

**LOS PLANES DE MOVILIDAD DE LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT):  
PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 DE LA E4:  
MEDIDAS Y RESULTADOS**

**Cursos de verano  
Universidad Complutense de Madrid**

El Escorial, 30 de julio de 2008

Juan Luis Plá de la Rosa  
Jefe del Departamento de Transporte  
IDAE

TRANSPORTE

## ÍNDICE

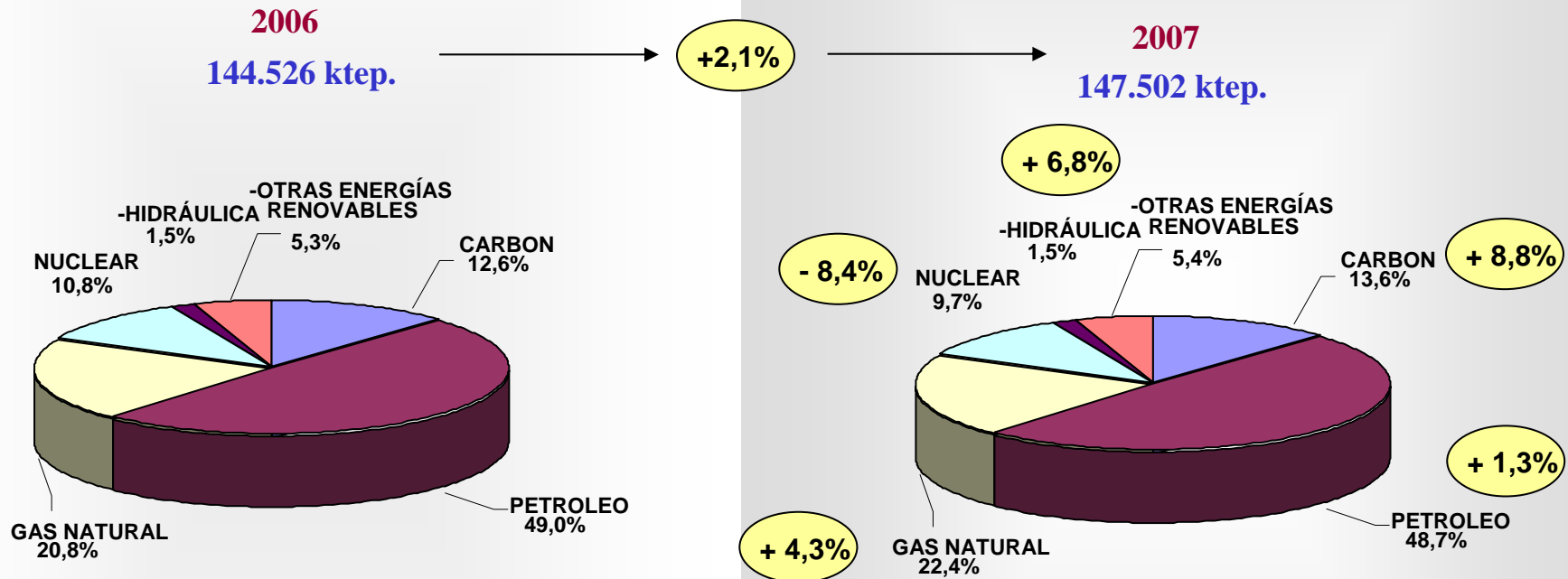
- CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE
- LOS PLANES DE TRANSPORTE A LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT)
- LOS PTT EN LOS PLANES DE ACCIÓN DE LA E4

# CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

## CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

TRANSPORTE

### CONSUMO DE ENERGÍA PRIMARIA



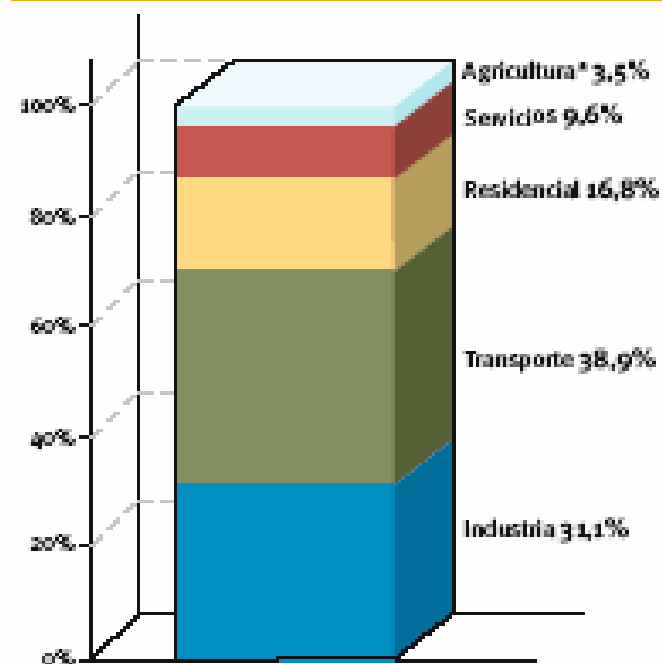
➤ Entre 2005 y 2006 el consumo de Energía Primaria en España, descendió un 1,1%, entre 2006 y 2007 subió el 2,1%.

➤ El petróleo cubre el 98% del consumo del sector TRANSPORTE, lo que representa el 65% de las importaciones anuales de crudo.

**DEPENDENCIA ENERGÉTICA EXTERIOR SUPERIOR AL 80%**

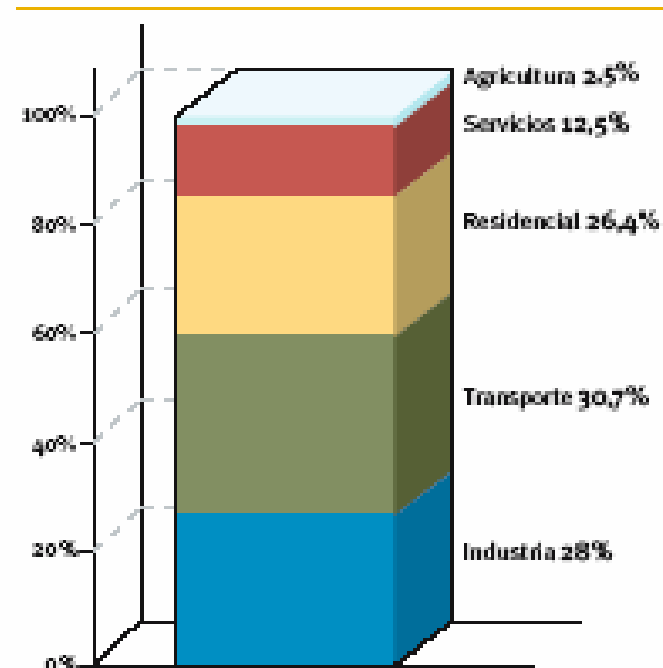
## TRANSPORTE

Consumo de energía final por sectores en España, 2004



Nota: Excluidos consumos como energéticos.  
Fuente: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.  
\* Incluidas diferencias estadísticas.

Consumo de energía final por sectores en la Unión Europea-25, 2004



Fuente: EUROSTAT.

