Manual de elaboración e implantación del Plan de Movilidad

para la prevención
de accidentes de tráfico
de origen laboral
dirigido al sector de la
Industria Química

M-32895-2014

IS-0254/2013

IS-0249/2013

IS-306/2013

CON LA FINANCIACIÓN DE LA FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

Este proyecto ha sido:

Financiado por:

Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales

Promovido por:

- Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE)
- La Federación de Industria y de los Trabajadores Agrarios de la Unión General de Trabajadores (FITAG)
- Comisiones Obreras de Industria (CCOO de Industria)

Índice

1. Introducción 5

2. Contextualización actual de la movilidad laboral. ¿Cómo nos desplazamos al trabajo? 7
2.1 Hábitos de movilidad 7
2.2 Oferta y demanda de la movilidad 11
2.3 Los impactos de la movilidad 20

3. Los accidentes de trabajo viarios 32
3.1 Los accidentes in itínere y en misión 33
3.2 Legislación aplicable 41

4. La movilidad en el sector de la industria química 46
4.1 La accidentalidad en el sector 47
4.2 Hábitos de movilidad 48

5. La mejor prevención: el Plan de movilidad 62
5.1 ¿Por qué un plan de movilidad? 63
5.2 Participación y concertación: 70
1. Administración
2. Empresas
3. Los trabajadores
4. Mesa de Movilidad
5. Gestor de Movilidad

6. Contenidos del plan de movilidad 80
6.1 Diagnosis de la situación 80
6.2 El plan de acción 86
6.3 Seguimiento y evaluación del plan 92
00

Anexos:
7. Anexo I Conceptos y definiciones 96
8. Anexo II Modelos de encuestas para la diagnosis del plan: 100
- Programa de trabajo 101
- Encuestas para la diagnosis del plan 102
- Acciones correctoras / listado de medidas correctoras 107

9. Anexo III Buenas prácticas en movilidad al trabajo 114

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

Introducción.

En los últimos años se ha incrementado el uso del vehículo en el entorno laboral debido, fundamentalmente, al crecimiento del parque de vehículos y a la tendencia actual de descentralización empresarial hacia las coronas metropolitanas y alrededores de las ciudades. Estos factores han provocado un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos de trabajo y, a su vez, un incremento de los accidentes laborales relacionados con el tráfico respecto a la siniestralidad laboral en general.

En el sector de la industria química representado por más de 3.100 empresas, el 76,25% de los trabajadores utilizan su vehículo para desplazarse, bien sea en los desplazamientos durante la jornada de trabajo o durante los desplazamientos del domicilio al puesto de trabajo y viceversa, lo que ha llevado a aumentar la movilidad laboral y como consecuencia el peso de estos accidentes respecto a la siniestralidad laboral en general.

Para reducir el riesgo de accidentes de tráfico entre los profesionales del sector desde la Federación Empresarial de la Industria Química Española (FEIQUE), la Federación de Industria y de los Trabajadores Agrarios de la Unión General de Trabajadores (FITAG-UGT) y Comisiones Obreras de Industria (CCOO de INDUSTRIA) se ha elaborado este **MANUAL PARA LA ELABORACIÓN E IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD DIRIGIDO AL SECTOR DE LA INDUSTRIA QUÍMICA** que aportará no solo beneficios para los trabajadores y empresarios, sino también para la sociedad en general.

02

Contextualización actual de la movilidad laboral.

¿Cómo nos desplazamos al trabajo?

2.1 Hábitos de movilidad
2.2 Oferta y demanda de la movilidad
2.3 Los impactos de la movilidad

2.1 Hábitos de movilidad

Los desplazamientos al trabajo se caracterizan por ser realizados predominantemente en coche.

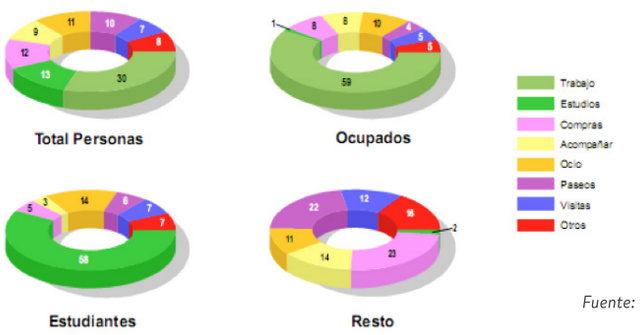
Esta movilidad en coche tiene como explicación principal, el fomento que se ha hecho de este medio de transporte en los últimos decenios, al pensar y construir el territorio para moverse en este vehículo, pero también, por las grandes carencias en alternativas útiles para ir a trabajar, como puede ser el transporte público.

Según las encuestas de movilidad cotidiana, Movilia 2006 (último año en que se realizó la encuesta), elaboradas por el Ministerio de Fomento, la actividad económica es la variable fundamental que influye en la intensidad de movilidad, ya que son las personas ocupadas las que presentan mayor número de desplazamientos.

Motivos de los desplazamientos

En los días laborables el principal motivo por el que nos desplazamos es para ir a trabajar.

MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE



Fuente: Movilia 2006

En la movilidad motivada por trabajo y estudios, los desplazamientos en coche o en moto son mayoría, seguidos de los desplazamientos a pie. El transporte público es minoritario.

MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE

Fuente: Movilia 2006

Características temporales de los desplazamientos

En los días laborables, los desplazamientos realizados para ir a trabajar son los que ocupan el segundo lugar en cuanto a duración.

DURACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS

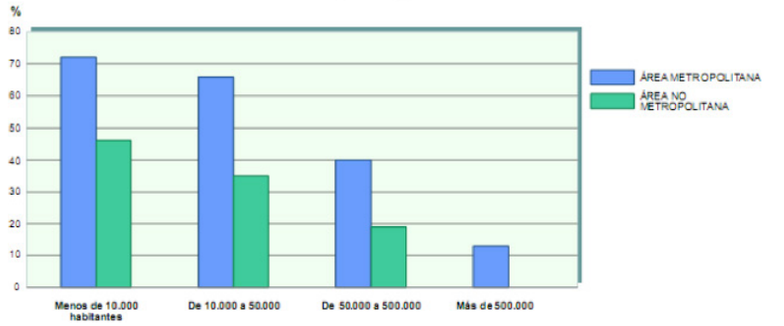
Fuente: Movilia 2006

Durante estos días el inicio de los desplazamientos está muy condicionado al motivo del mismo: casi dos tercios de los desplazamientos por trabajo o estudios se inician entre las cuatro y las nueve de la mañana, con un repunte en torno a las tres de la tarde. Los intervalos más frecuentes de vuelta a la vivienda principal se producen de doce a tres y entre las seis y las nueve de la tarde.

Centros de trabajo habitual

Un 37% de los centros habituales de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de residencia, porcentaje que decrece al aumentar el tamaño de municipio. Cuanto menor es el tamaño del municipio y si además éste pertenece a un área metropolitana, es más habitual trabajar fuera de la localidad en la que se reside.

CENTROS DE TRABAJO HABITUALES EN MUNICIPIOS DISTINTOS AL DE RESIDENCIA



Fuente: Movilia 2006

Aproximadamente en un 80% de los desplazamientos al centro de trabajo habitual, se utiliza algún modo mecánico, fundamentalmente privado motorizado (coche o moto), en un 62%.

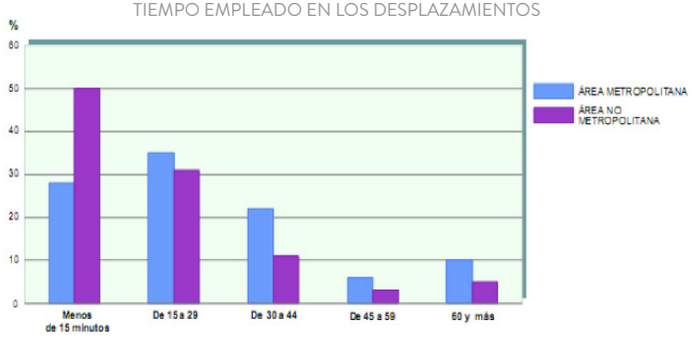
En las áreas metropolitanas, tiene mayor relevancia la utilización de modos públicos, y en las no metropolitanas, los desplazamientos exclusivamente a pie.

MODOS EMPLEADOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS

La duración media de desplazamiento al centro habitual de trabajo es de 22 minutos. En las áreas no metropolitanas la media es de 18 minutos, y la mitad de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos.

En las áreas metropolitanas la media es de 25 minutos, el porcentaje de desplazamientos inferiores a 15 minutos no llega al 30%, siendo el intervalo más frecuente de 15 a 29 minutos. También, en las áreas metropolitanas, son habituales los desplazamientos de más de una hora de duración.

TIEMPO EMPLEADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS



Fuente: Movilla 2006

2.2 Oferta y demanda de la movilidad

Según el Anuario Estadístico del Ministerio del Interior 2012, el Parque Nacional de Vehículos a 31 de diciembre de 2013 estaba compuesto por 30.916.836 vehículos a motor.

Aunque la crisis ha frenado el crecimiento en el último decenio, el parque de vehículos ha tenido un crecimiento superior al 16%, con la nada desdeñable cifra de aumento de cuatro millones y medio millones de vehículos, sobre todo debido al crecimiento de los coches y motocicletas.

Evolución del parque de vehículos por tipos 2004 – 2013

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semiremolques	Otros vehículos	Total
2004	4.418.039	56.957	19.541.918	1.612.082	185.379	330.933	287.333	**26.432.641**
2005	4.655.413	58.248	20.250.377	1.805.827	194.206	353.946	339.259	**27.657.276**
2006	4.910.257	60.385	21.052.559	2.058.022	204.094	376.534	392.210	**29.054.061**
2007	5.140.586	61.039	21.760.174	2.311.346	212.697	404.859	427.756	**30.318.457**
2008	5.192.219	62.196	22.145.364	2.500.819	213.366	418.629	436.631	**30.969.224**
2009	5.136.214	62.663	21.983.485	2.606.674	206.730	412.840	447.363	**30.855.969**
2010	5.103.980	62.445	22.147.455	2.707.482	199.486	414.673	450.514	**31.086.035**
2011	5.060.791	62.358	22.277.244	2.798.043	195.960	415.568	459.117	**31.269.081**
2012	4.984.722	61.127	22.247.528	2.852.297	186.964	410.369	460.196	**31.203.203**
2013	4.887.352	59.892	22.024.538	2.891.204	182.822	407.847	463.181	**30.916.836**

Los turismos ostentan la primera posición en cuanto a número de unidades superando el 70%. Si a estos les sumamos las motocicletas, los vehículos motorizados privados de viajeros representan el 80% del parque de vehículos en 2013.

El índice de motorización, que relaciona el número de vehículos por cada mil habitantes, se ha más que duplicado en tres décadas, llegando a haber en la actualidad un turismo por cada dos españoles, cuando en los años ochenta la proporción era de un vehículo por cada cuatro habitantes.

