabajo en transporte público o ecomovilidad y elaborar propuestas de movilidad sostenible.

**Propuesta** Las propuestas se elaboraron después de varias sesiones de trabajo de la coordinadora de trabajadores del polígono, compuesta entre otros por representantes legales de los trabajadores del sindicato CC.OO.

Se hicieron propuestas de planificación y gestión que consistían en:

- Realización de un Plan de Movilidad configurando las estrategias de movilidad sostenible, que se concretaran en objetivos temporales, con carácter operativo, estableciendo indicadores de control y seguimiento.
- Constitución de una mesa de movilidad, órgano permanente de consulta y participación de los agentes sociales, administraciones y operadores de transporte.

- Elección de un gestor de movilidad, responsable de la gestión, control y organización de la movilidad del polígono.

El resto son propuestas concretas. Una de las propuestas más firmes es alargar la línea de bus lanzadera del polígono para que recoja el pasaje de una estación próxima de Renfe y de otra línea de los Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) distinta de la que hoy ya parte el autobús; pero en todos los casos los objetivos pasan por:

- Priorizar el acceso con transporte público.
- Priorizar el acceso en coche compartido.
- Favorecer que el viaje también se pueda hacer en bicicleta.
- Facilitar que se pueda acceder a pie en condiciones seguras.
- Garantizar la intermodalidad entre distintos medios de transporte.

**Resultados y situación actual**

La Generalitat de Catalunya, a través de la Secretaria para la Movilidad, convocó la mesa de la movilidad del polígono. A partir del funcionamiento de esta Mesa de la Movilidad, se está elaborando de forma consensuada entre todos los participantes el Plan de Movilidad.

**Contacto**

Albert Villalonga: [avillalonga@ccoo.cat](mailto:avillalonga@ccoo.cat)  
 Manel Ferri: [mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

**Más información**

[www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat)

**Foto >**



**Mapa de situación y propuestas >>**



## Ficha 17 Autobús a los polígonos de Lleida

<b>Localización</b>	Ciudad de Lleida.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Diciembre de 2005.
<b>Iniciativa</b>	Pacto Social por la Ciudadanía, suscrito por el Ayuntamiento de Lleida, UGT y CC.OO.
<b>Agentes implicados</b>	Ayuntamiento de Lleida, Generalitat de Catalunya, UGT y CC.OO.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: promover la movilidad sostenible
<b>Situación de partida</b>	Los polígonos del este de la ciudad de Lleida, que cuentan con 240 empresas y emplean a 4.000 trabajadores, no tenían servicio de transporte público para acceder a su lugar de trabajo.
<b>Objetivos</b>	■ Mejorar la accesibilidad de los trabajadores de los polígonos de la ciudad de Lleida.
<b>Propuesta</b>	Puesta en marcha de un autobús lanzadera que une los barrios del centro de Lleida con los polígonos industriales del este de la ciudad. El servicio empieza a las 6 de la mañana. La frecuencia es de una hora, excepto en alguna franja horaria que es de 45 minutos.
<b>Resultados y situación actual</b>	Al principio de su inauguración, en el mes de enero del 2005, se expendieron 2.000 billetes, y en el mes de junio se ha llegado a los 5.000. Después de que CC.OO. de Lleida haya realizado un estudio basado en encuestas a trabajadores que empiezan su turno laboral a las 6 de la mañana, se ha propuesto adelantar el servicio, iniciándolo a las 5 de la mañana. Igualmente, se propondrá a los empresarios que suministren títulos de transporte gratuitos a los trabajadores.