### España vs Europa:

- Transporte: 9 puntos superior
- Residencial: 10 puntos inferior

## CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

### TRANSPORTE

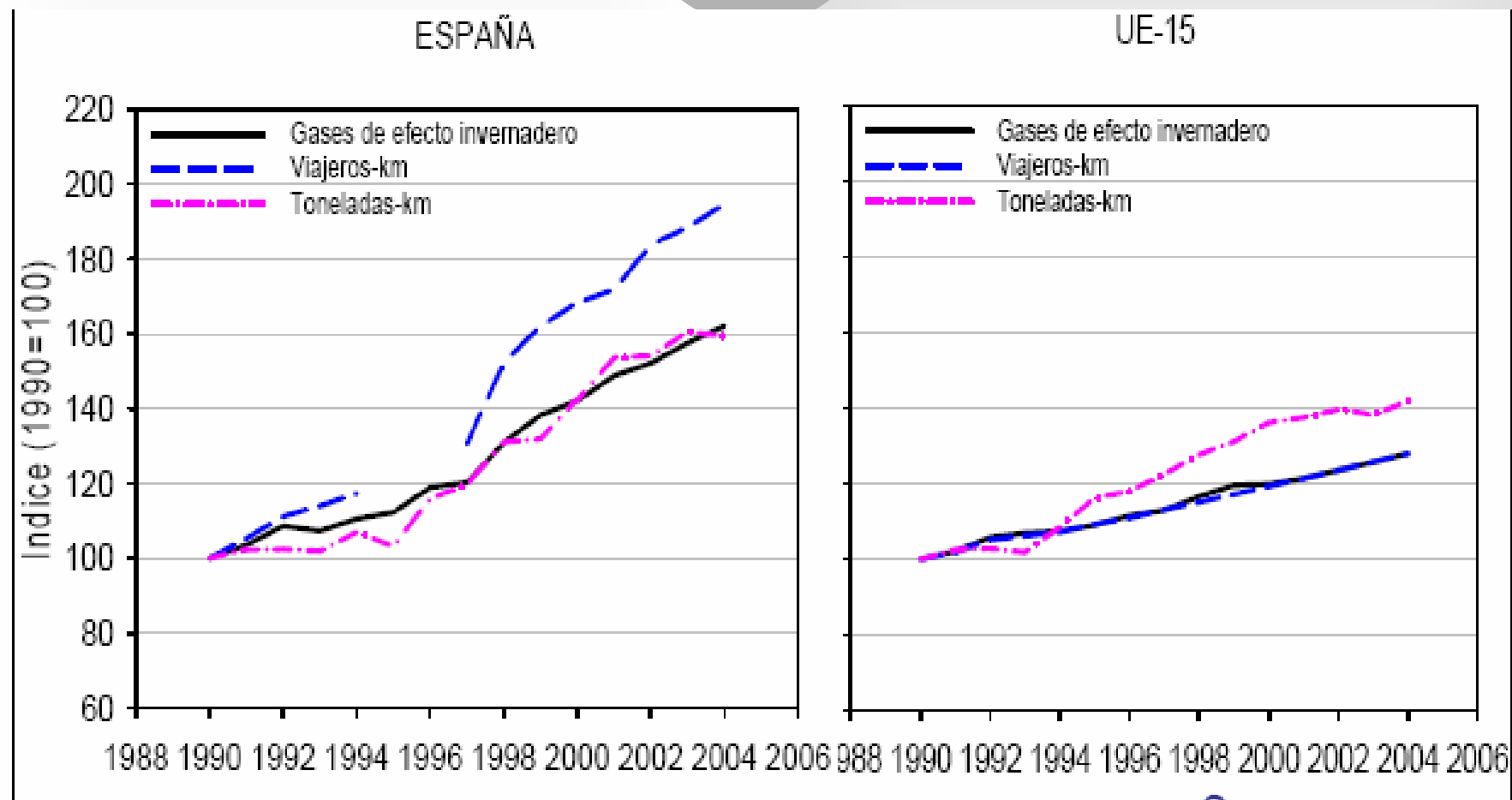
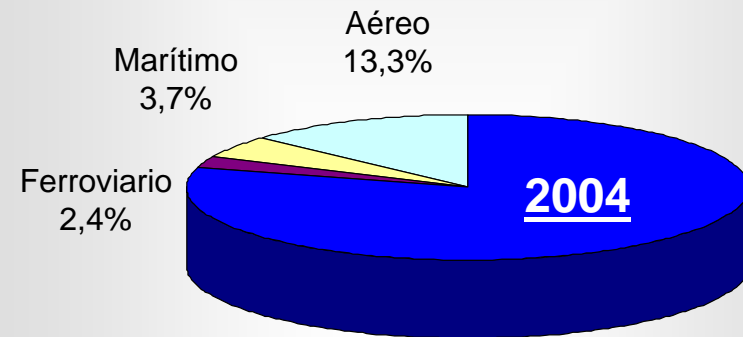
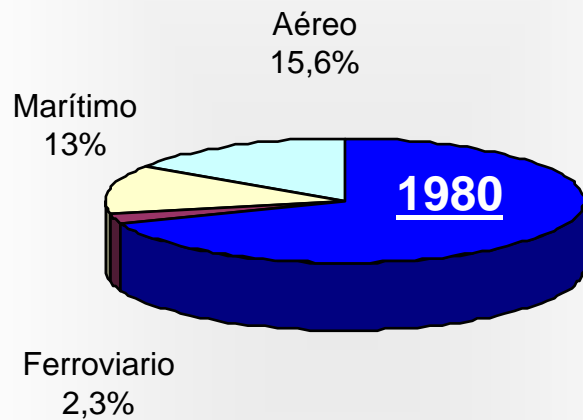


Gráfico comparativo UE- España. Andrés Monzón. Transyt

## TRANSPORTE

### CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

#### CONSUMO DE ENERGÍA FINAL POR MODOS, ESPAÑA 1980-2004



### CARRETERA

69,1% → 80,6%

- **DESEQUILIBRIO MODAL.** Protagonismo cada vez mayor de la CARRETERA y el COCHE
- En los 90 el transporte por carretera de viajeros se incrementó un 75% y el de mercancías un 40%
- El coche privado representa el 15% de toda la energía final consumida en España.

## CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

### TRANSPORTE

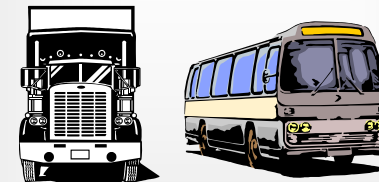
Reparto de consumo de derivados del petróleo (2004):

– Turismos	47,5 %
– Motocicletas	0,2 %
– Furgonetas	20,4 %
– Pequeños camiones	8,3 %
– Camiones	20,4 %
– Autobuses	3,2 %

La mayor parte privados



Industriales



Otros combustibles:

- Gas natural (1.800 unidades)
- Biocarburantes (1.122 ktep: Capacidad producción 2007)



**CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE**

**INFRAESTRUCTURAS**

**km de autopistas**

	1973	2001	
Italia	5090	6478	× 1,3
Alemania	5258	11712	× 2,2
Francia	2275	10068	× 4,4
<b>España</b>	<b>737</b>	<b>9571</b>	<b>× 13*</b>
EU15	17086	52748	× 3,1

\*10.400 km en 2004

+

+

**RELACIÓN COCHES/HABITANTES**

**Coches / 1000 habitantes**

	1973	2001	
Italia	246	575	× 2,3
Alemania	276	533	× 1,9
Francia	279	478	× 1,7
<b>España</b>	<b>170</b>	<b>452</b>	<b>× 2,7</b>
EU15	276	499	× 1,8