Relación entre población y parque de vehículos

AÑOS	PARQUE POR 1.000 HABITANTES	HABITANTES POR VEHÍCULO DE TURISMO
1985	303	4
1986	316	4
1987	337	4
1988	355	4
1989	380	3
1990	404	3,24
1991	424	3,11
1992	444	2,99
1993	454	2,92
1994	464	2,86
1995	479	2,77
1996	495	2,68
1997	513	2,59
1998	536	2,48

AÑOS	PARQUE POR 1.000 HABITANTES	HABITANTES POR VEHÍCULO DE TURISMO
1999	561	2,37
2000	577	2,31
2001	592	2,26
2002	602	2,22
2003	594	2,27
2004	616	2,20
2005	636	2,15
2006	661	2,09
2007	685	2,03
2008	684	2,04
2009	673	2,08
2010	676	2,08
2011	678	2,07
2012	675	2,08

Fuente cifras de población: INE. Estimaciones de la población de España a 1 de enero de 2009. (Fuente utilizada por EUROSTAT).

Infraestructuras de movilidad

Las infraestructuras viarias y ferroviarias han sido desde siempre un elemento clave para el desarrollo socioeconómico de los territorios y de su población, ya que han facilitado el transporte de personas y de mercancías imprescindibles para el mantenimiento de las actividades.

La expansión de las ciudades dispersas en las últimas décadas, y el consiguiente aumento de las distancias entre los lugares de residencia, los centros de trabajo, comerciales y los de ocio, han exigido la construcción y ampliación de las vías de transporte, ya que el aumento exponencial del parque de vehículos satura su capacidad en muchos momentos del día, sobre todo en los accesos a las ciudades. Ello a su vez ha estimulado la movilidad en vehículo privado y la demanda de nuevas carreteras, generando un círculo vicioso insostenible. La apuesta por las infraestructuras viarias en detrimento de las ferroviarias ha supuesto que gran parte de los desplazamientos -tanto de personas como de mercancías- se realicen por carretera, con el consiguiente aumento del consumo de combustibles fósiles, de la contaminación y de las emisiones de carácter global y de la accidentalidad viaria.

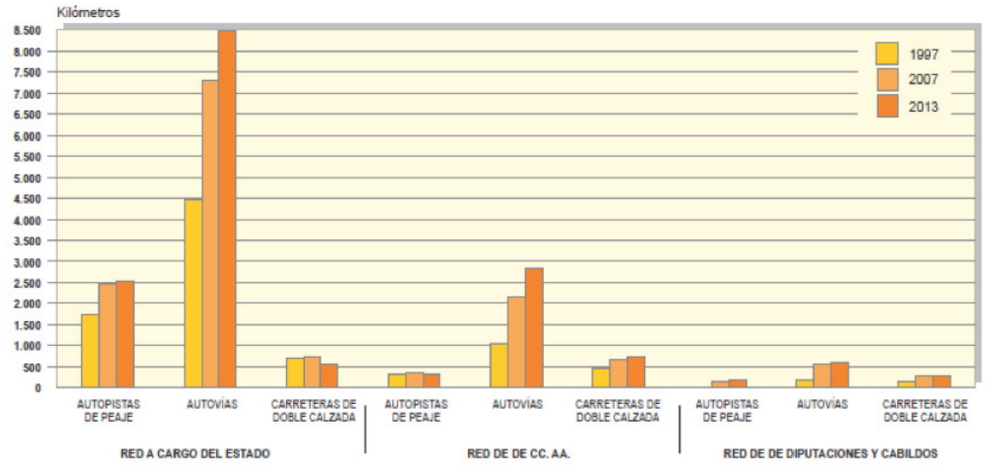
Asimismo, el alejamiento de los polígonos industriales y centros de actividad económica de los núcleos urbanos y residenciales, y la fuerte inversión económica en infraestructuras viarias, han influido intensamente sobre la movilidad cotidiana de los trabajadores, ya que una gran parte dependen del vehículo privado para acceder a sus puestos de trabajo, al no existir una alternativa útil en transporte público.

Carreteras

Uno de los factores clave que ha promovido el uso del vehículo privado es el número de kilómetros de la red viaria, la cual no ha dejado de crecer, principalmente, en lo que se refiere a las vías de alta capacidad. Desde la segunda mitad de la década de los ochenta hasta la actualidad, de los 12.432 kilómetros de aumento que ha habido de la red viaria, lo han sido de las vías de alta capacidad, autopistas, autovías y carreteras de doble calzada, alcanzando en 2012 los 16.335 kilómetros, cuando en 1970 solo había 200 kilómetros de vías de esta categoría.

Evolución de las vías de gran capacidad según titularidad

Fuente: Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2013



En cambio la red ferroviaria solamente ha crecido 310 kilómetros, apenas un 1% desde 1990, teniendo en cuenta el balance entre el desmantelamiento de vías y las nuevas infraestructuras ferroviarias.

Así pues, en los últimos decenios la red de carreteras ha aumentado 40 veces más que la red ferroviaria, lo cual demuestra claramente cuál ha sido la prioridad inversora en infraestructuras de movilidad por parte de las administraciones públicas. En otras palabras, es evidente la apuesta clara por un modelo de movilidad basado en el vehículo privado motorizado en detrimento del transporte público ferroviario.

La demanda de movilidad

La demanda de movilidad ha aumentado de forma exponencial durante los últimos años debido a diversos factores: a la segregación y separación de usos y actividades sobre el territorio, a la universalización del uso del automóvil, y al aumento de las distancias que los ciudadanos recorren. Este incremento ha comportado la reducción del número de desplazamientos en medios de transporte sostenibles a favor del vehículo privado a motor.

Censo de conductores

La evolución del censo de conductores es un indicador del grado de motorización de una sociedad. En una década el número de conductores ha crecido en más de 3 millones. Si bien es cierto que la población española también ha aumentado en esta misma década, proporcionalmente han crecido más los conductores que la población. En definitiva, la proporción de conductores va en aumento, lo que indicaría la mayor dependencia del vehículo motorizado de nuestra sociedad para desplazarnos.

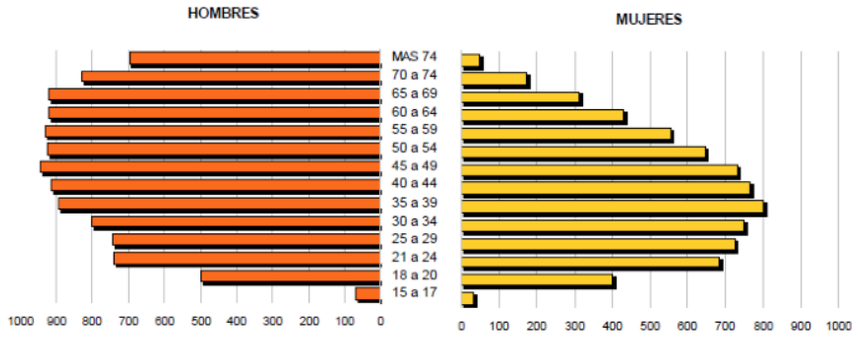
Censo de conductores 2004 - 2013

Años	Hombres	Mujeres	Total	Porcentajes		
				Hombres	Mujeres	Total
2004	14.318.263	8.701.157	23.019.420	62,20%	37,80%	100,00%
2005	14.589.515	9.032.391	23.621.906	61,76%	38,24%	100,00%
2006	14.774.983	9.368.500	24.143.483	61,20%	38,80%	100,00%
2007	15.007.265	9.705.015	24.712.280	60,73%	39,27%	100,00%
2008	15.410.523	10.084.845	25.495.368	60,44%	39,56%	100,00%
2009	15.464.023	10.268.364	25.732.387	60,10%	39,90%	100,00%
2010	15.428.228	10.370.777	25.799.005	59,80%	40,20%	100,00%
2011	15.545.721	10.587.789	26.133.510	59,49%	40,51%	100,00%
2012	15.606.700	10.717.271	26.323.971	59,29%	40,71%	100,00%
2013	15.616.630	10.785.030	26.401.660	59,15%	40,85%	100,00%

Si hacemos una retrospectiva mayor, el crecimiento de los conductores, es aún más espectacular, hasta el punto que a lo largo de más de 20 años casi se ha duplicado el número de conductores pasando de 14.347.138 en 1990 a 26.401.660 en 2013. La edad y el género de la población tiene un comportamiento diferencial, ya que es el grupo de hombres adultos el que cuenta con más conductores. En cuanto a la edad, son los grupos de edad de 30 a 49 años los que poseen mayor número de permisos de conducir, a diferencia de los más jovenes y los más mayores que tienen menos.

En relación al género, es evidente que las mujeres tienen menos permisos de conducción. En 2012 la proporción de carnets de conducir era de 59% en posesión de los hombres frente a un 41% por la mujeres. Pero con la edad esto tiende a atenuarse, ya que en la franja de edad superior a los 74 años las mujeres representan únicamente un 10% del total de conductores, mientras que en la franja de edad más joven entre 21 y 29 años, las mujeres alcanzan un 48%, es decir casi la mitad. En definitiva, la tendencia es a igualarse en las generaciones más jovenes, debido, principalmente a la incorporación de la mujer al mercado laboral.

Censo de conductores por género y edades 2012

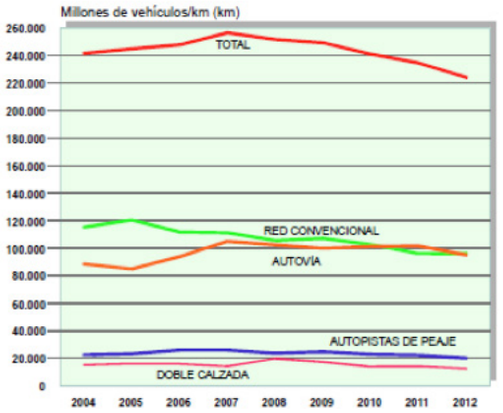


El uso y los usuarios de la movilidad

Otro elemento a tener en cuenta es el uso del vehículo y de las infraestructuras viarias. Para ello podemos observar que el número de vehículos por kilómetro ha crecido de manera importante. El tráfico de vehículos ha experimentado entre 1995 y 2009 un aumento del 52%.

El mayor crecimiento se ha decantado por las vías de alta capacidad en detrimento de la red convencional que ha ido perdiendo peso. Así pues, podríamos concluir que las vías de gran capacidad promueven el uso de los vehículos, en definitiva, a aumentar el tráfico.

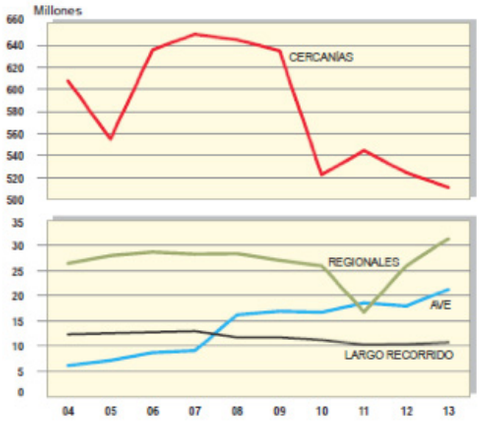
Longitud recorrida en la red de carreteras, por tipo de vía 2004-2012



Fuente: Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2012

En el período que va del año 1990 a 2009 el número de viajeros del ferrocarril también ha aumentado un 39%. Destacan el crecimiento continuo del tren de alta velocidad (AVE) y el descenso en los últimos años de los viajeros de Cercanías que aun así, en 2012, representan el 91% de los viajeros del ferrocarril, mientras los pasajeros del AVE solo son el 3%.