**Contacto** Albert Villalonga: [avillalonga@ccoo.cat](mailto:avillalonga@ccoo.cat)  
Manel Ferri: [mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

**Más información** <http://www.ccoo.cat/lleida>  
[www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>





## **Ficha 18** Mejora de la accesibilidad a los Polígonos del Sur de Terrassa

<b>Localización</b>	Terrassa Vallès Occidental.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Abril 2006.
<b>Iniciativa</b>	Ayuntamiento de Terrassa.
<b>Agentes implicados</b>	Ayuntamiento de Terrassa, asociaciones empresariales, UGT y CC.OO.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: promover la movilidad sostenible
<b>Situación de partida</b>	El Ayuntamiento de Terrassa (200.000 habitantes) aprobó a finales de 2002 el Plan Director de Movilidad, que apuesta por la movilidad sostenible y segura en la ciudad, donde se incluyen las actuaciones en los polígonos industriales.
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Mejorar la accesibilidad al polígono en transporte público.</li><li>■ Permitir el acceso a personas hasta ahora excluidas por la falta de transporte público, como los trabajadores sin carné de conducir o sin acceso a vehículo.</li><li>■ Reducir costes económicos y sociales.</li></ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Poner en servicio un autobús lanzadera desde la estación de Les Fonts, perteneciente a los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, hasta los polígonos industriales del sur de Terrassa. En estos polígonos se ubican 400 empresas y 6.000 trabajadores. Este autobús enlaza con cuatro líneas urbanas de Terrassa.</p> <p>Al mismo tiempo, se habilita un portal en Internet para organizar el sistema de coche compartido entre trabajadores/as de los polígonos. Este sistema contempla un convenio con una aseguradora que ofrece un coche de sustitución en caso necesario. El portal ofrece información sobre transporte público y cómo acudir al trabajo en bicicleta y a pie.</p> <p>Se han firmado convenios de colaboración con 6 empresas para la financiación de parte del déficit del autobús lanzadera, el resto lo sufraga la administración pública.</p> <p>Los sindicatos conjuntamente con las asociaciones empresariales participan activamente en la difusión del nuevo servicio y del portal de Internet para promover la movilidad sostenible.</p>

**Resultados y situación actual**

Actualmente se está elaborando un Plan de Movilidad global, que incluirá un diagnóstico de los hábitos de movilidad de los trabajadores, la oferta actual de transporte público, así como de los accesos para desplazarse a pie y en bicicleta. A partir de este análisis se elaborarán unas propuestas con el objetivo de favorecer la movilidad sostenible.

Paralelamente, se están celebrando reuniones de la mesa de movilidad con la participación de los agentes implicados en el proyecto: Ayuntamiento, operadores de transporte público, empresarios y sindicatos. La mesa de movilidad tiene como objetivo consensuar las propuestas del Plan de Movilidad y hacer el seguimiento y correcciones de las mismas.

**Contacto**

Albert Villalonga: [avillalonga@ccoo.cat](mailto:avillalonga@ccoo.cat)  
 Manel Ferri: [mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

**Más información**

[www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat)

Fotografía >



Mapa de situación >>



Mapa de propuestas >>



## Ficha 19 Mejora de la accesibilidad al Polígono Pratenc

<b>Localización</b>	El Prat de Llobregat - Comarcas del Baix Llobregat.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	Junio de 2006
<b>Iniciativa</b>	CC.OO.
<b>Agentes implicados</b>	Ayuntamiento del Prat de Llobregat, Asociación de empresarios del polígono Pratenc, UGT y CC.OO.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: desvío del cauce del río Llobregat y falta de transporte sostenible
<b>Situación de partida</b>	<p>En el año 2001, Comisiones Obreras del Baix Llobregat elaboró un estudio sobre «El acceso de los trabajadores a los centros de trabajo». En este informe se señalaba la necesidad de una actuación urgente en el acceso al Polígono Pratense.</p> <p>A esta área de actividad económica acceden 6.000 trabajadores y trabajadoras diariamente. Antes de poner en marcha esta medida únicamente era posible llegar al trabajo en vehículo privado. Además, la situación se vio agravada por los problemas de seguridad vial provocados por el desvío del cauce natural del río Llobregat. Ante la nueva configuración del cauce se obliga a un cambio del itinerario habitual del tráfico que ahora debe pasar por el puente de Mercabarna (mercado mayorista de Barcelona). Esto genera grandes dificultades, al tener que cruzar por una zona con importante tráfico de pesados y donde no existe una adecuada ordenación semafórica.</p> <p>Ante todas estas dificultades de movilidad y de seguridad y con el apoyo de CC.OO. se crea en el polígono la «Coordinadora de Trabajadores del Polígono Pratenc», donde participan la gran mayoría de representantes de los trabajadores y trabajadoras representando a su vez a la mayoría de las empresas del polígono.</p> <p>La propuesta de una nueva línea de autobuses lanzadera que permitía la conexión entre la estación de Cercanías RENFE, el Prat de Llobregat y el Polígono Pratenc mejoraba significativamente la accesibilidad de los trabajadores.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ofrecer alternativas para desplazarse al polígono con transporte sostenible y seguro.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Puesta en marcha de una línea de autobuses lanzadera desde la estación de RENFE del Prat hasta el Polígono Pratense y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Esta línea será financiada por las administraciones públicas implicadas y las empresas del polígono. La línea estará integrada en el sistema tarifario de la región metropolitana de Barcelona.</p>

