



*Movilidad
Sostenible en
Polígonos
Industriales de la
Comunidad
Valenciana*

CRITERIOS BÁSICOS

- *Debe ser segura en la circulación y en los accesos al polígono.*
- *Debe ser económicamente rentable para todos.*
- *Debe ser respetuoso con el medio ambiente.*
- *Debe tener mayor implicación social.*

La Comunidad Valenciana cuenta con 712 polígonos industriales según el censo nacional realizado el 2005. Estos polígonos están ubicados fundamentalmente en los entornos de 254 municipios. La accesibilidad hasta ellos sigue siendo una asignatura pendiente que deben afrontar las administraciones públicas, las empresas y los propios trabajadores.

La circulación vehicular en la zonas industriales es un aspecto complejo, en el que se debe:

- **FACILITAR** la coexistencia de diferentes medios de transporte.
- **ASEGURAR** la fluidez en los desplazamientos.
- **GARANTIZAR** la seguridad en la circulación.
- **DISEÑAR** unos accesos adecuados y bien señalizados.
- **MINIMIZAR** los niveles de emisión a la atmósfera.

Y, además, todo esto ha de ser social y económicamente rentable para todos.

QUÉ SE DEBE ENTENDER POR MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES

“Es el conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir como objetivo final, hacer un uso racional de los medios de transporte en los Polígonos Industriales, con buenas condiciones de seguridad, social y económicamente rentable y ambientalmente sostenible”.



HACER UN USO ADECUADO DE TU COCHE CONLLEVA MUCHOS BENEFICIOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y AMBIENTALES

¿POR QUÉ DEBEMOS EXIGIR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES?

Porque reduciendo el número de vehículos que circulan por las vías de acceso a los polígonos industriales, se logrará:

- Disminuir la siniestralidad laboral *in itinere** y *en misión***.
- Un ahorro energético importante tanto para los trabajadores como para las empresas.
- Ahorrar tiempo.
- Disminuir la contaminación producida por los automóviles (emisiones de gases, ruido, congestión, etc.)

*Accidentes In Itinere: Es aquel accidente, que tiene lugar durante el desplazamiento desde el domicilio al centro de trabajo o al volver de este, en cualquier modo de transporte. Siempre que sea idóneo y que no aumente innecesariamente los riesgos, y siempre que el recorrido no sea interrumpido por motivos de interés particular de tal índole que rompa la relación de casualidad con la ida o la vuelta del trabajo.

** Accidentes en misión: Se define por la confluencia de tres factores: 1. El accidente ha de transcurrir fuera del centro de trabajo. 2. El desplazamiento debe ser por razón de cumplir la actividad laboral, por órdenes de la empresa. 3. El accidente ha de sobrevenir en tiempo de trabajo, en cumplimiento de las órdenes del empresario, no en los momentos de ocio y esparcimiento del trabajador.

“los accidentes mortales *in itinere* y *en misión* representan el 50% del total de los accidentes laborales mortales”

ACCIDENTES **IN ITINERE** EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

AÑO	LEVES			GRAVES			MORTALES		
	Castellón	Valencia	Alicante	Castellón	Valencia	Alicante	Castellón	Valencia	Alicante
2001	1039	4770	2908	31	100	106	8	12	19
2002	876	4593	2840	36	137	88	7	16	10
2003	927	4060	2635	29	113	89	9	11	14
2004	845	5084	2932	31	147	81	5	18	9
2005	1082	5319	3246	26	126	94	2	11	15

¿ES BENEFICIOSO PARA LAS EMPRESAS Y TRABAJADORES APLICAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE?

Si, porque:

- Mejora el entorno y la imagen empresarial
- Mejora en el rendimiento y aumento de la productividad.
- En el actual sistema productivo, las empresas hacen un uso mayoritario del transporte por carretera de sus productos terminados. En este sentido, se puede realizar una optimización de la frecuencia de envíos, revisar la mejor opción de la ruta, etc.

- Porque el uso de transporte público o colectivo del personal al centro de trabajo, representa beneficios importantes para su salud, su seguridad y su economía.
- Mejora la calidad de vida de los trabajadores.
- Desaparece la ansiedad provocada con la congestión del tráfico.

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES VALENCIANOS

- Se ubican casi siempre en espacios rodeados por grandes vías de comunicación. Estas infraestructuras rompen la continuidad con el núcleo central de población,
- La zona productiva no está integrada en el resto de la trama urbana.
- Son barreras infranqueables, no sólo por las poblaciones que allí residen, sino también para los trabajadores que deseen acudir a su puesto de trabajo a pie o en bicicleta.
- Son fácilmente accesibles con vehículo privado, diseñados desde su origen con generosos espacios para circular y estacionar.
- Contribuyen al encarecimiento del suelo al disminuir el disponible, utilizándolo para zonas infrutilizadas (suelo industrial utilizado para aparcamiento.)