**CAMBIOS MODELO URBANÍSTICO**

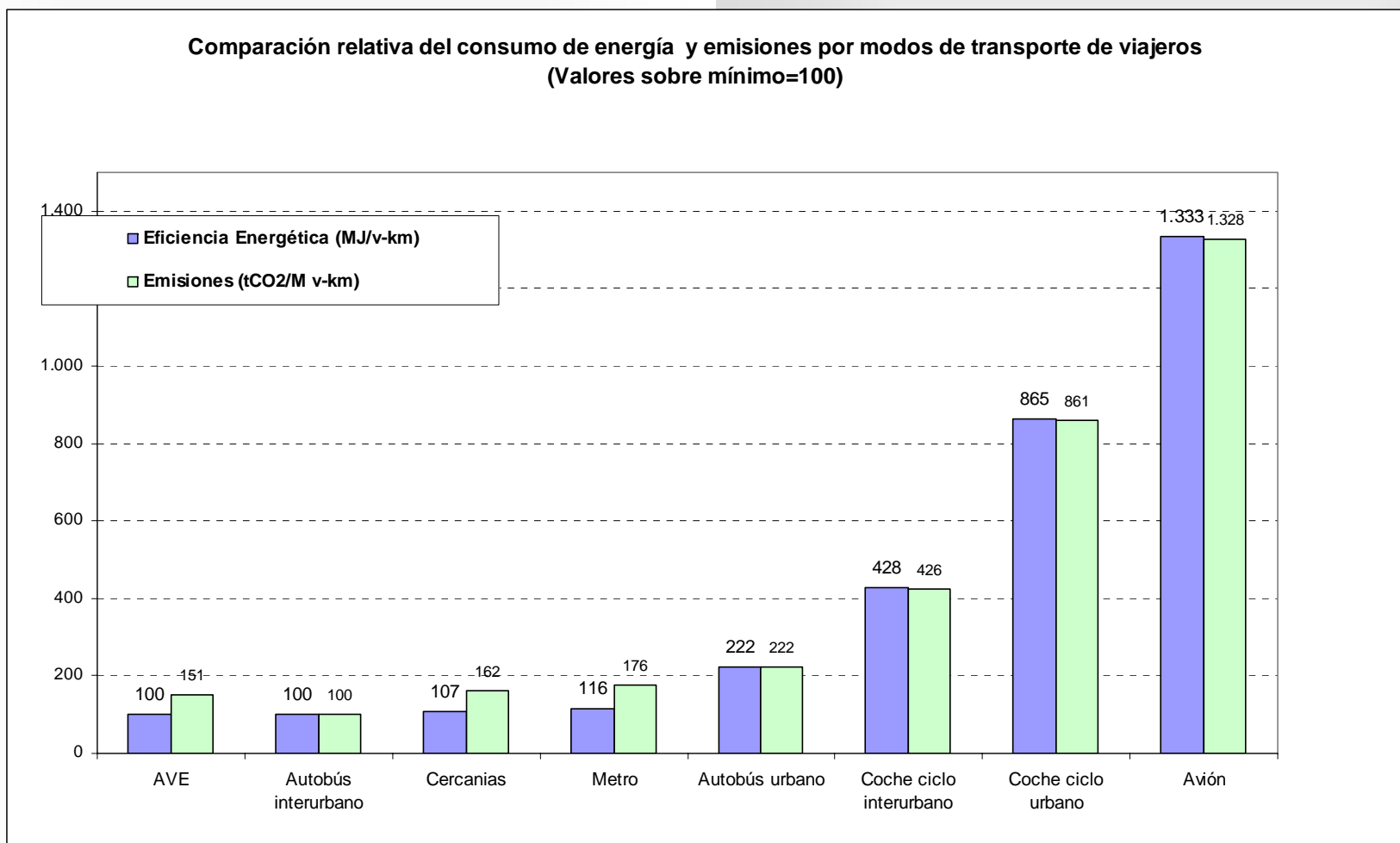


**CRECIMIENTO DE LA MOVILIDAD (1990- 2003):**

- El transporte de viajeros se ha duplicado y el de mercancías ha aumentado en un 88%
- Protagonismo del transporte por carretera

## CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

### TRANSPORTE



**CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE**

TRANSPORTE

Se producen al quemar hidrocarburos

1 litro de gasolina



2,32 Kg. de CO<sub>2</sub>

1 litro de gasóleo



2,6 Kg. de CO<sub>2</sub>

8,3-12  
kg N<sub>2</sub>

20-40 gr.  
contaminantes:  
20-30 gr. CO  
1-2 gr. NO<sub>x</sub>  
2-3 gr. HC  
0,1-0,33 SO<sub>2</sub>  
0,4-1g PM (diésel)



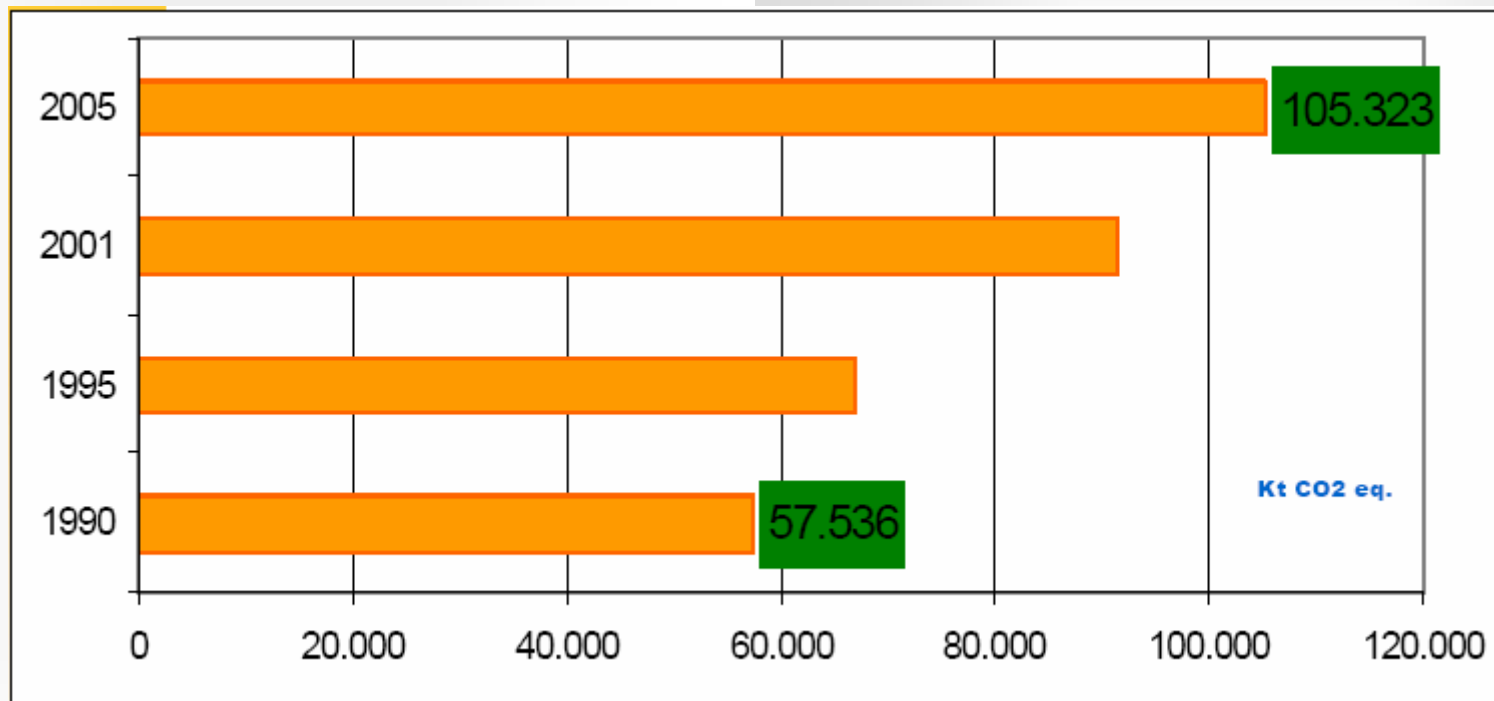
¡Un vehículo turismo medio durante su vida útil emite al medio ambiente del orden de 30 toneladas de CO<sub>2</sub>!