**Resultados y situación actual**

La propuesta de una nueva línea de autobuses lanzadera se pone en marcha en el mes de junio de 2006. Se trata de la línea PR-4 que une la estación de Renfe del municipio del Prat de Llobregat con el polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Los horarios de ambos medios de transporte tienen carácter combinado. Igualmente, los horarios de inicio y final del servicio coinciden con las necesidades de los trabajadores en la entrada y salida de la empresa. La frecuencia en las horas punta de entrada y salida llega a ser de 10 a 25 minutos, con un recorrido máximo entre las dos paradas más extremas de aproximadamente 30 minutos.

**Contacto**

Albert Villalonga: [avilallonga@ccoo.cat](mailto:avilallonga@ccoo.cat)  
 Manel Ferri: [mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

**Más información**

[www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat)  
 ayuntamiento: <http://www.aj-elprat.es/>

**Fotografía>**



**Mapa de situación y propuestas >>**



## Ficha 20 Zona Franca

<b>Localización</b>	Barcelona.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2003.
<b>Iniciativa</b>	CC.OO.
<b>Agentes implicados</b>	CC.OO., Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), Consorcio de la Zona Franca, Ayuntamiento de Barcelona, Transportes metropolitanos de Barcelona.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: promover la movilidad sostenible
<b>Situación de partida</b>	<p>El Polígono de la Zona Franca ocupa una superficie de 600 ha del municipio de Barcelona, donde se ubican 250 empresas y trabajan unas 43.000 personas (el 1,8% de la población activa catalana). Este polígono da empleo indirecto a unas 275.000 personas. A pesar de ello, sólo dispone de 5 líneas de autobús diurnas y 1 nocturna, mientras que el 25% de la superficie del polígono está dedicada a aparcamiento.</p> <p>En el año 2003, CC.OO. Catalunya, en colaboración con la PTP, y con el apoyo del Consorcio de la Zona Franca y del Ayuntamiento de Barcelona, analizó las pautas de movilidad de los trabajadores del polígono en el acceso a su lugar de trabajo. El estudio respondía a la voluntad del sindicato de avanzar en la realización de este tipo de proyectos, al constatar-se que algunas mejoras que se conseguían a través de la negociación colectiva se perdían por los costes asociados al desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y el trabajo.</p> <p>El estudio se apoyaba en una encuesta realizada por el Consorcio de la Zona Franca, el Ayuntamiento de Barcelona y Comisiones Obreras, que mostraba la escasa utilización de los transportes colectivos: tan sólo un 16% de los trabajadores utilizaba el transporte público y un 14% el autocar de empresa, mientras que un 63% se desplazaba en coche y un 7% en moto.</p>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Crear un órgano de consulta y participación -el Consejo de Movilidad- con el objetivo de discutir las propuestas formuladas por el equipo técnico con los representantes de los trabajadores y de las empresas, a fin de llegar a acuerdos que mejoren sus hábitos de movilidad y los servicios de transporte colectivo.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Creación de la figura del gestor de movilidad del polígono de la Zona Franca, con los siguientes cometidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hacer seguimiento de la evolución de la movilidad interna y de acceso al polígono.</li> <li>■ Analizar la oferta de transporte público y proponer medidas que se adapten a la demanda.</li> <li>■ Estudiar mejoras en la vía pública y en las paradas de autobús para garantizar la accesibilidad en el itinerario.</li> </ul>