Transporte por ferrocarril según tipo de recorrido 2003 -2012

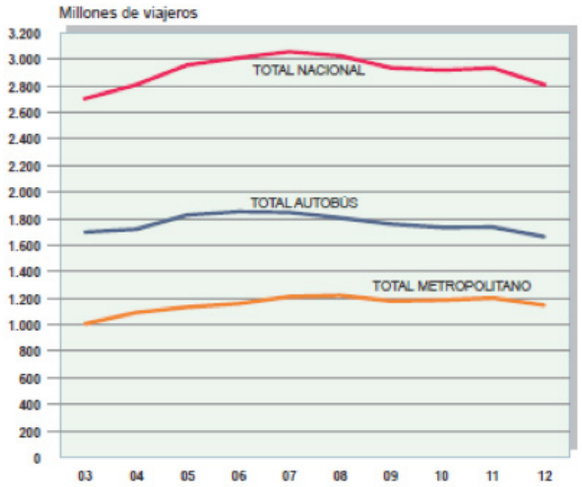


Fuente: Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2013

En el caso de los viajes en transporte público urbano, el balance de las dos últimas décadas ha sido positivo con un crecimiento sostenido de más de 600 millones de viajeros, que representa un aumento cercano al 30%. Si bien, el cénit se alcanzó en 2007, a partir de ese año ha habido un descenso continuado, debido al impacto de la crisis económica en la movilidad. Es conveniente explicar que el crecimiento ha sido, por el gran incremento de viajeros del metro, ya que en el autobús urbano el

crecimiento ha sido bastante moderado. Sin embargo el número de viajeros del autobús aún está por encima de los del metro. Cosa razonable, si tenemos en cuenta la menor cobertura territorial del metro frente a la del autobús.

Evolución del número de viajeros en autobús urbano y metro 2003-2012



Fuente: Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2012

Para concluir, en el transporte de viajeros por carretera el papel del coche es inmensamente superior al de los autobuses, ya que, un 85% lo hacen en coche y un 14% en autobús. Aunque como podemos comprobar en la tabla, durante el período 2005 -2012, la crisis está castigando algo más el uso del coche ya que ha su uso sufrido un descenso.

Transporte de viajeros en la red de carreteras

CONCEPTO	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	(1) 12/11
VIAJEROS (millones de v./km)	392.596	405.083	405.386	410.192	395.332	391.711	377.544	-3,6%
Motocicletas	1.623	2.627	1.911	2.748	2.802	1.948	1.968	1,0%
Coches	337.797	343.293	342.611	350.401	341.629	334.021	321.045	-3,9%
Autobuses	53.176	59.163	60.864	57.043	50.902	55.742	54.531	-2,2%

Fuente: Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2012

2.3 Los impactos de la movilidad

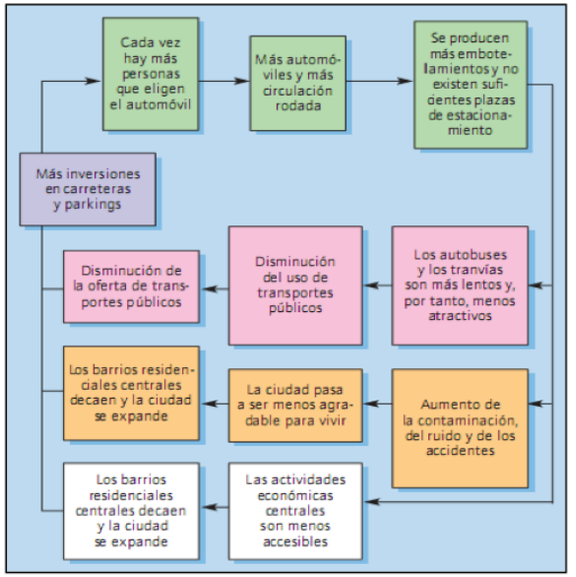
Un modelo de movilidad basado en un número creciente de desplazamientos cotidianos en la utilización a gran escala del vehículo privado a motor, y en la necesidad de recorrer distancias cada vez mayores, conlleva un conjunto de impactos sociales, económicos y ambientales que son asumidos por el conjunto de la sociedad y serían:

- Los accidentes de tráfico
- La exclusión social y laboral por razones de movilidad
- Las emisiones y sus efectos sobre la salud humana
- El consumo ineficiente de recursos energéticos fósiles no renovables
- La afectación del territorio y la calidad de vida urbana
- El tiempo perdido en las congestiones viarias y la externalización económica de los costes derivados de estos efectos

Son las principales consecuencias de un modelo de movilidad frágil e insostenible que reduce la competitividad del sistema productivo y empresarial y afecta al bienestar de la ciudadanía en general.

Las políticas aplicadas desde las diferentes administraciones durante las últimas décadas han provocado en este sentido, una profunda transformación del modelo urbanístico y territorial, lo cual ha influido decisivamente sobre las pautas y los hábitos de movilidad de las personas. La dispersión de usos y funciones sobre el territorio —es decir, el alejamiento de los centros productivos y de actividad económica, de ocio, etc. de los núcleos de población residencial— y la especialización de los usos del suelo, con la consiguiente dependencia del automóvil y la falta de una red de transporte público colectivo adecuada para cubrir todas las necesidades de movilidad, han sido las consecuencias directas que han acrecentado dichos impactos.

Causas y consecuencias de la movilidad insostenible

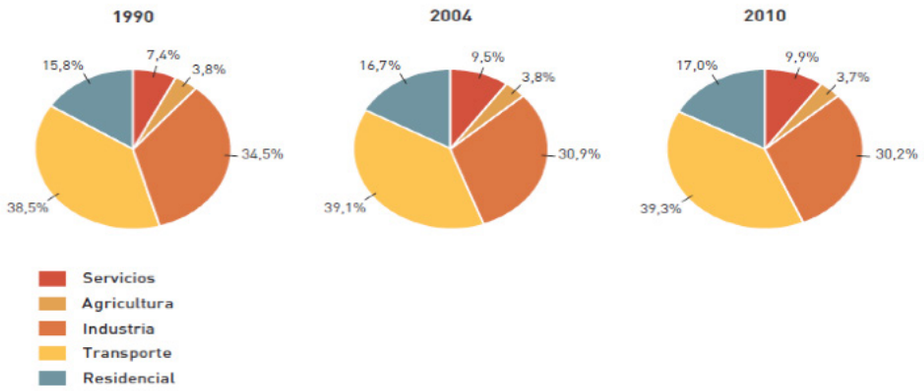


Fuente: Desplazarse mejor dentro de la ciudad (Unión Internacional de los Transportes Públicos).

Consumo de energía

El sector transporte es el mayor consumidor de energía, con cerca de un 40%. La carretera en global, tanto para pasajeros como para mercancías, concentra el 80% de este consumo del sector del transporte. En el otro extremo está el transporte ferroviario que solo consume el 3%.

Evolución de la estructura sectorial de la demanda de energía final



Fuente: Plan de ahorro y eficiencia energética 2011-2020. Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE), 2011.

El sector del transporte presenta una escasa diversificación energética, puesto que los derivados del petróleo satisfacen más del 95% de todas sus necesidades. Es decir, el desarrollo socioeconómico mundial que se sustenta en el transporte, desde hace un siglo se basa en el uso intensivo de un bien natural escaso.

En relación al petróleo y sus derivados, España tiene una gran dependencia energética del exterior. En 2009 el grado de dependencia era de casi el 100%, cuando la media de los “27”, estaba en el 83,5%.

Los automóviles son los vehículos menos eficientes en términos energéticos, especialmente cuando transportan a una única persona, siendo lo más habitual en los desplazamientos al trabajo. En el otro extremo del nivel de eficiencia se encuentran la movilidad en bicicleta, ir a pie y usar el transporte público, ya que se trata de sistemas de transporte mucho más eficientes. Si se dejara de utilizar el automóvil en los trayectos inferiores a 3km, se conseguiría reducir el consumo de energía un 60%, según el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía del Ministerio de Industria.

Aunque los vehículos han ido evolucionando hacía una mayor eficiencia energética y por tanto menos consumo, en realidad el incremento del parque de vehículos, las mayores distancias recorridas, y el aumento de los desplazamientos han generado un aumento del consumo en carburantes.

Las emisiones atmosféricas

El transporte de personas y mercancías se ha convertido en uno de los principales ámbitos emisores de gases y compuestos contaminantes en el mundo, por delante, incluso, de la actividad industrial en las grandes áreas urbanas y metropolitanas.
El incremento del volumen del transporte en Europa en los últimos diez años (30% en el caso de las mercancías y 20% en el de pasajeros) ha hecho que las mejoras tecnológicas introducidas no hayan comportado una gran reducción general de las emisiones, según la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Según la OMS, en algunos países, la contaminación atmosférica achacable al transporte por carretera causa más víctimas mortales que los accidentes de tráfico con efectos directos en las enfermedades respiratorias y coronarias.

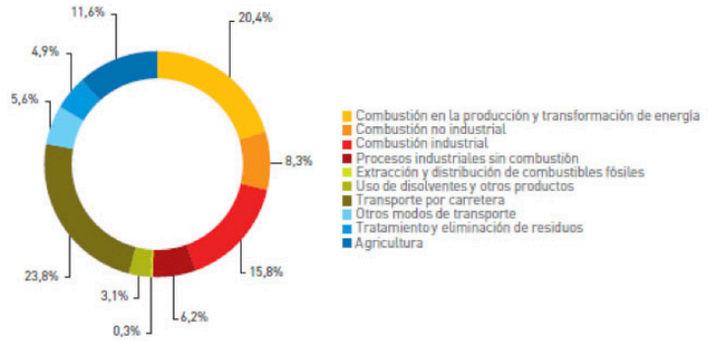
El cambio climático

La presencia de determinados gases en la atmósfera es la causa del efecto invernadero, un fenómeno natural que regula la temperatura de la Tierra y que ha contribuido a la aparición y el desarrollo de la vida. Sin embargo, el gran incremento de la concentración de dichos gases –en especial, de CO2-, a consecuencia de las actividades humanas durante el último siglo, ha potenciado dicho efecto hasta el punto de estar provocando un cambio en la dinámica climática de la Tierra y un aumento de la temperatura media.

Existe evidencia inequívoca de que las actividades humanas están afectando a las condiciones climáticas del planeta, principalmente mediante el aumento de la concentración de gases de efecto invernadero (GEI) en la atmósfera, produciendo una elevación de la temperatura media mundial. Los efectos potenciales de este cambio climático sobre la salud humana y su bienestar son inmensos.

El transporte se ha convertido en uno de los principales responsables de la emisión de gases de efecto invernadero que causan el cambio climático.

Emisiones de gases de efecto invernadero por sectores, 2010



Fuente: Informe de la sostenibilidad en España 2011. Observatorio de la sostenibilidad en España (OSE).

La exclusión social

La dispersión de los polígonos industriales y centros de actividad económica sobre el territorio ha hecho del automóvil la única alternativa que muchos trabajadores tienen para llegar al trabajo. Porque a diferencia de las facilidades que hay generalmente para desplazarse en coche, las carencias del transporte público, y las distancias y barreras físicas para ir a pie o en bicicleta, dificultan poder llegar con estos modos de transporte al trabajo.