## EMISIONES DE GEI DEL SECTOR TRANSPORTE

### TRANSPORTE

**Sector transporte:** el 30,1% del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> proviene del sector transporte.

**Transporte por carretera:** en 2007, las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera fueron un 23% del total

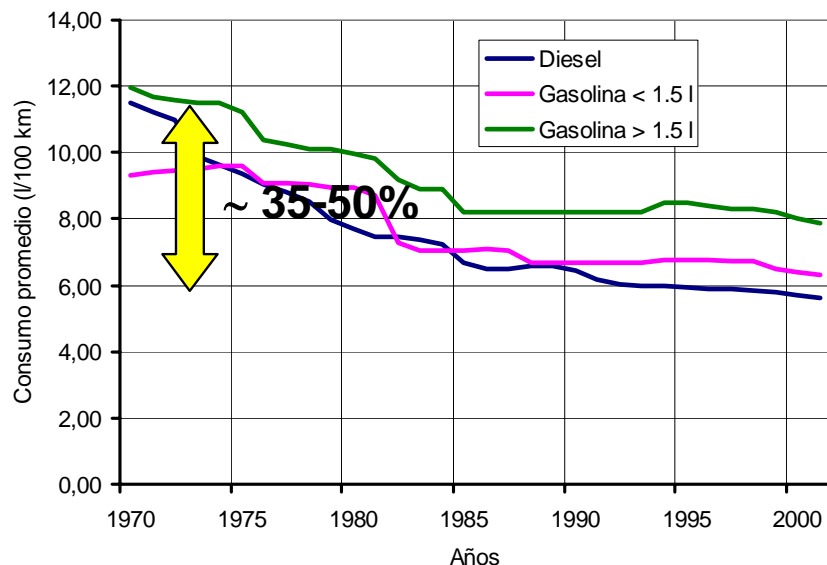


**Entre 1990 y 2005 el transporte creció un 83%  
pasando de > 57 Mt CO<sub>2</sub> eq. a >105 Mt CO<sub>2</sub> eq.**

## CARACTERIZACIÓN ENERGÉTICA DEL SECTOR TRANSPORTE

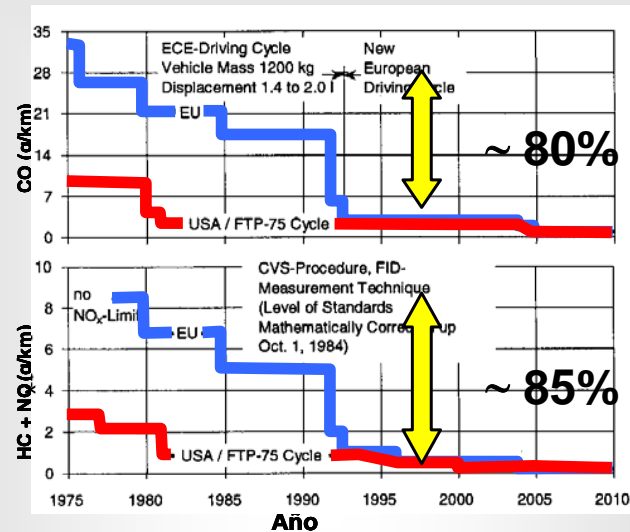
### TRANSPORTE

Evolución del consumo medio de los automóviles

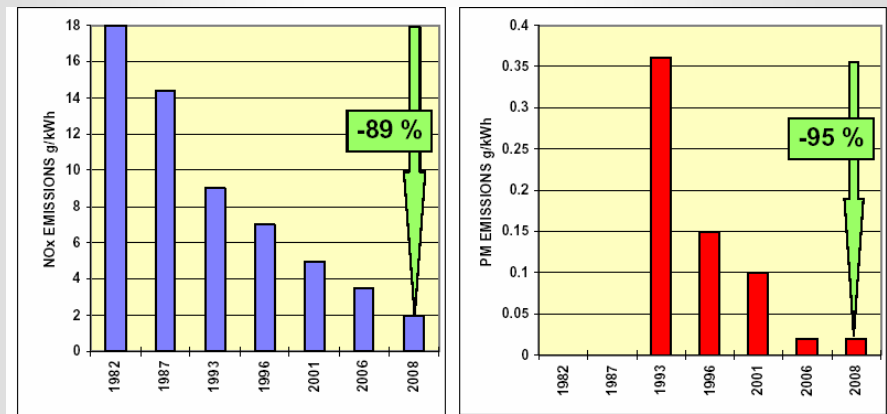


Las emisiones se han reducido radicalmente

## Vehículos ligeros (g/km)



## Vehículos pesados (g/kW-h)



## LIMITACIÓN EMISIONES CONTAMINANTES

### TRANSPORTE

#### VEHÍCULOS TURISMO

##### Euro IV

- Homologación nuevos modelos: 1 de enero de 2005
- Matriculaciones y venta anteriores modelos: 1 de enero de 2006

##### Euro V

- Homologación nuevos modelos: 1 de octubre de 2009
  - Matriculaciones y venta anteriores modelos: 1 de enero de 2011
- Nota: Euro V + (2011)

##### Euro VI

- Homologación nuevos modelos: 1 de septiembre de 2014
- Matriculaciones y venta anteriores modelos: 1 de enero de 2015

#### VEHICULOS INDUSTRIALES

##### Euro IV

- Homologación nuevos modelos: 1 de octubre de 2005
- Matriculaciones y venta anteriores modelos: 1 de octubre de 2006

##### Euro V

- Homologación nuevos modelos: 1 de octubre de 2008
- Matriculaciones y venta anteriores modelos: 1 de octubre de 2009

##### Euro VI

- En fase de borrador

## LIMITACIÓN EMISIONES CONTAMINANTES

### TRANSPORTE

	EURO I		EURO II		EURO III		EURO IV	
	GASOLINA	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL
CO	3,16		2,3	1,0	2,3	0,64	1,0	0,5
HC					0,2		0,1	
NO <sub>x</sub>					0,15	0,5	0,08	0,25 E5-30%
HC + NO <sub>x</sub>	1,13		0,5	0,7		0,56		0,3
Partículas				0,8		0,05		0,025 E5-80%

Nota: para vehículos de transporte de pasajero con masa máxima no superior a 2.500 kg

(Cifras en gr/km)

# PLANES DE TRANSPORTE A LOS CENTROS DE TRABAJO (PTT)



- Población y movilidad creciente en áreas urbanas.
- Planificación urbanística al margen de la movilidad.
- El índice medio de ocupación es de 1,2 personas por vehículo privado.
- El consumo energético del vehículo privado es 3 veces superior al del tren de cercanías y metro y 2,5 al autobús urbano.