- Analizar los servicios de autocares de empresa existentes en el polígono y proponer actuaciones coordinadas con las empresas para mejorar la gestión de la oferta existente y dar más servicio al conjunto de los trabajadores.
- Estudiar y proponer medidas que favorezcan el uso del coche compartido.
- Proponer actuaciones que permitan regular el aparcamiento del polígono.
- Informar y difundir las diferentes alternativas de acceso al polígono.
- Centralizar el servicio de recogida de nuevas demandas y necesidades de los trabajadores.
- Impulsar conjuntamente con las instituciones correspondientes la creación de un título de transporte público específico para los trabajadores del polígono.
- Analizar el estado actual y proponer actuaciones para mejorar el acceso y la movilidad interna del polígono con bicicleta.
- Preparar los trabajos necesarios para la constitución del consejo de movilidad.

**Resultados y situación actual**

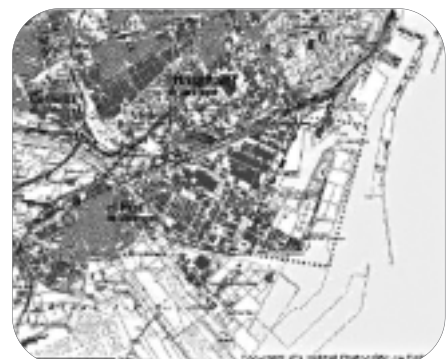
En el 2004, promovido por CC.OO., se realizó una guía informativa para acceder con transporte sostenible al polígono.

- Se han creado 4 comisiones de trabajo dentro del Consejo de Movilidad: infraestructuras, mercancías, aparcamiento y tránsito, y transporte público.
- Se está realizando un estudio sobre la movilidad en el polígono.
- Se han creado nuevas líneas de autobuses y se han prolongado otras líneas ya existentes o se han modificado algunos trayectos para hacerlos más eficaces. Al mismo tiempo se ha favorecido la intermodalidad incluyendo en dos líneas la parada en una estación de Cercanías RENFE.
- Se están realizando obras que permitan 5 paradas en el polígono de la nueva línea de metro.
- Se está realizando un plan de marquesinas que ofrezca mayor accesibilidad e información.

**Contacto** Albert Villalonga: [avilallonga@ccoo.cat](mailto:avilallonga@ccoo.cat)  
 Manel Ferri: [mferri@conc.es](mailto:mferri@conc.es)

**Más información** Comisiones Obreras de Catalunya: [www.ccoo.cat/mobilitat](http://www.ccoo.cat/mobilitat)  
 El consorcio de la Zona Franca: <http://www.elconsorci.net/>  
 Transports metropolitans de Barcelona: [http://www.tmb.net/ca\\_ES/home.jsp#](http://www.tmb.net/ca_ES/home.jsp#)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>



## Ficha 21 Gestión de la movilidad en IBM - Italia

<b>Localización</b>	Ayuntamientos de Vimercate, Segrate y Roma.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2002.
<b>Iniciativa</b>	Dirección de IBM y Ayuntamientos de Vimercate, Segrate y Roma.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección de IBM y Ayuntamientos de Vimercate, Segrate y Roma.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras: racionalización del transporte al trabajo
<b>Situación de partida</b>	<p>La empresa tiene muchas localizaciones.</p> <p>Posee además una plantilla con una alta movilidad (comerciales, coche de la empresa).</p> <p>Existe una gestión de la movilidad, como parte de la movilidad de la compañía:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gestores de movilidad en Vimercate, Segrate y Roma.</li> <li>■ Programas de movilidad al trabajo: trabajo en casa, etc.</li> </ul> <p>Herramientas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Laptop, WAN, GPRS.</li> <li>■ ADSL, SoftPhone.</li> <li>■ Mensajes instantáneos.</li> <li>■ E-place.</li> </ul> <p>Red de información disponible:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Remote support.</li> <li>■ E-learning.</li> </ul>
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Trabajo en red.</li> <li>■ Conexiones entre diferentes compañías.</li> <li>■ Cooperación entre compañías.</li> <li>■ Prioridad al transporte público.</li> <li>■ Gestionar la movilidad.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Puesta en práctica de un programa de movilidad al trabajo que consiste en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Promocionar el trabajo en casa.</li> <li>– Trabajar con la jornada partida en la oficina.</li> <li>– Gestionar la actividad a distancia a través del teletrabajo.</li> </ul> <p>Para ello se han utilizado diferentes herramientas: ADSL, teléfono, mensajes a través de la Intranet, e-place, etc. Igualmente se han diseñado redes de información que apoyen el trabajo a distancia y e-formación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Campaña «moverse sin auto».</li> </ul>