En muchos de estos centros de trabajo los servicios de transporte público son prácticamente inexistentes o muy reducidos, por no decir que en algunos casos los horarios y frecuencias no son los adecuados y las paradas lejanas e inseguras. No disponer de carnet de conducir y/o de vehículo implica que algunas personas se vean excluidas del mercado laboral.

Por ello parte de la población queda descartada y sufre una discriminación por motivos de movilidad. Los sectores de la población más afectados son los siguientes:

- Las mujeres, que acceden menos que los hombres al coche por motivo de género, puesto que en los núcleos familiares con un sólo coche, a menudo, quedan relegadas a una segunda posición en cuanto a su uso;
- los jóvenes, que tienen menos posibilidades de utilizar habitualmente el vehículo privado;
- Las personas mayores, que tienen más dificultades para conducir;
- Algunos inmigrantes extracomunitarios, cuya procedencia sociolingüística les dificulta el uso legal del vehículo privado.

La consecuencia inmediata de este fenómeno es que el mercado de trabajo resulta en ocasiones limitado para quienes no disponen de automóvil, motivo por el cual a menudo deben desestimar ofertas que exigen disponer de vehículo motorizado.

El espacio público

El espacio público pertenece y es un lugar compartido por todos los ciudadanos. En las calles y vías urbanas conviven los distintos medios de transporte y sistemas de desplazamiento que las personas utilizan para su movilidad cotidiana. La superficie que ocupa este espacio suele ser una tercera parte del suelo urbano, aproximadamente.

El reparto equitativo de este espacio es fundamental para garantizar el derecho a la movilidad, es decir, que cualquier ciudadano, sea cual sea su sistema de transporte, pueda utilizarlo en igualdad de condiciones que el resto. Esta afirmación

tiene, sin embargo, un condicionante: los sistemas más eficientes, saludables y no contaminantes (ecomovilidad) han de tener prioridad sobre los más ineficientes y contaminantes en beneficio de la salud y la seguridad de todos.

En este sentido, la movilidad a pie, en bicicleta, o en transporte público o prácticas sostenibles como el coche compartido, ha de tener prioridad en la vía pública, por delante de los automóviles, sobre todo sí son usados por una sola persona. Esto no sucede todavía en algunos pueblos y ciudades o en tramos interurbanos, ya que el espacio que ocupa el conjunto de conductores y sus vehículos –tanto parados como en movimiento- es considerablemente superior al de una persona, ciclista o usuario del transporte público.

En los polígonos industriales y centros de actividad económica, este espacio ha sido destinado tradicionalmente y de forma mayoritaria a calzadas para el movimiento de los vehículos a motor, tanto de transporte de mercancías como de personas. Igualmente se han reservado grandes espacios en la vía pública para el aparcamiento, habiendo en ocasiones una desproporción entre el espacio dedicado a la actividad productiva y al ocupado por el coche.

La congestión

La gestión del tráfico es una de las funciones de las instituciones y organismos responsables de la movilidad en las vías urbanas y las vías interurbanas. En las últimas décadas, el aumento exponencial del parque de vehículos ha superado, en algunos momentos del día, la capacidad de calles y carreteras como por ejemplo, en los accesos a las grandes ciudades.

Los atascos se han convertido así en un fenómeno habitual, con el consiguiente aumento del consumo de energía (ineficiencia energética) y de las emisiones.

Esta circunstancia ha hecho olvidar las necesidades de movilidad del resto de usuarios de la vía pública, dado que los responsables de la planificación urbanística y territorial han centrado sus esfuerzos en ampliar las calzadas y construir nuevas infraestructuras viarias para garantizar la fluidez del tráfico, yendo en detrimento de otros modos de movilidad más sostenibles.

Sin embargo, la imposibilidad de ampliar infinitamente las vías, y la constatación de los impactos ambientales y humanos del tráfico y de los costes económicos asociados, así como la emergencia de la cultura de la movilidad sostenible, están modificando las prioridades de los planificadores y gestores del espacio público a favor de un reparto más equitativo de este espacio, pacificando el tráfico, ampliando aceras, y creando zonas peatonales o de prioridad invertida, donde los desplazamientos en modos no motorizados tienen prioridad.

Asimismo la ampliación del espacio para circular con los vehículos no siempre reduce la congestión, pues en ocasiones incentiva su uso y puede ser causa de una mayor congestión.

La congestión es también un fenómeno característico de áreas donde se concentra la actividad productiva, donde la concentración de vehículos tanto privados como de transporte de mercancías en las horas-punta de entrada y salida de los centros de trabajo, llega a colapsar los accesos.

Es importante resaltar que la implantación, ampliación, o adaptación de los servi-

cios de transporte público colectivo a estas necesidades es una de las principales soluciones para resolver estos atascos habituales.

Los costes socioeconómicos

La movilidad tiene un coste. Es decir, el transporte cotidiano de personas, sea cuál sea el medio de transporte elegido, conlleva unos impactos ambientales, sociales y económicos que varían en función del medio de transporte utilizado. Así, por ejemplo, una movilidad basada en vehículos impulsados con motor de combustión -y, por lo tanto, en combustibles derivados del petróleo- y en el uso a gran escala del coche privado, es más cara que una movilidad basada en medios de transporte público colectivo, a pie o, en bicicleta.

Cuando se habla de costes, se refiere tanto a los costes internos que repercuten sobre la economía individual/familiar y colectiva/país (costes internalizados) como a los llamados costes externos, que no se ven reflejados en el balance económico de los estados o de las personas y que tienen un componente social o ambiental. Son costes que nadie asume, pese a que finalmente acaban teniendo un impacto sobre la calidad de vida o el bienestar de la ciudadanía en general: emisiones, cambio climático, ruido, efectos de los accidentes de tráfico, pérdida de tiempo en congestiones, etc. Esta repercusión negativa acaba afectando tanto a los trabajadores como a la competitividad de las empresas.

El cálculo de los costes reales del transporte es una labor compleja que exige integrar diversos tipos de variables y considerar tanto las internalidades como las externalidades de los desplazamientos. La suma de los costes internos y externos del transporte representa la factura que paga la sociedad por disfrutar de un de-

terminado servicio (transporte público, carreteras, infraestructuras viarias...), por ello, los costes del transporte han de ser un elemento determinante para establecer políticas de movilidad, a fin de hacerla más eficiente y sostenible.

El coste directo de la movilidad sufragado por el usuario para ir al trabajo con vehículos privados motorizados debido a su uso y tenencia, tiene un coste creciente no sólo a consecuencia del aumento del precio de los carburantes sino del resto de costes que conlleva desde la propia adquisición del vehículo, el seguro, los impuestos, las revisiones y reparaciones mecánicas, así como otras variables posibles como el pago del estacionamiento, los peajes y las multas.

En definitiva, los costes de los conductores de coches son superiores al precio de las tarifas del transporte público y, por supuesto, al que suponen los desplazamientos a pie o en bicicleta, pero también al generado al aplicar prácticas más eficientes del uso del coche como es el coche compartido.

En el ámbito de la movilidad, existen distintos tipos de externalidades -en este caso, negativas- que son excluidas del balance económico a pesar de los impactos sociales y ambientales que suponen para el conjunto de la sociedad. Los accidentes de tráfico, la contaminación y el ruido, los gases de efecto invernadero son las principales externalidades negativas del tráfico, actualmente, ya que sus impactos -minusvalías, morbilidad, mortalidad, cambio climático...- no son computados en los costes de la movilidad.

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

03

Los accidentes de trabajo viarios

3.1 Los accidentes in itínere y en misión
3.2 Legislación aplicable

3.1 Los accidentes in itínere y en misión

El automóvil se ha convertido en un compañero inseparable en nuestras vidas y en protagonista indiscutible de la sociedad contemporánea. Se puede decir que el uso masivo del automóvil ha generado una profunda transformación económica, ecológica, social y cultural en los países industrializados, y una libertad individual en los desplazamientos. Se han modificado los hábitos y conductas, tanto en el entorno laboral como en la ocupación del tiempo de ocio. Pero junto a las numerosas mejoras de la motorización, existe el problema de la accidentalidad, que pone en cuestión los beneficios de la movilidad.

En el año 2012 se calcula que de los 471.223 accidentes de trabajo con baja, incluyendo en este dato "los accidentes de trabajo con baja en jornada de trabajo (tanto en los centros de trabajo como en los desplazamientos durante la jornada de trabajo) y los accidentes in itínere que suceden al ir o volver del trabajo", 52.411 fueron accidentes laborales de tráfico lo que representa un 11,1% del total de accidentes de trabajo.

La conclusión ante los datos que se han indicado es que, hoy en día, los accidentes laborales de tráfico siguen siendo un importante problema en la sociedad.

EPIDEMIOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN EL ÁMBITO LABORAL. LOS ACCIDENTES "IN-ITINERE" Y "EN MISIÓN".

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales, Ley 31/1995, incluye como accidente de trabajo a los accidentes que tienen lugar al ir o volver al centro de trabajo. El uso del automóvil para realizar estos desplazamientos, o en sí mismo como medio de

trabajo, determina un tipo de problemática con características muy particulares.

La utilización del vehículo para trabajar o para desplazarse hacia o desde el trabajo supone estar expuesto a un riesgo, e introduce, un tipo de problemática especial que está experimentando un importante crecimiento en los últimos años: el accidente laboral de tráfico.

A diferencia del resto de accidentes laborales, habitualmente los accidentes de tráfico no suelen producirse en las instalaciones de la empresa, sino fuera de ella, bien al dirigirse o al regresar del trabajo (in-itinere) o bien realizando el trabajo fuera de la empresa (en misión). Aunque en algunas empresas, por el tamaño de las mismas, este tipo de accidentes se pueden producir dentro de la propia instalación.

Unos y otros producen, en nuestro país, un considerable número de víctimas mortales y triplican la duración de la baja laboral con respecto al resto de accidentes laborales. La carretera es, por tanto, un medio de trabajo que supone un riesgo al que todos los trabajadores se exponen en mayor o menor medida.

Los accidentes in-itínere, además pueden ser peligrosos puesto que la mayoría de los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo o viceversa, se producen en momentos del día en que los trabajadores pueden no estar en las mejores condiciones psicofísicas, fundamentalmente al acabar la jornada laboral, si se ha tenido un día de trabajo agotador y tenso, hecho que se agrava al tener que realizar un trayecto largo para llegar a su destino.

Apenas existen estudios detallados y rigurosos que permitan obtener información útil de cara al planteamiento de acciones preventivas, a pesar de que su importancia radica sobre todo en que, como decimos, son los accidentes laborales con mayor índice de siniestralidad.

Existen diferentes fuentes de información a partir de las cuales se puede estudiar la accidentalidad laboral: las fuentes de datos procedentes del Ministerio de Trabajo, de las mutuas sanitarias, de compañías aseguradoras, etc. Sin embargo, desde la perspectiva de los accidentes laborales de tráfico, estas fuentes apenas recogen información relativa a las circunstancias y factores que los caracterizan (infracciones, causas, tipo de accidentes...). Por ello se considera de mayor utilidad los datos que ofrece la Dirección General de Tráfico (D.G.T.) en sus anuarios estadísticos de accidentes que, aunque no son considerados como una fuente de datos de accidentalidad laboral propiamente, sí que permiten la identificación de este tipo de accidente y además proporcionan gran cantidad de información relativa al mismo.