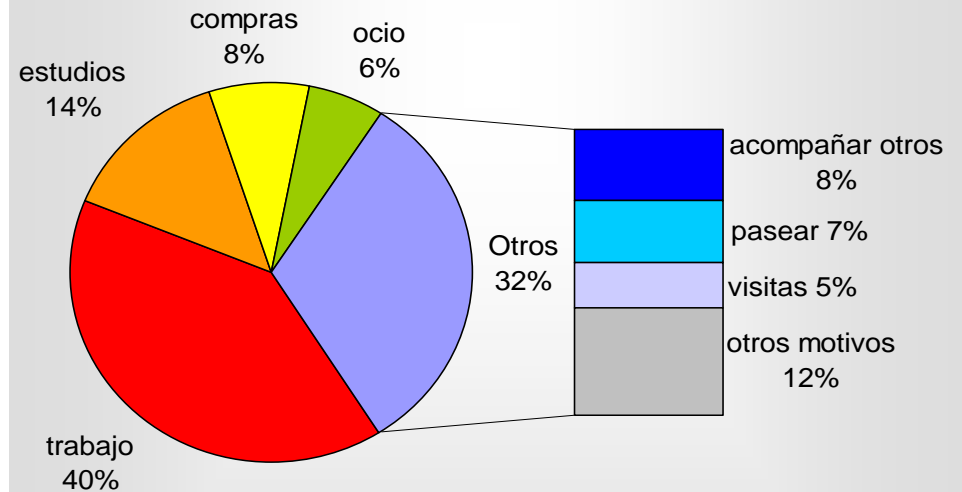
- Casi 50% de viajes en coche para recorrer menos de 3 km.
- En estos viajes cortos, incremento medio de consumo de un 50%.

## MOVILIDAD AL TRABAJO

### TRANSPORTE

- Los motivos de trabajo y estudio alcanzan el 54% del total de desplazamientos en día laborable.
- el 68,3% de los desplazamientos al trabajo se realizan en automóvil, mientras que para el resto de motivos sólo se utiliza en un 48,2%

### Motivo de los desplazamientos en día laborable



- El acceso al empleo se ha convertido en uno de los puntos críticos de la movilidad en las ciudades (Zonificación de actividades).
- Aumento de los impactos sociales del transporte al trabajo:
  - ✓ Aumento de estrés por congestión de tráfico
  - ✓ Incremento de la accidentalidad *in itinere*
  - ✓ Reducción de la puntualidad
  - ✓ Aumento del coste (más bajas laborales, menor productividad)
- Impactos medioambientales:
  - ✓ Mayor emisión de contaminantes y consumo de combustible por el uso, en muchos casos injustificado, del vehículo privado

## MARCOS DE REFERENCIA

### TRANSPORTE



## Político

- ✓ Libro Verde de la Energía de la CE
- ✓ Libro Blanco del Transporte de la CE
- ✓ Plan de Acción 2005-2007 de la E4
- ✓ Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión 2005-2007
- ✓ Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)

## Legal

En otros países europeos: Italia, Francia, Bélgica, Holanda y Reino Unido.

En España

- ✓ Ley 9/2003 de la movilidad, de Cataluña
- ✓ Ley 51/2002 de reforma de la Ley 39/1988, Reguladora de las Haciendas Locales.
- ✓ Ley 34/2007, disposición adicional séptima, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

## ¿QUÉ ES UN PTT?

### TRANSPORTE

Conjunto de medidas orientadas a modificar los hábitos de desplazamiento de los trabajadores y estudiantes a sus centros de actividad.

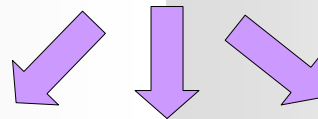
Potenciando:

- ✓ “Modos sostenibles”: andar y bicicleta.
- ✓ Transporte público
- ✓ Coche compartido

Evitando:

- ✓ “Un vehículo motorizado, un viajero”

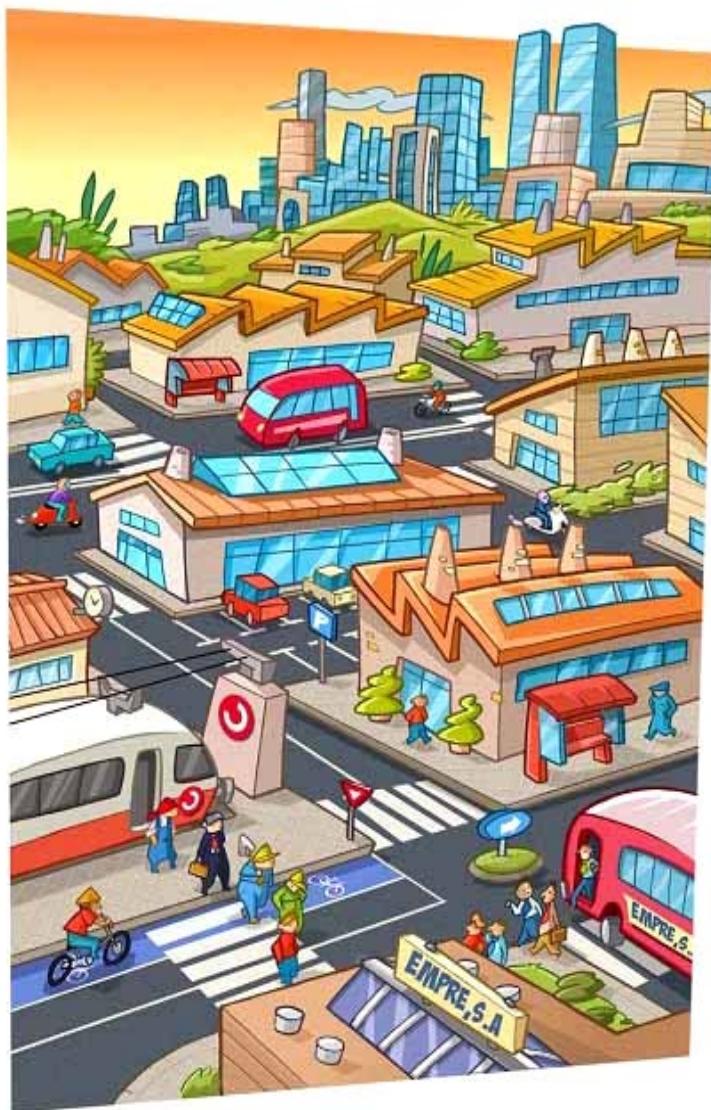
## Beneficios



Trabajadores

Sociedad

Empresario



## CONTENIDOS

- Análisis de la Movilidad a los Centros de Trabajo
- Beneficios y Barreras de un PTT
- Marco Político y Legal de Referencia en España y Europa
- Actores y cooperación de las partes implicadas
- Medidas aplicables
- Proceso de implantación de un PTT
- Casos de estudio
- Supuesto Práctico de Implantación de un PTT
- 53 Referencias Bibliográficas
- 28 Webs de referencia
- Glosario
- Anexo: modelos de encuestas, cartas, etc