- Programas:
  - Cooperación entre diferentes compañías.
  - Implantación de líneas lanzaderas:
    - Metro-bus Vimercate-Colongno Norte.
    - Tren-bus Vimercate-Carnate.
    - Tren-metro-trolebús-tranvia-bus Segrate-Milano Lombrate.
    - Aero-bus Segrate-Linate.
    - Metro-bus Roma-Torino.
  - Acuerdo sobre transporte público:
    - Circulación anual gratuita (descuento del 15-30%).
    - Tiempo libre disponible.
    - Carpooling.
    - Intranet (acceso a la base de datos y a Intranet) para los empleados.
  - Rutas ciclistas:
    - Facilidad de aparcamiento.
    - Servicios y duchas.
    - Información interna y campañas de comunicación a través de la web.
  - Formación:
    - CD para todos los empleados.
    - Curso interactivo disponible en Internet.

**Resultados y situación actual**

En este momento el proyecto se encuentra estancado.

**Contacto** [agostino\\_fornaroli@it.ibm.com](mailto:agostino_fornaroli@it.ibm.com)

**Más información** <http://w3-5.ibm.com/hr/emea/it>  
[www.comune.vimercate.mi.it](http://www.comune.vimercate.mi.it)

Foto >



Mapa de situación y propuestas >>





## Ficha 22 Desplazamientos domicilio-trabajo gratuitos en tren (Bruselas-Bélgica)

- Localización** Bruselas-Bélgica.
- Año de inicio de la experiencia** Marzo de 2004.
- Iniciativa** La iniciativa parte del Ministerio de Administración Pública, que señala los viajes en tren como una medida positiva.
- Agentes implicados** Empresarios, Ministerio de Hacienda, empresa de ferrocarriles (SNCB), funcionarios de la Administración Pública.

### Causa que motiva la actuación

- Traslado
- Falta de aparcamiento
- Sensibilidad ambiental
- Otras

### Situación de partida

Cada día se desplazan 300.000 personas hasta Bruselas para ir a trabajar, así como a otros destinos de esta región metropolitana, y el medio de transporte utilizado es el automóvil privado fundamentalmente.

El Convenio de 1962 imponía una intervención en el pago del billete de transporte al trabajo que correspondía al 60% del coste. Las direcciones de las Administraciones Públicas locales acuerdan abonar el 100% del transporte (unos 40.000 trabajadores).

En el momento en que se pone en marcha esta medida (2004) se ven beneficiados 228.000 empleados.

- Objetivos** ■ Se trata que el empresario abone en torno al 80% del coste del billete y el Estado el 20% restante (porcentajes aproximados).

- Propuesta** Se ha firmado un contrato con la SNCB, por el que los trabajadores de esta empresa no pagan nada por el viaje, la SNCB envía una factura global y recupera un 20% del Estado.

El cuadro del reparto del coste del transporte quedaría de la siguiente forma:

	Aportación del empresario	Aportación del Estado
30 km	80 €/mes	32 €
60 km	125 €/mes	48 €
90 km	160 €/mes	60 €

### Resultados y situación actual

**Fase 1.** A partir de marzo de 2004, abarca a 250.000 trabajadores que son:

- Funcionarios del Estado Federal.
- O trabajadores de empresas públicas (correos, Belgacom, Biac).