VARIABLES QUE DIFERENCIAN LOS ACCIDENTES IN-ITINERE Y EN MISIÓN DEL RESTO DE ACCIDENTES DE TRÁFICO.

El patrón de accidentalidad laboral de tráfico, es diferente al del accidente de tráfico cuyo motivo de desplazamiento suele ser distinto, (ocio, transporte familiar, etc)..

Asimismo, existen algunas diferencias entre los accidentes in itinere y en misión. A continuación explicamos algunas de ellas, las más relevantes.

VARIABLE	ACCIDENTES EN MISIÓN	ACCIDENTES IN ITÍNERE
Periodo temporal	Habitualmente se produce de lunes a viernes, sobre todo en las horas matinales de la jornada, concretamente entre las 8 y las 15 horas se registran el 50% de los accidentes de este tipo.	Habitualmente se produce de lunes a viernes aunque mayoritariamente alrededor de las horas de entrada y salida del trabajo, con horas punta a las 8 y a las 14 horas.
Tipo de Vehículo	Los vehículos más accidentados son los camiones y las furgonetas (profesionales del transporte), seguidos de las motocicletas.	Los vehículos más accidentados son turismos, seguidos de ciclomotores y motocicletas.
Tipo de accidente	El tipo de accidente más frecuente es la colisión (en un 72% de los casos).	El tipo de accidente más representativo es la colisión frontal y frontolateral (un 40% de los casos), seguido de la colisión por alcance y la salida de vía.
Tipo de vía	Se registra en mayor proporción en zona urbana (60%) que en carretera (40%).	Se registra por igual en carretera (principalmente en vías convencionales) y en zona urbana (51% y 49% respectivamente), sobre todo en: desplazamientos de corta duración y desplazamientos de cortas distancias.
Lesiones	La mayoría de las lesiones se producen en la cabeza, el cuello y las extremidades, destacando la baja utilización de los accesorios de seguridad pasiva como el cinturón o el casco.	

PRINCIPALES FACTORES DE LOS RIESGOS LABORALES VIALES

Teniendo en cuenta que el ratio de siniestralidad es mucho mayor en vehículos privados motorizados (moto y coche) que en transporte público (ferrocarril y autobuses), el desplazamiento en coche y moto es un factor mayor de riesgo en sí mismo que disminuiría si se hiciera en transporte público. Es decir, la probabilidad de padecer un accidente es mayor yendo y volviendo al trabajo en coche o moto.

Los cuatro factores que más influyen en los riesgos laborales viales son: el factor humano, el factor vehículo, el factor vía y el factor entorno.

Factor humano:

El factor humano hace referencia a la capacidad de cada individuo (se incluye en este factor la formación) para el desarrollo de la actividad objeto de análisis. Conviene destacar que este factor interviene de forma directa o indirecta en un 70%-90% en los accidentes de tráfico, lo que lo convierte, sin menospreciar la importancia del resto, en el factor principal a tener en cuenta a pesar de lo que a priori pudiera parecer.

La propia organización del trabajo (la jornada laboral, el tipo de contrato, el sistema de remuneración…) son factores que inciden en las condiciones de trabajo y repercuten en la conducción.

La preocupación por llegar a la hora al trabajo cuando se está atrapado en una congestión viaria, la exigencia de cumplir horarios de entrega de las mercancías o la búsqueda de aparcamiento o de una zona de carga y descarga son aspectos relacionados con la organización del trabajo que pueden influir en el factor humano, llegando a provocar fatiga, distracciones, ansiedad… aumentando así, el riesgo de accidentes.

En su conjunto, el factor humano está directamente relacionado con los siguientes factores:

- **Velocidad**: Una de las causas más importantes de accidentes dentro del factor humano es la velocidad. Los efectos negativos más destacables son los siguientes: reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta el estrés del conductor y altera el fun-

cionamiento sensorial (por ej. disminuye el campo visual) y fisiológico (por ej. incrementa la fatiga ya que se ha de prestar más atención).

- Distracciones: Las distracciones son causantes de casi un tercio de los accidentes de circulación. La utilización del móvil, encender un cigarrillo, la utilización inadecuada del GPS, etc.., provoca que dejemos de atender el hecho de conducir. Un par de segundos son suficientes para provocar un accidente.
- Sueño y fatiga: El sueño y la fatiga repercuten negativamente en la capacidad de conducción, incrementando las distracciones y aumentando el tiempo de reacción.
- Estrés: El estrés influye también en la forma de conducir de las personas pudiendo provocar numerosos accidentes. Puede ocasionar efectos negativos en el conductor como pueden ser ansiedad, impaciencia, conducción imprudente, conducción temeraria, agresividad, etc.
- Agresividad: Los puntos más importantes que generan agresividad en los conductores son la prisa y la congestión de tráfico.
- Emociones: La forma de conducir de las personas no responde siempre a decisiones racionales. Las emociones juegan un papel importante en la manera de conducir al igual que lo hacen el estrés y la agresividad como ya se ha comentado anteriormente.
- Alcohol, drogas, medicamentos: Estas sustancias suelen tener efectos similares en la conducción. Pueden causar alteraciones en el comportamiento de los conductores. No se puede conducir bajo los efectos de ninguna de ellas. La mayoría producen una falsa percepción de control de la situación. La realidad es que se disminuyen los reflejos.

Factor vehículo:

Los vehículos han experimentado cambios notables en los últimos años, de tal forma que los vehículos modernos disponen de dispositivos de seguridad más eficaces y eficientes que los antiguos. La mayoría de los accidentes debidos a este factor han sido provocados por un deficiente mantenimiento de éste.

Dentro del factor vehículo diferenciaremos entre:

• **La seguridad activa**: Se refiere a aquellos mecanismos o dispositivos cuyo objetivo es la disminución del riesgo de accidente.
Algunos son:

- Sistemas de frenado: detiene el vehículo y evita el bloqueo de las ruedas (ABS)
- Sistemas de control de estabilidad
- Sistema de dirección: hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante
- Sistemas de climatización: proporciona la temperatura adecuada dentro del vehículo
- Neumáticos
- Iluminación

• **La seguridad pasiva**: Son aquellos elementos que tienen como objetivo reducir las consecuencias que un accidente de tráfico puede tener sobre los ocupantes de un vehículo.

Estos elementos son los siguientes:

- Carrocería
- Cinturones de seguridad
- Airbags
- Reposacabezas

• **La seguridad terciaria**: Incluye los sistemas que comienzan a actuar después de que el accidente se produzca y tratan de conseguir que la gravedad de éste sea la menor posible. Algunos sistemas son:

- El diseño de los depósitos de combustible que evitan que los diferentes líquidos del vehículo lleguen a derramarse tras un accidente, o aquellos dispositivos que cierran la inyección de combustible al detectar un impacto, existiendo a su vez el apagado automático del motor.
- Otros sistemas que evitan que el habitáculo se convierta en una trampa mortal para sus ocupantes tras el accidente, como aquellos diseños en los automóviles que permiten que las puertas se abran sin dificultad tras un accidente.
- Las hebillas de los cinturones de seguridad permiten una fácil y rápida apertura para evitar que los ocupantes queden atrapados en su interior.

Factor vía:

Dentro de este factor se tendrán en cuenta tanto los aspectos relativos al diseño de la vía como a la construcción de esta.

Para ello se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- Elección de la ruta: Antes de salir es necesario planificar la ruta teniendo en cuenta cuales son las vías más seguras e intentando siempre que sea posible circular por autopistas y autovías.
- Trayectos frecuentes: Es aquel que se realiza de forma habitual, como pueden ser los desplazamientos de casa al trabajo o viceversa. Se debe tener en cuenta que cualquier vía pueden sufrir algún cambio en sus condiciones o bien se puede dar alguna situación de riesgo, debiéndose concentrar el usuario en la conducción de igual forma, tanto en trayectos frecuentes como en aquellos que no lo son.

Factor entorno:

Se trata de aquellas condiciones externas que pueden cambiar y afectar a la visibilidad de los conductores, como pueden ser la iluminación de la zona y la climatología. Por ello se tendrá en cuenta las condiciones meteorológicas a la hora de planificar la ruta a seguir, priorizando siempre la seguridad.

3.2 Legislación aplicable

La Ley General de la Seguridad Social (Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio) introduce en su artículo 115, el concepto de accidente de trabajo y accidente de tráfico laboral.

A nivel de la prevención de riesgos laborales, fue la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, la que impulsó este campo. En primer lugar, esta ley establece una serie de criterios y medidas homologables al resto de países europeos en materia de prevención de riesgos laborales. Y además, indica que “las empresas deben velar por la seguridad de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral, garantizando su seguridad y salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo”. Por ello la seguridad vial, entendida como prevención de accidentes de tráfico no es ajena a la prevención de riesgos laborales, y por lo tanto debe actuar en este campo.

Unos años más tarde, la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 constituyó uno de los puntos más relevantes del Diálogo Social en el que, sobre la base de consenso de todas las partes implicadas, se diseñó el marco común y compartido de las acciones en materia de prevención de riesgos labo-

rales a desarrollar en un futuro por el Gobierno, las Comunidades Autónomas y los interlocutores sociales, aunando esfuerzos para reducir de manera constante y significativa la siniestralidad laboral y acercarnos con ello a los valores medios de la Unión Europea, y mejorar de forma continua y progresiva la seguridad y salud en el trabajo.

Esta estrategia, además planteaba que los poderes públicos debían prestar especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud, y a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes in itinere y en misión.

Como resultado de las diferentes líneas de actuación de la Estrategia surgió el RD 404/2010 de 31 de marzo, que regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral, y por la realización de actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.

Las empresas que podían ser beneficiarias tenían que reunir, entre sus requisitos el siguiente:..... “Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes «in itinere».

En las empresas con representación de los trabajadores, era imprescindible que éstos dieran su conformidad a las medidas preventivas adoptadas por la empresa en esta materia, para que la reducción de cotizaciones sea efectiva.

El 1 de Marzo de 2011 se firmó un acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo. En este acuerdo se establecía el contenido mínimo de un Plan de Movilidad y Seguridad Vial:

- El compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial
- La organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa
- El sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa
- Una evaluación de los riesgos de la empresa
- Las medidas de prevención de riesgos
- Un sistema de evaluación y seguimiento

De esta forma se favorecía la implantación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.

A nivel internacional, se ha redactado la norma ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo. Esta norma consiste en una guía básica sobre cómo crear y mejorar la prevención en este ámbito, donde se especifican los requisitos de un sistema de gestión de seguridad vial (Road traffic safety - RTS) para hacer posible que las organizaciones que intervienen en los sistemas de tráfico en carretera reduzcan la mortalidad y las lesiones relacionadas con los accidentes de tráfico.

En materia de seguridad vial, a partir de los importantes avances logrados en los últimos años como son la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora en las infraestructuras y la renovación del parque de vehículos, y de los sistemas de seguridad de los mismos, se exige un nuevo impulso en la política de seguridad vial a través de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

03

Plan de movilidad

El 25 de febrero de 2011, las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 fueron aprobadas por el Consejo de Ministros. Dicha política se alinea con las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011- 2020 de la Comisión Europea, con el objetivo de conseguir un sistema seguro de movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tengan su responsabilidad.