1. Decisión y objetivos prioritarios
2. Análisis preliminar
3. Sensibilización de la plantilla y constitución de grupos de trabajo
4. Diagnóstico definitivo
5. Fijación de objetivos específicos e indicadores
6. Identificación de las medidas
7. Promoción del Plan: campañas de concienciación e información
8. Puesta en funcionamiento del Plan
9. Seguimiento y evaluación



## MEDIDAS A ADOPTAR EN UN PTT

### TRANSPORTE

1. Líneas específicas de transporte público
2. Facilitar el uso del transporte público
  - ✓ Promoción del transporte público
  - ✓ Ayudas económicas
3. Transporte colectivo de la propia empresa
  - ✓ Servicios de lanzadera
  - ✓ Autobús de empresa: ruta



4. Viaje compartido en coche (Carpooling)
5. Coches multiusuarios (Carsharing)



## MEDIDAS A ADOPTAR EN UN PTT

### TRANSPORTE

6. Regulación del aparcamiento

7. Facilitar el acceso en pie y a bicicleta



8. Promover el Teletrabajo

9. Alternativas de horarios de trabajo

10. Conducción eficiente



## ELEMENTOS CLAVE DE UN PTT

TRANSPORTE

### Actores

- ✓ Trabajadores - Comité de empresa - Sindicatos
- ✓ Empresarios
- ✓ Grupos de trabajo y Comité de seguimiento
- ✓ Administraciones Públicas y Autoridades del Transporte
- ✓ Consultores y especialistas

### Coordinador de movilidad

## Ejemplo: Implantación de las líneas lanzaderas

TRANSPORTE



### SERVICIOS LANZADERAS A LOS POLÍGONOS

- El 3 de octubre de 2005 se implantaron 2 líneas lanzaderas a los polígonos.
- Son líneas específicas con señalización diferenciada del resto.
- Funcionarán durante todo el día, de 6 a 21, de lunes a viernes.
- Frecuencias de 20-25 min en hora punta y 60 min en valle.
- Número de paradas elevado en los polígonos



## Ejemplo: Implantación de las líneas lanzaderas

TRANSPORTE

Semana Europea de la Movilidad  
"Al transporte, otro rol crucial"  
22 de Septiembre




**Nuevas líneas de autobuses a los Polígonos Industriales de Getafe**

A partir del lunes, 3 de octubre de 2005

CONSEJERIA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS  
**Comunidad de Madrid**

Serie

# 14

Septiembre 2005

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

### NUEVAS LÍNEAS LANZADERAS

**Pi1 Getafe Central-Políg. Ind. Los Ángeles-Políg. Ind. Los Olivos**



SALIDAS DE GETAFE (Getafe Central FF.CC.)				HORARIO DE LUNES A VIERNES LABORABLES			
6:00	6:25	6:50	7:15	7:40	8:05	8:30	8:55
9:20	10:30	11:40	12:50	13:50	14:25	14:50	15:15
15:40	16:05	16:30	16:55	17:20	17:45	18:10	18:35
19:00	20:10	21:20					

Los horarios de regreso a Getafe son aproximadamente 15 min más tarde del horario de salida. La parada de referencia se sitúa en la C/ Calidad.

**Pi2 Getafe Central-Políg. Ind. San Marcos-Políg. Ind. El Lomo**



SALIDAS DE GETAFE (Getafe Central FF.CC.)				HORARIO DE LUNES A VIERNES LABORABLES			
6:15	6:40	7:00	7:25	7:45	8:10	8:30	8:55
9:15	10:00	10:45	11:30	12:15	13:00	13:45	14:30
14:55	15:15	15:40	16:00	16:25	16:45	17:10	17:30
17:55	18:15	18:40	19:00	19:45	20:30	21:15	

Los horarios de regreso a Getafe son aproximadamente 15 min más tarde del horario de salida. La parada de referencia se sitúa en la C/ Diesel.

# LOS PTT EN LOS PLANES DE ACCIÓN DE LA E4

TRANSPORTE

ESTRATEGIA DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA DE ESPAÑA (E4)

(E4 2004-2012)

I: PLAN DE ACCIÓN 2005-2007

II: PLAN ACCIÓN 2008-2012

PLAN ENERGÍAS RENOVABLES (2005-2010)

+

PLAN NACIONAL DE ASIGNACIÓN DE EMISIONES

I: 2005-2007

II: 2008-2012

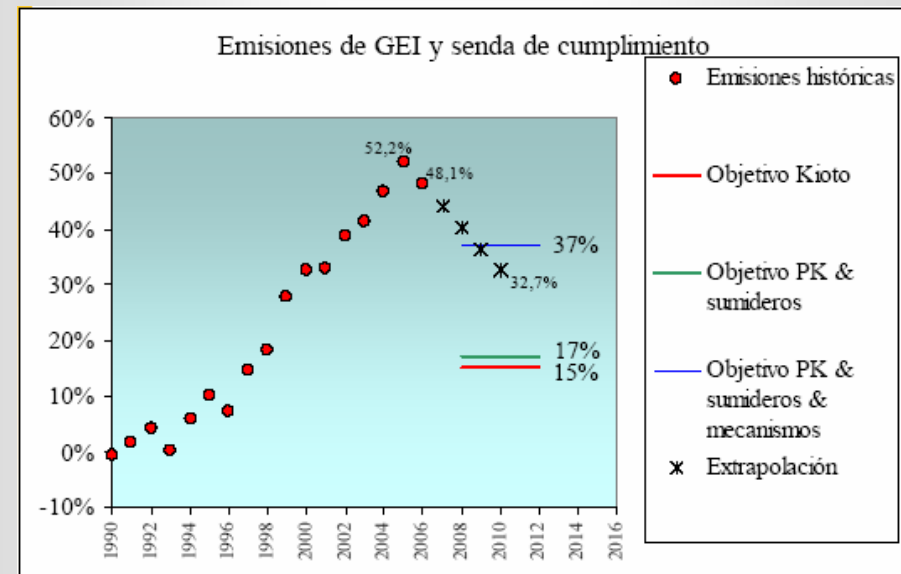
+

ESTRATEGIA EUROPEA 2020 (20-20-20)

## FACTORES QUE INTERVIENEN EN EL PLAN DE ACCIÓN 2008-2012

### TRANSPORTE

- La Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (2004-2012).
- El Plan de Acción 2005-2007 de la E4.
- La Directiva 2006/32/EC sobre eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos.
- El Plan de Acción para la Eficiencia Energética de la UE: "Realizando el potencial". COM (2006) 545.
- El Plan Nacional de Asignaciones de derechos de Emisión de gases de efecto invernadero, 2008-2012 (PNA II).
- Los resultados de consumo energético en el sector del transporte en el periodo 2000-2006.