**Fase 2.** A partir de enero de 2005, abarca a 2,2 millones de asalariados de todas las empresas privadas.

**Contacto**

**Guy Hendrix**  
(asesor de política ferroviaria del Ministerio de Economía)

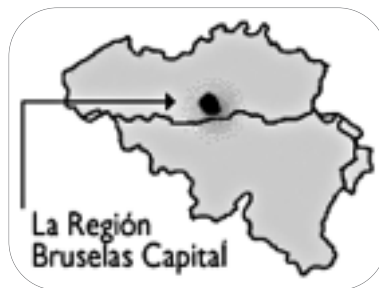
**Más información**

[www.b-rail.be](http://www.b-rail.be)

Foto >



Mapa de situación y  
propuestas >>



## Ficha 23 Plan de transporte para Plymouth Hospitals NHS Trust

<b>Localización</b>	Se trata de la sede central del hospital situado en el suburbio de la ciudad de Plymouth.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	1997.
<b>Iniciativa</b>	Dirección del Hospital.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección de la empresa, representantes sindicales, operadores de transporte público y administración local.
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input checked="" type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	Este centro tiene una plantilla de 5.761 empleados y cuenta con 1.353 plazas de estacionamiento. Los trabajadores utilizaban de forma masiva el vehículo privado y generaban problemas de accesibilidad al recinto hospitalario; además los empleados invertían demasiado tiempo y dinero en el desplazamiento al trabajo.
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Reducir los viajes al trabajo en vehículo privado.</li> <li>■ Disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero responsables del cambio climático.</li> <li>■ Mejorar la calidad de los desplazamientos al trabajo de los trabajadores.</li> <li>■ Lograr ahorro de tiempo y dinero en los desplazamientos al trabajo.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Se diseñó una estrategia global para el centro hospitalario, que ha contado con medidas integrales y conectadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombramiento de un gestor de transporte y medio ambiente.</li> <li>- Asociación con los operadores de transporte locales.</li> <li>- Gestión financiera de las medidas.</li> <li>- Convenio para implantar un pase con precio reducido en los autobuses.</li> <li>- Gestión del aparcamiento.</li> </ul>
<b>Resultados</b>	<p><b>Convenio para el pase de autobús</b></p> <p>Consiste en la implantación de un sistema reducido del precio del autobús que se financia a través del cobro de las plazas de aparcamiento. De esta forma, 4 meses de cobro del estacionamiento permite financiar los servicios de autobús de todo un año, pudiendo asumir el 65% de la reducción en el coste del billete (55% financiado por el aparcamiento y el 10% por los operadores de transporte).</p> <p>Los pases de autobús permiten tener un descuento del 50%, esto puede llegar a suponer un descuento de más de 35 libras/mes para un ticket en la corona de las 5 millas.</p> <p>Existe una zona Green Zone Bus Pass que ha sido negociada con varias empresas locales y con el Ayuntamiento, que permite precios muy ventajosos para los trabajadores, dependiendo de la zona de cobertura del transporte</p>

público, de 25-29 o 53 libras mensuales, que sirve igualmente para los servicios generales ofertados por la ciudad. Con este ticket se pagan 10 viajes, pero se disfrutan 12.

**Gestión del aparcamiento**

El coste del aparcamiento para los trabajadores es de 50 p/día. El aparcamiento está limitado a un 54% de la plantilla. Se destinan 130 plazas para el coche compartido.

Los trabajadores pueden elegir entre dos formas de pago: bien a través de una tarifa reducida en el convenio o a través de una deducción mensual de su salario.

Existen plazas asignadas de forma gratuita a:

- Empleados que trabajan durante la noche o en fin de semana.
- Trabajadores discapacitados.
- Voluntarios.
- Los que realizan coche compartido.
- Personas relacionadas con el cuidado de pacientes.
- Trabajadores que utilizan el vehículo para desarrollar su actividad.

La disponibilidad de las plazas se regula a través de un sistema informático.