La estrategia establece 6 prioridades, 11 áreas de actuación y 172 medidas. Entre las prioridades mencionadas se recogen: la protección de los vulnerables, la potenciación de una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, la mejora de la seguridad de los motoristas, de la seguridad en las carreteras convencionales, de la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, de los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la reducción de la velocidad.

Las actuaciones que se llevarán a cabo en el marco de la nueva estrategia se basan en el tratamiento de once colectivos y temas clave de la seguridad vial desde la perspectiva de la educación y formación, la concienciación o comunicación, el cumplimiento de la norma, la infraestructura y el vehículo, la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, las víctimas a las que hay que añadir dos ámbitos de actuación de carácter transversal, la investigación y gestión del conocimiento, y la coordinación y participación.

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

04

La movilidad en el sector de la Ind. Química

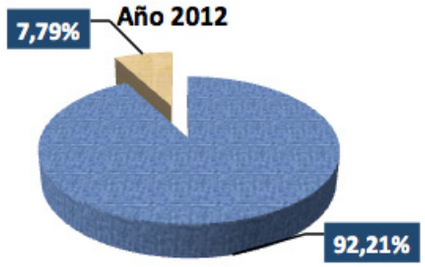
4.1 La accidentalidad en el sector
4.2 Hábitos de movilidad

La mayor parte de los trabajadores del sector utilizan su vehículo para desplazarse, bien sea en desplazamiento dentro de su jornada laboral o en los desplazamientos de su domicilio a su puesto de trabajo y viceversa, lo que conlleva un aumento de la movilidad laboral y como consecuencia un aumento del peso de los accidentes laborales viales respecto a la siniestralidad laboral en general.

Los riesgos laborales-viales, son definidos como los riesgos que tienen las personas trabajadoras de sufrir un accidente en relación directa o indirecta con un vehículo, cuando la relación laboral de la persona expuesta al riesgo contribuye necesariamente a que éste se pueda materializar.

4.1 La accidentalidad en el sector

Según los datos facilitados por el INSHT en el sector de la industria química, en el año 2012 se registraron un total 7.058 accidentes laborales, de ellos 552 fueron accidentes laborales de tráfico, representando un 7,79% del total de accidentes laborales.



A diferencia del resto de accidentes laborales, los accidentes laborales de tráfico no suelen producirse en las instalaciones de la empresa, sino fuera de ella, bien al dirigirse o al regresar del trabajo (in-itínere) o bien realizando el trabajo fuera de la empresa (en misión).

Analizando los datos relativos a la localización de los accidentes laborales de tráfico en este sector, nos encontramos que en el año 2012, de los 552 accidentes laboral de tráfico que se produjeron, 474 (85.87%) sucedieron al ir o volver del trabajo, lo que se denomina accidentes in itínere, y el resto, 78 (14.13%), sucedieron durante la jornada laboral, tanto en el centro habitual, como en otro centro o durante su desplazamiento.

4.2 Hábitos de movilidad

Para conocer los hábitos de movilidad de los profesionales del sector de la industria química se ha llevado a cabo un estudio cuantitativo a través de un cuestionario de movilidad, dirigido tanto a las empresas como a los trabajadores del sector.

El objetivo del cuestionario ha sido el de obtener información sobre las rutinas, hábitos, medios de transporte, características y necesidades en cuanto a la movilidad del sector, como parte previa a la generación de propuestas de actuación en el ámbito de los desplazamientos.

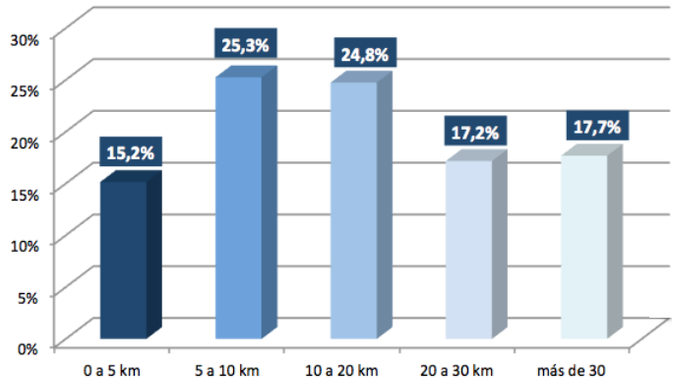
A continuación, se presentan los resultados más relevantes del estudio cuantitativo relativos a los hábitos de movilidad de los trabajadores del sector:

Conductas de Movilidad

Se estima que los desplazamientos por motivo de trabajo suponen más de un tercio de la movilidad diaria urbana, siendo además éstos, normalmente, motorizados y frecuentemente individuales.

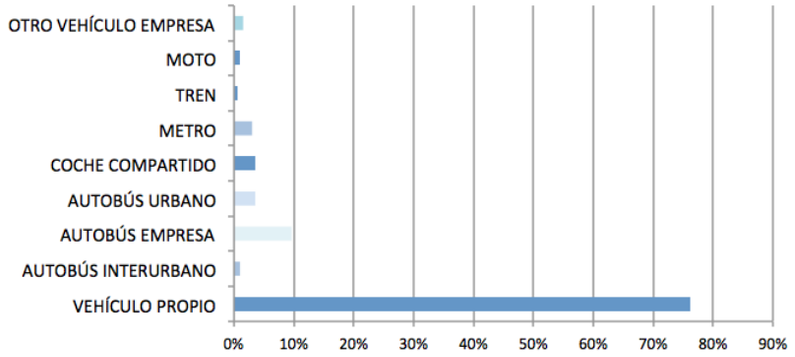
La distancia que realizan los trabajadores del sector que han participado en el estudio para asistir diariamente a su centro de trabajo, oscila entre los 5 hasta los 20 km para un 50,10% del total de los trabajadores.

DISTANCIA AL CENTRO DE TRABAJO



En la siguiente gráfica se puede observar cual es el medio de transporte habitual más utilizado por los trabajadores del sector.

MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA IR AL TRABAJO

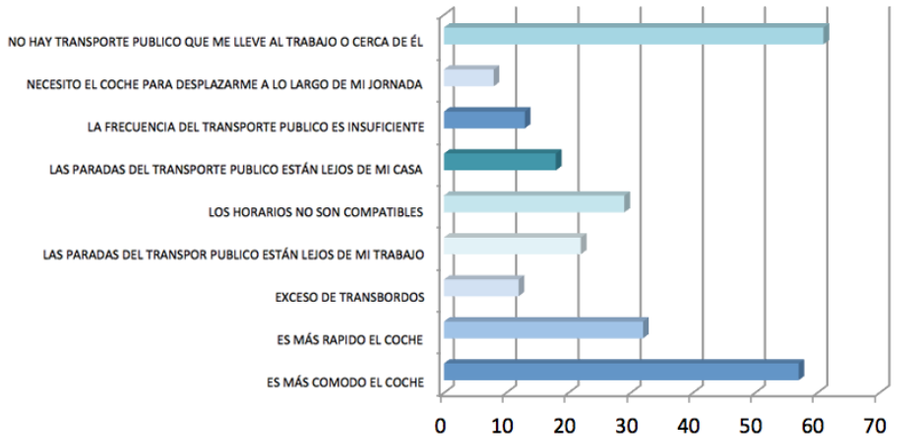


Hoy en día la mayor parte de los trabajadores acude a su centro de trabajo con algún medio de transporte motorizado. El vehículo privado es el medio de transporte más habitual para desplazarse al centro de trabajo, utilizado por el 76,25% de los trabajadores del sector.

El autobús de empresa ocuparía el segundo lugar con un 9,60% y, el autobús urbano y el coche compartido, el tercer y cuarto lugar con un 3,54%.

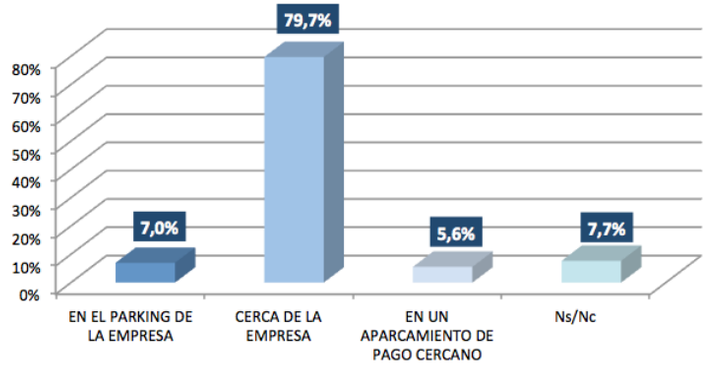
Las razones que se han señalado para justificar el uso del vehículo privado como el medio de transporte más utilizado son las siguientes (esta pregunta admitía varias respuestas por parte del trabajador):

RAZONES POR LAS QUE UTILIZO EL COCHE PARTICULAR ...



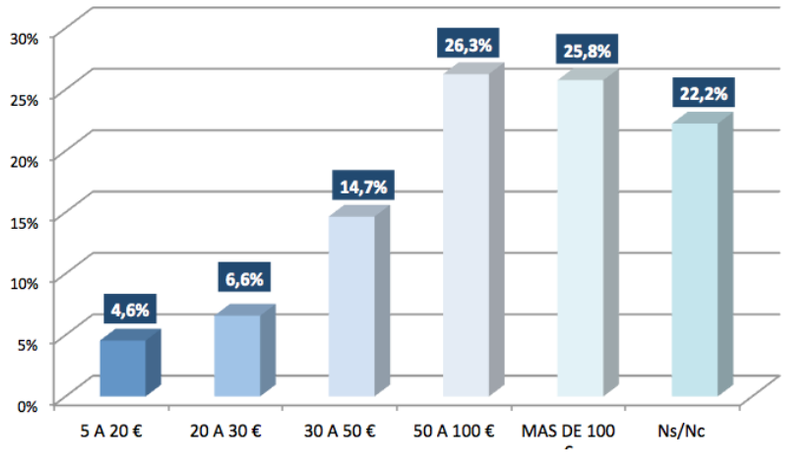
Respecto al lugar de aparcamiento en la empresa, destaca que el 79,7% lo hacen cerca de la empresa, el 7% lo aparca en el parking de la empresa y un 5,6% lo hace en un aparcamiento de pago cercano.

LUGAR DE APARCAMIENTO



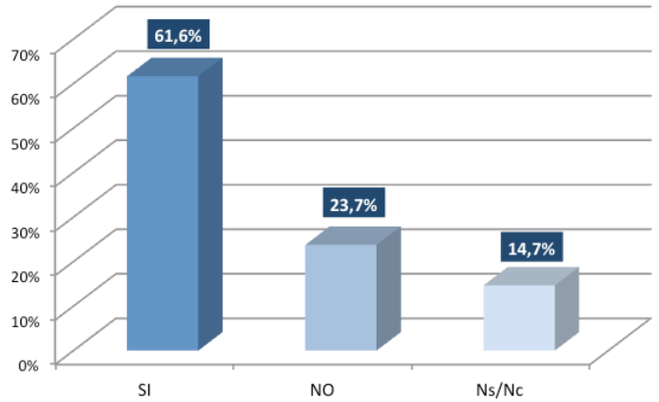
En cuanto al presupuesto mensual destinado al desplazamiento de “ida y vuelta” al centro de trabajo nos encontramos con que un 26,3% de los trabajadores se gastan al mes entre 50 y 100 €, un 25,8% se gasta más de 100 €, un 14,7% entre 30 a 50 €, y un 22,2% de los trabajadores desconoce el presupuesto mensual que invierten para desplazarse en la “ida y vuelta” al centro de trabajo.