Según el censo nacional de Polígonos Industriales 2005, en la Comunidad valenciana:

- El 36% no está urbanizado.
- El 95% no tiene transporte público.
- El 89% no posee una entidad gestora del polígono.
- El 50% carece de servicios básicos, (bancos, correo, etc.)
- El 50% carece de servicios de mantenimiento y de zonas verdes.
- El 75% no dispone de recogida de residuos sólidos urbanos (RSU)

Un modelo de movilidad sostenible y segura depende de todos. Se debe llevar a cabo a partir de la colaboración y cooperación de todos los agentes sociales implicados.

CONSECUENCIAS DEL ACTUAL MODELO DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

En aspectos de salud laboral:

PARA TRABAJADORES	PARA EMPRESAS	PARA LA SOCIEDAD
<ul style="list-style-type: none"> • Siniestralidad in itinere y en misión • Estrés, fatiga y cansancio. • Tiempo de transporte convertido en tiempo de trabajo • Hipoacusia (perdida de audición) • Afecta al sistema nervioso. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absentismo laboral por retrasos • Horas perdidas por accidente de trabajo y enfermedad profesional • Menor rendimiento laboral. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor tiempo para las relaciones familiares y la comunicación ciudadana • Los accidentes in itinere y en misión engrosan la cifra global de accidentes de tráfico, e implican en muchos casos a otras personas . • Tiene un elevado coste sanitario y hospitalario. • Mayor tendencia a la irritabilidad.

En aspectos económicos:

<ul style="list-style-type: none"> • Costes de combustible para el desplazamiento al trabajo. • Costes de combustible gastados en los atascos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perdidas de horas de trabajo. • Baja productividad por retrasos ocasionados por los atascos. • Perdidas de oportunidades de ventas ocasionadas por la congestión del tránsito. • Plus de transporte. • Coste del suelo destinado a aparcamiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Costes de reparaciones ocasionados por accidentes de tráfico. • Costes sociales ocasionados por problemas de salud laboral y ambiental. • La ocupación de espacios destinados a viario y/o aparcamiento, tiene un elevado coste en infraestructura viaria. • Espacios poco rentables, que ocasionan un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado.
--	--	--

En aspectos ambientales:

<p>Alteración del entorno de trabajo por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excesivo consumo energético. • Emisiones de gases. • Ruido y vibraciones. • Ocupación del suelo: saturación de los espacios de viales y aparcamientos 	<p>Daños al entorno y la imagen empresarial por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Excesivo consumo energético. • Emisiones de gases. • Ruido y vibraciones: deteriora y dificulta la calidad del trabajo. • Ocupación del suelo: Espacios poco rentables, que ocasiona un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado. • 	<ul style="list-style-type: none"> • Excesivo consumo energético: Disminución de la calidad de vida. Uso irracional de los recursos naturales. • Emisión de gases: Daños en la salud pública y deterioro de la calidad del aire del entorno urbano. • Cambio climático y efecto invernadero. • Perjuicios sobre la habitabilidad y la salud de la población. • La ocupación de espacios destinados a viario y aparcamiento empobrecen y destruyen el paisaje urbano, creando barreras que impiden la integración urbana de las actividades económicas.
--	---	---

AGENTES SOCIALES IMPLICADOS EN TEMAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN POLÍGONOS INDUSTRIALES

La implantación progresiva de un modelo de movilidad más sostenible y segura para los trabajadores depende de **todos**. La única forma de llevarlo a cabo es a partir de la colaboración y cooperación de todos los sectores y agentes sociales y económicos que están implicados.



PROPUESTA DE ACTUACION

- Sensibilizar, formar e informar a trabajadores en temas de movilidad sostenible y el uso racional del coche particular.
- Promover otras alternativas para acceder a los lugares de trabajo (transporte colectivo, vías peatonales, carril bici, etc.)
- Conciliar las áreas urbanas con las industriales y que se puedan desarrollar las diferentes actividades cotidianas (trabajo, estudios, sanidad, espacios de ocio, compras, etc.)
- Participación activa del sindicato en los órganos de planificación urbanística y territorial.
- Incluir y prever en la ordenación del territorio, y en las actuaciones urbanísticas, facilidades para acceder mediante transporte colectivo y/o público, vías peatonales y dotarlas de carril bici.
- Que las empresas en los polígonos, los ayuntamientos y las administraciones públicas correspondientes, asuman el costo de la parte que les corresponda para realizar estudios de accesibilidad, considerando el transporte colectivo y público, acceso por vías peatonales y por carril bici según las circunstancias y características de dicho polígono.
- Defender la existencia del derecho del transporte colectivo de empresa que garantice la igualdad de oportunidades a todas las personas.
- Realizar campañas para informar y sensibilizar en empresas sobre el uso del transporte colectivo (público o privado) como un medio de acceso al centro de trabajo.
- Reordenamiento de los turnos y horarios de trabajo.
- Racionalizar el uso del coche y/o fomentar el uso del coche compartido.
- Considerar el transporte en la normativa laboral y en la negociación colectiva.
- Incluir la movilidad en la evaluación de riesgos de la empresa.
- Creación de la figura del responsable de movilidad que gestione y organice los accesos de los trabajadores a las empresas de los polígonos.