**Información, formación y comunicación**

Desde el primer momento ha existido una comunicación continua con la plantilla para poder diseñar las rutas de autobús; para ello ha sido necesario disponer de una oferta de información y asesoramiento sobre el viaje. Para ello se aplicó un GIS que localizaba los lugares de residencia de los trabajadores, y a partir de esta georreferenciación se trazaban las líneas de transporte tanto de autobuses como de coche compartido. A cada trabajador se le envían las opciones más ventajosas de transporte.

También se han realizado cursos sobre planes de movilidad y reducción del aparcamiento para fomentar el reclutamiento de trabajadores hacia los transportes sostenibles.

**Situación actual**

Se ha logrado transferir 100 viajes del vehículo privado al coche compartido (han desaparecido unos 44 coches). Se ha reducido un 17% el uso del coche. El número de autobuses que presta servicio al centro se ha duplicado desde 1997, pasando de un 44% a un 80%, al reestructurarse las líneas que transcurren por el norte de la ciudad. Los operadores de transporte, al implantar nuevos y atractivos sistemas de billeteaje, han incrementado significativamente el número de viajeros.

Un 15% de la plantilla ha adquirido los pases de autobús.

**Más información**

[www.countryside.gov.uk](http://www.countryside.gov.uk)  
[www.indandrevenue.gov.uk](http://www.indandrevenue.gov.uk)  
[www.plymouthhospitals.org.uk](http://www.plymouthhospitals.org.uk)

**Foto >**



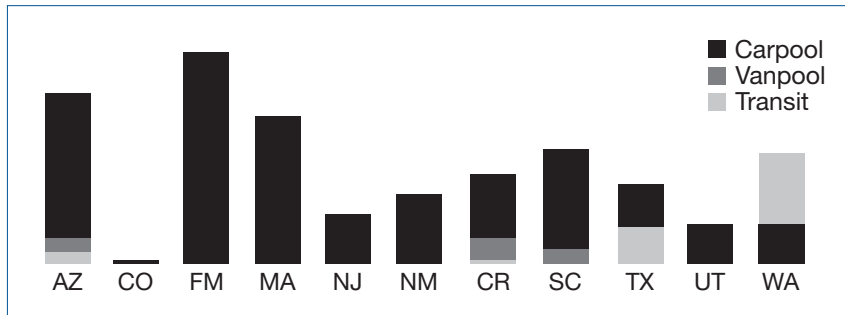
**Mapa de situación y propuestas >>**

## Ficha 24 Programa de reducción de viajes en Intel Corporation (EEUU)

<b>Localización</b>	11 ubicaciones: Arizona, Colorado, Folsom, Massachussets, New Jersey, New Mexico, Oregon, Santa Clara, Texas, Utah y Washington DC.
<b>Año de inicio de la experiencia</b>	2004.
<b>Iniciativa</b>	Dirección de la corporación.
<b>Agentes implicados</b>	Dirección de la corporación y trabajadores, con el apoyo de la Agencia Americana del Medio Ambiente (EPA).
<b>Causa que motiva la actuación</b>	<input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Falta de aparcamiento <input checked="" type="checkbox"/> Sensibilidad ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Otras
<b>Situación de partida</b>	Intel Corporation concentra 52.000 empleos en 11 ciudades de Estados Unidos, localizadas en áreas suburbanas con amplios espacios de aparcamiento.
<b>Objetivos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lograr buena imagen corporativa.</li> <li>■ Mejorar aspectos infraestructurales y de gestión del aparcamiento.</li> <li>■ Promover mejoras ambientales.</li> <li>■ Generar beneficios para los empleados (económicos, en la calidad del viaje, etc.).</li> <li>■ Atraer a empleados altamente cualificados a la empresa.</li> </ul>
<b>Propuesta</b>	<p>Se han implantado Planes de Reducción de Viajes en todas las sedes y se ha designado el correspondiente «gestor de movilidad» que ha desarrollado las siguientes funciones en cada uno de los centros de Intel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aplicar las habilidades típicas de marketing para convencer a los trabajadores.</li> <li>– Subvencionar con 30 dólares/mes por utilizar la furgoneta lanzadera.</li> <li>– Otorgar aparcamiento gratuito para los usuarios de Carpool.</li> <li>– Poner en marcha herramientas on-line.</li> <li>– Asegurar la distribución de candados para bicis y la instalación de duchas para ciclistas.</li> <li>– Gestionar la distribución de ordenadores portátiles para el teletrabajo.</li> <li>– Implementar la vuelta a casa garantizada para los usuarios de coche compartido.</li> <li>– Impulsar la construcción de espacios atractivos como cafés, gimnasio, etcétera.</li> <li>– Fomentar la participación presentándolo como algo divertido y fácil.</li> <li>– Difundir información a través de artículos en revistas, boletines o eventos diversos y la página web.</li> </ul>