PRESUPUESTO/MES DESTINADO AL DESPLAZAMIENTO



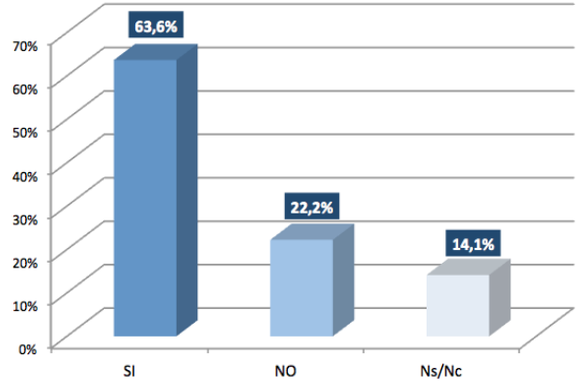
Sin embargo, y tras analizar datos como: el coste, lugar de aparcamiento y razones de uso del medio de transporte elegido, hay que destacar que el 61,6% afirma que está satisfecho con la elección de la modalidad de su transporte, frente a un 23,7% que no está satisfecho y un 14,7% que se muestra indeciso.

¿ESTÁ SATISFECHO CON SU ELECCIÓN DE MODALIDAD DE SU TRASNPORTE?



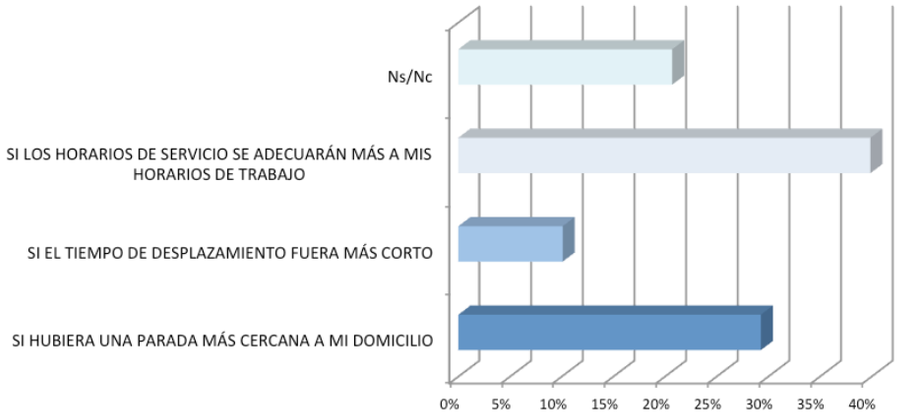
Ahora bien, es importante resaltar que el 63,6% de los trabajadores estarían dispuestos a cambiar los hábitos de transporte que habitualmente utilizan para desplazarse al centro de trabajo.

¿ESTARÍA DISPUESTO A CAMBIAR LOS HÁBITOS DE TRANSPORTE?



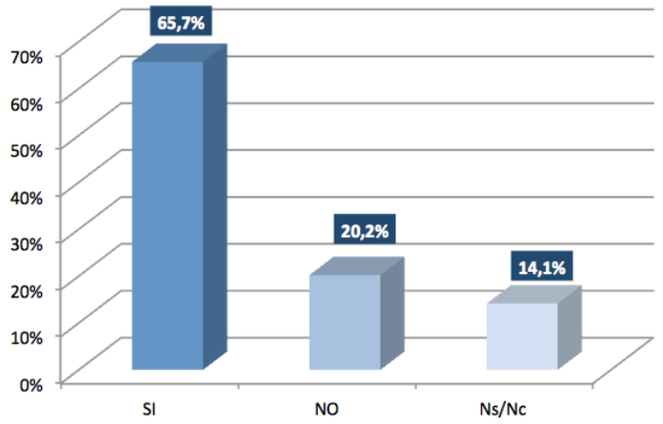
En el caso de que las empresas pusieran a disposición de los trabajadores autobuses privados, el 39,9% de los trabajadores estaría dispuesto a utilizarlo siempre que los horarios de los servicios se adecuaran a los horarios de trabajo, un 29,3% afirma que lo utilizaría siempre y cuando hubiera una parada cercana a su domicilio, un 20,7% se muestra indeciso ante el uso del autobús de empresa y un 10,1% afirma que cambiaría de medio de transporte si el tiempo de desplazamiento fuera más corto.

¿ESTARÍA DISPUESTO A UTILIZAR EL AUTOBUS PRIVADO?



Referente a la pregunta de si estarían dispuestos a compartir su coche para el desplazamiento al centro de trabajo, un 65,7% indica que sí que estaría dispuesto frente a un 20,2% que no lo compartiría. Un 14,1% no han contestado a esta cuestión.

¿ESTARÍA DISPUESTO A COMPARTIR SU COCHE?

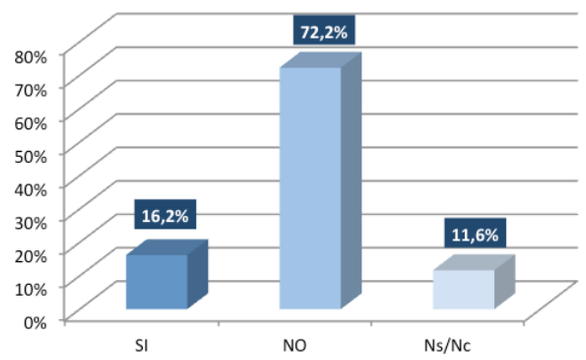


Las condiciones que animarían a los trabajadores a compartir su coche son en primer lugar: si la empresa ayudase a encontrar a trabajadores con las mismas pautas de desplazamiento, y en segundo: si garantizaran la vuelta a casa en caso de que el acompañante conductor fallara.

Desplazamientos en misión

Un 72,2% de los trabajadores del sector no realizan desplazamientos en misión durante su jornada laboral, frente a un 16,2% que realizan este tipo de desplazamientos.

DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN

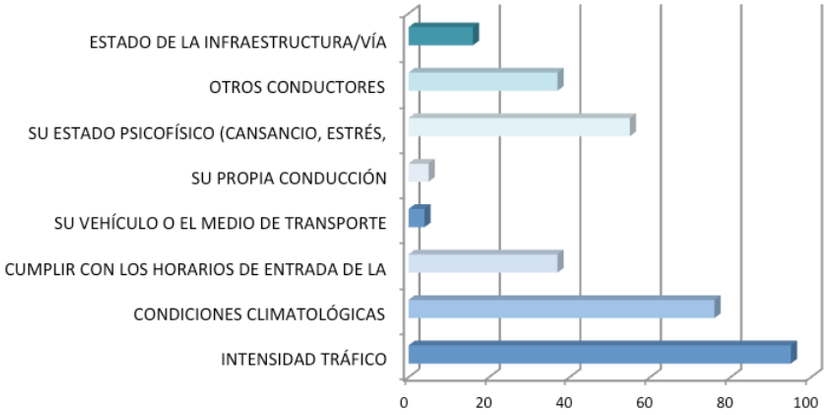


El medio de transporte más utilizado en este tipo de desplazamientos es el coche de empresa (71,9%) frente a un 28,1% que utilizan el vehículo propio para este tipo de desplazamientos.

Factores de riesgo durante los desplazamientos en misión e in itínere

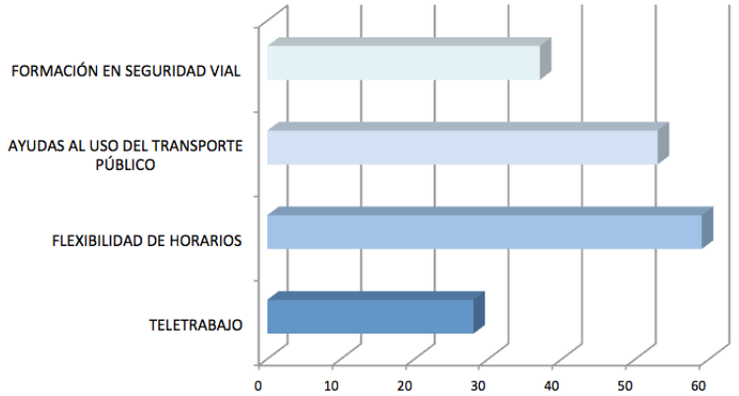
Los principales factores de riesgo que se encuentran los trabajadores durante los desplazamientos al centro de trabajo o a su domicilio desde éste, son: intensidad del tráfico, condiciones climatológicas, el propio estado psicofísico del trabajador, otros conductores, y el cumplimento con los horarios de entrada de la empresa.

PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO



Las principales medidas que opinan los trabajadores que pueden facilitarles y hacerles más seguros sus desplazamientos son entre otras: flexibilidad de horarios y ayudas al uso del transporte.

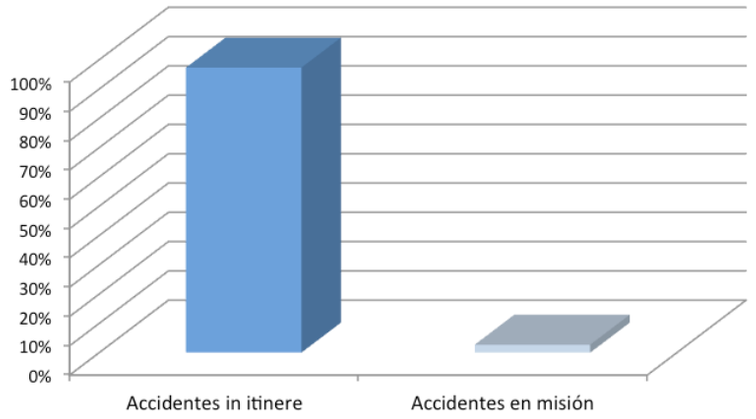
MEDIDAS QUE PUEDEN HACER MÁS SEGUROS LOS DESPLAZAMIENTOS



Accidentes de tráfico

Según los datos recogidos en los cuestionarios cumplimentadas por las empresas, de los accidentes de tráfico que han ocurrido en los últimos 5 años, un 98,6% han sido accidentes in itínere y un 2,7% accidentes en misión.

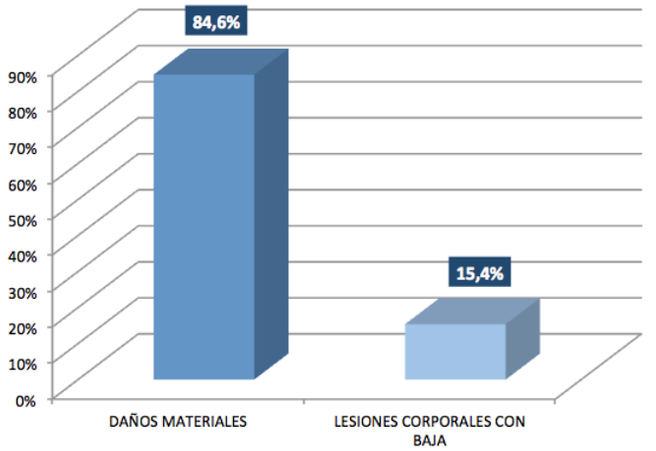
ACCIDENTES DE TRÁFICO



Los datos recogidos en los cuestionarios cumplimentados por los trabajadores reflejan que el 81,8% de los trabajadores del sector alegan que no han sufrido ningún accidente de tráfico en su jornada laboral (en misión) frente a un 6,6% que sí que ha sufrido algún accidente a lo largo de su vida laboral.