Fuente: PNA 2008-2012. 2006 Extrapolación OECC. MMA

**PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 : OBJETIVOS GENERALES***(APROBADO POR CONSEJO DE MINISTROS DE 20.7.2007)*

<b>AHORROS EN ENERGÍA FINAL (periodo)</b>	<b>59.454 ktep</b>
<i>AHORROS EN ENERGÍA FINAL (2012)</i>	<i>16.883 ktep (12,4 %)</i>
<b>AHORROS ENERGÍA PRIMARIA (periodo)</b>	<b>87.933 ktep</b>
<i>AHORROS ENERGÍA PRIMARIA (2012)</i>	<i>24.776 ktep (13,7%)</i>
<b>INVERSIONES A PROMOVER</b>	<b>22.185 M€</b>
<b>APOYOS PÚBLICOS</b>	<b>2.367 M€</b>
<b>EMISIONES EVITADAS (periodo)</b>	<b>238.130 MtCO<sub>2</sub></b>
<b>NÚMERO DE MEDIDAS A IMPLEMENTAR</b>	<b>43</b>
<b>ACTUACIONES LEGISLATIVAS A DESARROLLAR</b>	<b>16</b>



# CURSO SOBRE MOVILIDAD AL TRABAJO

## PLAN DE ACCIÓN 2008-2012 : OBJETIVOS GENERALES

### TRANSPORTE

#### AHORROS Y EMISIONES EVITADAS EN 2012, RESPECTO AL ESCENARIO BASE

APLICACIÓN SECTORIAL		AHORROS ENERGÉTICOS 2012/ E. Base (ktep)		EMISIONES EVITADAS 2012 (ktC02)	AHORROS ENERGÉTICOS 2012/ E. Base %		EMISIONES EVITADAS 2012 %
		FINAL	PRIMARIA		FINAL	PRIMARIA	
SECTORES USOS FINALES	INDUSTRIA	4.355	6.207	14.839	8,9%	8,9%	8,9%
	TRANSPORTE	9.088	10.028	32.203	17,2%	17,2%	17,2%
	EDIFICIOS	2.390	4.603	10.703	10,1%	13,0%	13,1%
	EQUIPAMIENTO DOM. Y OFIMÁTICA	497	1.250	2.670	11,9%	11,8%	11,7%
	AGRICULTURA	375	437	1.367	7,6%	7,9%	7,7%
	SERVICIOS PÚBLICOS	178	448	956	22,0%	22,0%	22,0%
SECTOR TRANSFORMACIÓN	ENERGIA		1.802	4.792		5,3%	5,3%
<b>TOTALES</b>		<b>16.883</b>	<b>24.776</b>	<b>67.530</b>	<b>12,4%</b>	<b>13,7%</b>	<b>14,0%</b>

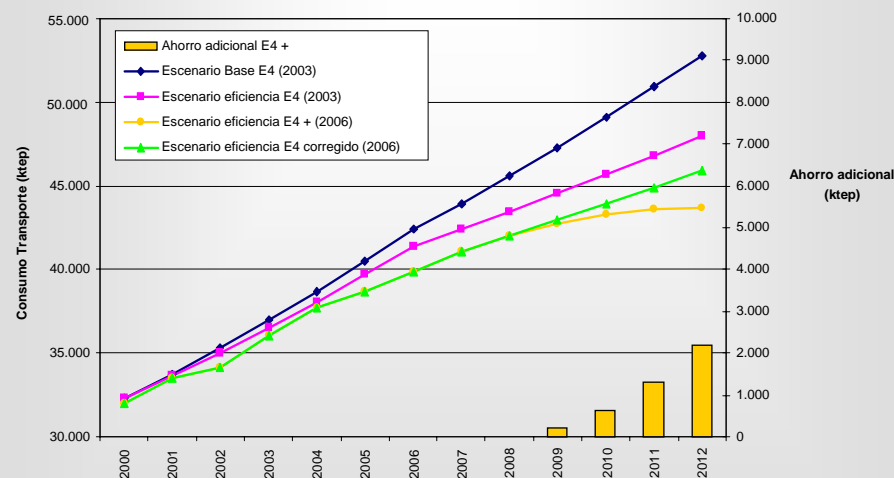
## Plan Acción 2008-2012 ESCENARIO EFICIENTE E4 +

### TRANSPORTE

- Este escenario se apoya en los siguientes elementos:
  - El cumplimiento del Escenario Eficiente corregido de la E4.
  - Un objetivo al 2016 de penetración de los biocarburantes del 10% con evolución lineal.
  - Un incremento de la exigencia en el cumplimiento de las medidas legislativas prevista en la E4: la nueva Ley de Movilidad, los programas de renovación de flotas y los planes de gestión del transporte público.
- Los resultados previstos con el nuevo escenario eficiente E4+ suponen incrementar los ahorros previstos en la E4 corregida en un 32% adicional al final del ejercicio 2012, desde 6,87 Mtep hasta 9,1 Mtep.
- En 2012, el ahorro anual pasaría a ser del 17,21% del consumo previsto en el escenario base.
- La reducción de emisiones en el quinquenio 2008-2012 pasaría 91,9 Mt a 111,4 Mt.

Tipo de Medida Adicional	Ahorro adicional (Ktep/año)	Porcentaje	ktCO <sub>2</sub> /año
Nueva Ley de Movilidad más exigente	1.326	60%	3.849
Plan especial de Renovación de flotas	553	25%	1.604
Plan especial de gestión del transporte público	332	15%	962
Nuevo objetivo de biocarburantes	--	--	2.980
<b>TOTAL MEDIDAS ADICIONALES</b>	<b>2.210</b>		<b>9.396</b>

COMPARACIÓN DE ESCENARIOS EN EL SECTOR TRANSPORTE (2000-2012)



TRANSPORTE

### FINANCIACIÓN

<b>APLICACIÓN SECTORIAL</b>		<b>INVERSIONES 2008-2012 k€</b>	<b>APOYOS PÚBLICOS k€</b>
<b>SECTORES USOS FINALES</b>	<b>INDUSTRIA</b>	1.671.000	370.000
	<b>TRANSPORTE</b>	1.892.718	408.291
	<b>EDIFICIOS</b>	13.469.477	803.671
	<b>EQUIPAMIENTO DOM. Y OFIMÁTICA</b>	1.992.235	532.500
	<b>AGRICULTURA</b>	683.207	93.754
	<b>SERVICIOS PÚBLICOS</b>	1.351.000	89.000
<b>SECTOR TRANSFORMACIÓN</b>	<b>TRANSFORMACIÓN DE LA ENERGÍA</b>	1.085.330	29.284
	<b>COMUNICACIÓN</b>	40.000	40.000
<b>TOTALES</b>		<b>22.184.967</b>	<b>2.366.500</b>

### TRANSPORTE

- **INVERSIONES:** Suponen el 8,5% del total de inversiones movilizadas
- **APOYOS PÚBLICOS:** Suponen el 17,25% de los apoyos públicos previstos.

# CURSO SOBRE MOVILIDAD AL TRABAJO

## OBJETIVOS SECTORIALES

### TRANSPORTE

Objetivos sectoriales en el periodo 2008-2012, en ahorro y reducción de emisiones del PAE4+

APLICACIÓN SECTORIAL		AHORROS ENERGÉTICOS (2008-2012) ktep		EMISIONES EVITADAS (2008-2012) (ktCO <sub>2</sub> )
		FINAL	PRIMARIA	
SECTORES USOS FINALES	INDUSTRIA	17.364	24.750	59.165
	TRANSPORTE	30.332	33.471	107.479
	EDIFICIOS	7.936	15.283	35.540
	EQUIPAMIENTO DOM. Y OFIMÁTICA	1.729	4.350	9.288
	AGRICULTURA	1.402	1.634	5.112
	SECTOR PÚBLICO	691	1.739	3.712
SECTOR TRANSFORMACIÓN	TRANSFORMACIÓN DE LA ENERGÍA		6.707	17.834
<b>TOTALES</b>		<b>59.454</b>	<b>87.934</b>	<b>238.130</b>

### TRANSPORTE

- **AHORRO ENERGÉTICO:** Suponen el 38% del total de ahorros de energía primaria
- **EMISIONES EVITADAS:** Suponen el 45% de las emisiones evitadas.