**Resultados y situación actual**

El reparto modal en los diferentes centros de Intel en Estados Unidos se distribuye en varias modalidades: coche compartido -bien coche (carpool) o furgoneta (vanpool)- y transporte público. Los servicios de transporte público son muy escasos y no todos los centros de Intel disponen de cobertura. Sin embargo, el carpool tiene una presencia bastante importante en la gran mayoría de las sedes. Los porcentajes de utilización de este sistema van desde el 4% en Utah o Washington DC hasta el 21% en Folsom. El vanpool se utiliza en un porcentaje elevado en Washington, donde alcanza el 11% de los viajes.



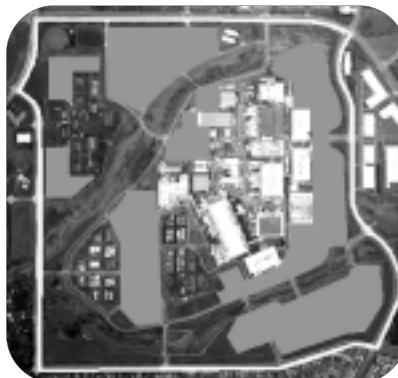
**Contacto** Mark Gorman (gestor de Movilidad de Intel Corporation):  
[mark.s.gorman@intel.com](mailto:mark.s.gorman@intel.com) Tel: +1-503-696-2368

**Más información** [www.rideshide.org](http://www.rideshide.org)

Foto >

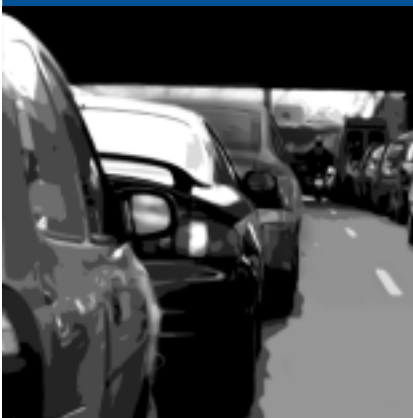


Mapa de situación y propuestas >>



## Abreviaturas

AEPV	Asociación Empresarial del Polígono de Villalonquejar
ATM	Autoridad de Transporte Metropolitano
BSCH	Banco Santander Central Hispano
CAM	Comunidad Autónoma de Madrid
CEDEX	Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas
CC.OO.	Comisiones Obreras
CRT	Consortio Regional de Transportes
CC	Coche compartido
EREN	Ente Regional de la Energía de Castilla y León
FGC	Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya
GEIs	Gases de Efecto Invernadero
IDAE	Instituto de Desarrollo y Diversificación de la Energía
IHOBE	Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa
ISTAS	Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud
PTP	Asociación para la Promoción del Transporte Público
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
RRHH	Recursos Humanos
TP	Transporte Público
UAM	Universidad Autónoma de Madrid
USMR	Unión Sindical de Madrid Región
VP	Vehículo Privado
ZAL	Zona de Actividades Logísticas



Más información en:



**Consulta nuestra página web**

C/ General Cabrera, 21. 28020 Madrid  
Tel. 91 449 10 40 Fax 91 571 10 16







A large rectangular area with rounded corners, outlined in blue, containing 25 horizontal blue lines for writing.