## INSTRUMENTOS PARA LA MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA

### TRANSPORTE

#### CAMBIO MODAL HACIA MEDIOS MÁS EFICIENTES



Planes Movilidad Urbanos

Planes Tpte Trabajo

Medios Colectivos en el transporte por Carretera

Fomento Ferrocarril

Fomento Marítimo

#### MEJORA EFICIENCIA DE VEHÍCULOS



Etiquetado energético

Acuerdos fabricantes

Renovación Flota Carretera

Renovación Flota Aérea

Renovación Flota Marítima

Renovación Parque Automovilístico

#### USO MÁS EFICIENTE DE LOS MEDIOS



Gestión Infraestructuras Transporte

Gestión Flotas Carretera

Gestión Flotas Aeronaves

Conducción Eficiente de Vehículos, Aeronaves y Trenes

### ACTUACIONES

1. Estudios de Planes de transporte a centros de actividad
2. Proyectos piloto de duración limitada en el tiempo

### METODOLOGÍA

- Centros de actividad con un mínimo de 200 trabajadores.
- Incluidos lugares con distintas empresas localizadas (polígonos, centros logísticos,...)
- IDAE facilita modelo de especificaciones técnicas para la contratación de la asistencia técnica y una guía metodológica sobre PTT

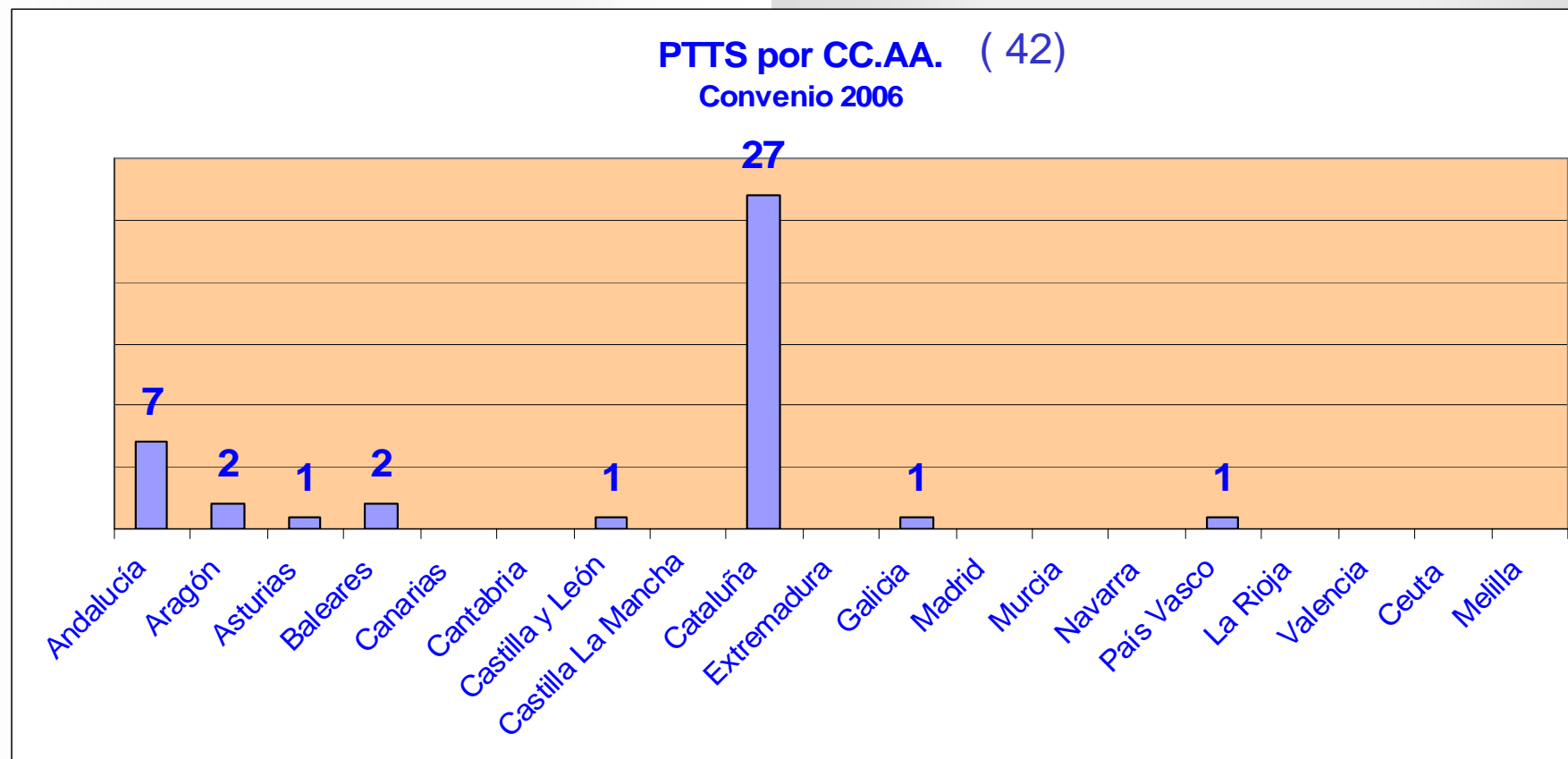
### COSTES

- *Estudios PTT*

*Presupuesto máximo de licitación en función del número de trabajadores:*

- *Entre 200 y 1.000: 30.000€*
- *Entre 1.001 y 10.000: 50.000€*
- *De 10.001 en adelante: 60.000€*
- *Proyectos Piloto: coste máximo elegible de 150.000€*
- *Apoyo máximo: 60%.*







# CURSO SOBRE MOVILIDAD AL TRABAJO

## LOS PTT DE 2006 EN LAS DISTINTAS CCAA (II)

### TRANSPORTE

CCAA	PTT	Pilotos	Nº Sistemas
Andalucía	7. Junta de Andalucía (5), Polígono Prisa, Polígono del Manchón	1. Park and ride	8
Aragón	2. No facilitados	-	2
Asturias	1. Polígono de la Llanera	2. Lanzaderas (Oviedo y Gijón)	3
Baleares	2. Trablisa y Son Dureta	-	2
Castilla y León	1. Telemark	2. Burgos (Centro logístico de Transporte y Oficina de movilidad Villalonquejar)	3
Cataluña	27. Cubriendo un total de 140 polígonos industriales	-	27
Galicia	1. Ciudad Universitaria de Vigo	-	1
Madrid	1. Polígono de Getafe	1. Lanzadera Getafe	2
País Vasco	1. Edificio Vizcaya (Cadem SA)	1. Línea de transporte polígono de Landeta	2
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>7</b>	<b>50</b>

**Ejercicio de 2007: actualmente en fase de recepción de informes intermedios**

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