Las consecuencias de los accidentes en misión sufridos por el 6,6% de los trabajadores del sector han sido, para un 84,6% daños materiales y para un 15,4% lesiones corporales con baja.

CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES EN MISIÓN

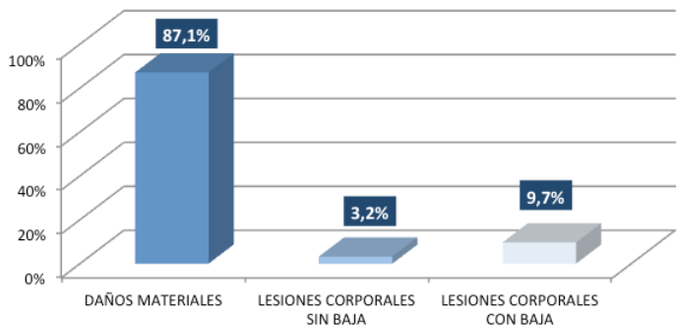


Respecto a los accidentes in itínere, destacar que el 71,7% de los trabajadores del sector afirman que no han sufrido ningún accidente de tráfico en el trayecto de ida o vuelta al centro de trabajo frente a un 15,7% que sí que ha sufrido algún accidente a lo largo de su vida laboral.

Las consecuencias de los accidentes in itínere sufridos por el 15,7% de los trabajadores del sector han sido, para un 87,1% daños materiales, para un 9,7% lesiones corporales con baja, y para un 3,2% lesiones corporales sin baja.

Plan de movilidad

CONSECUENCIAS DE LOS ACCIDENTES IN ITÍNERE

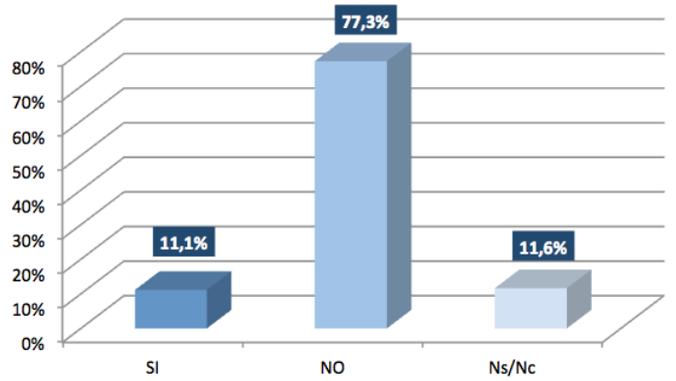


Acciones para la prevención de la accidentalidad laboral vial. Plan de movilidad

Respectos a las acciones y/o estrategias (plan de movilidad u otras medidas para promover transporte alternativos) de las empresas del sector para reducir la accidentalidad laboral vial, en los datos recogidos en las encuestas dirigidas a los trabajadores del sector, se destaca que el 77,3% de los trabajadores afirman que su empresa no dispone de un plan de movilidad ni ha iniciado medidas para promover otros medios de transporte más sostenibles, frente al 11,1% que sí que lo tienen. Referente a esta cuestión, cabe destacar que un 11,6% de los trabajadores que han cumplimentado las encuestas desconoce si su empresa cuenta con algún tipo de las medidas mencionadas.

La mejor prevención: el plan de movilidad

ACCIONES PARA LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES VIALES



Respecto a las medidas que se han iniciado para promover el uso de transporte alternativo en las empresas, el 11,1% de los trabajadores que han contestado que SÍ, destacan las siguientes:

- Autobuses de empresas (36,36%)
- Cursos de formación (22,73%)
- Plazas parking para bicis, coches compartido, mejoras transporte público (18,18%)
- Promover el coche compartido ya que no hay aparcamiento para todos (13,64%)
- Plus por utilizar el transporte público (9,09%)

Los datos recogidos en los cuestionarios cumplimentados por los empresarios manifiestan que el 73,10% de las empresas que han participado en el estudio no cuentan con un plan de movilidad o con medidas para promover el uso del transporte público, coche compartido, bicicleta, etc... frente a un 26.90% que sí que lo tienen.

05

La mejor prevención: Plan de movilidad

5.1 ¿Por qué un plan de movilidad?
5.2 Participación y concertación

- Administración
- Empresas
- Los trabajadores
- Mesa de movilidad
- Gestor de movilidad

5.1 ¿Por qué un plan de movilidad?

La movilidad es un derecho que, como todos ha de estar sujeto a unos determinados límites que, en este caso, tienen que ver con los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte. La movilidad debería ser una decisión individual, ya que cada ciudadano debería tener la opción de escoger uno u otro medio en función de las características del desplazamiento a realizar. Pero la realidad nos demuestra que tal opción de decisión para escoger el modo de movilidad no siempre es factible, y en muchas ocasiones solo hay una única opción que se impone porque no hay alternativa.

Hay que tener en cuenta que un 60% de los trabajadores encuestados, afirman que no existe transporte público que le lleve al trabajo o cerca de él. Es decir, para los desplazamientos largos de más de 10 km (que son la mayoría de ellos), en los que hay que utilizar medios mecanizados están obligados en gran medida a hacerlos en coche. Precisamente, el plan de movilidad es una herramienta que pretende promover alternativas útiles de movilidad sostenible y segura. En definitiva, siguiendo con el ejemplo, que haya una prestación de servicios de transporte público que garantice una accesibilidad al centro de trabajo adecuadas a las demandas laborales, tanto en horarios, proximidad de las paradas, frecuencia y capacidad suficiente, etc.

Se entiende por Movilidad sostenible, la definida en la Ley de Economía sostenible, *"El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible"*. Pudiéndose añadir: sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.

Plan de movilidad

Este concepto se traduce en una serie de principios básicos que determinan el nivel de sostenibilidad de un modelo de movilidad concreto: eficiencia, seguridad, equidad, bienestar, competitividad y salud. A la luz de estos principios, todas las personas tienen derecho a desplazarse de forma segura, y en un entorno urbano tranquilo. Así pues, la finalidad de las calles deja de ser únicamente constituir una red de vías rápidas destinadas a los coches para convertirse en un espacio compartido saludable y de convivencia.

La movilidad sostenible:

1. Es más equitativa porque garantiza el acceso universal de todos los ciudadanos a los centros de trabajo en transporte público colectivo o en medios no motorizados, e intenta evitar la exclusión laboral relacionada con la falta de poseer un vehículo privado a motor o, incluso, de permiso de conducir.

2. Es más eficiente porque fomenta los medios de transporte con un menor consumo de energía por persona.

3. Es más segura porque protege los colectivos más vulnerables (peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida) y reduce el riesgo de accidente. Es más saludable porque reduce las emisiones contaminantes y de efecto invernadero por persona, y considera los efectos de la contaminación sobre la salud colectiva.

4. Es más competitiva porque da valor al tiempo perdido en congestiones de tráfico y desplazamientos poco eficientes, e internaliza los costes sociales y ambientales en el balance económico de las empresas y los estados.

La mejor prevención: el plan de movilidad

5. Es también más participativa, porque tiene en cuenta a todos los agentes y sectores implicados en la planificación y la gestión de la movilidad, y los invita a debatir y consensuar políticas y propuestas de actuación.

Para abordar la problemática de la accidentalidad de tráfico, en el sector de la industria química, en el ir y venir al trabajo hay que referirse a los principios de la acción preventiva que dicen que los riesgos:

- Se han de evitar
- Se han de evaluar aquellos que no se puedan evitar
- Se han de combatir en su origen

Además, se han de adoptar medidas que antepongan la protección colectiva delante de la individual.

Los desplazamientos masivos al trabajo en vehículo privado motorizado son un factor de riego en sí mismo, y, en consecuencia, hay que apostar por potenciar los modos y las prácticas más seguras para reducir drásticamente el riesgo. Se considera que el mejor plan de prevención para evitar en origen el riesgo de accidente de tráfico es el plan de movilidad sostenible.

Riesgo de accidente asociado a distintos modos de movilidad.

Tipo de vehículo	Nivel de riesgo
Automóvil	100
Autobús	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Automóvil= base 100
Fuente: Comisión Europea

La movilidad es una necesidad cotidiana de muchos ciudadanos. Ir al trabajo desde el lugar de residencia habitual y hacer el recorrido inverso, genera diariamente miles de desplazamientos que demandan la disponibilidad de una red de infraestructuras y servicios de transporte que garantice la eficiencia global del sistema.

Sin embargo, la planificación del territorio no ha ido acompañada de una gestión integral de la movilidad que haya contemplado las necesidades de desplazamiento y los hábitos de los ciudadanos en su conjunto, integrando todas las redes y medios de transporte y no solo ordenando simplemente el tráfico a motor. Esto ha dado lugar a un modelo de desarrollo centrado en el automóvil que ha desembocado en un urbanismo difuso altamente ineficiente desde todos los puntos de vista: energético, de uso del tiempo, ambiental, económico...

Es necesario, por tanto, reconsiderar el modelo territorial y el urbanístico ante nuevos criterios que favorezcan la implantación de pautas de movilidad más sostenibles para minimizar los costes asociados. La incorporación de nuevos conceptos de planificación integrada debe dar lugar a sistemas de regulación más equilibrada, que garanticen una convivencia pacífica entre personas y vehículos motorizados, y que repartan el espacio público de forma más equitativa.

Cada medio de desplazamiento debe estar integrado en una estrategia de red que tenga en cuenta la intermodalidad y la continuidad de los itinerarios, sin que haya un medio solo hegemónico, el automóvil. La eficiencia y la eficacia del sistema se maximizarán cuando éste esté diseñado para solucionar la mayoría de las demandas de viaje, es decir, aquellas más habituales.

Diagnosticar la movilidad de un determinado centro de trabajo permite obtener el conocimiento adecuado para actuar de forma solvente y de acuerdo a unos determinados principios y valores estratégicos. Llevar a cabo un estudio esmerado de los flujos de movilidad de un centro de actividad económica, del reparto modal de los trabajadores, de la oferta de servicios e infraestructuras de transporte, de los horarios de trabajo, etc.., es el primer paso fundamental para conocer con detalle las disfunciones que afectan al lugar. Ello, a su vez, permite definir las mejoras que puedan aplicarse en favor de un modelo de movilidad más sostenible y seguro de trabajadores. Analizar para conocer, conocer para actuar.

En la definición y concreción de este nuevo escenario, los planes de movilidad sostenible constituyen herramientas de apoyo idóneas, puesto que son el resultado de un proceso de análisis, reflexión y actuación imprescindible para buscar el equilibrio entre las necesidades individuales y colectivas y el funcionamiento integral de los centros de actividad productiva y económica. Se trata de planificar el cambio, partiendo del conocimiento del punto de partida, es decir del estado de la cuestión

en cuanto a la movilidad, para que consecuentemente se elaboren ordenadamente propuestas destinadas a alcanzar el objetivo que nos hayamos propuesto. Para ello tendremos el instrumento, el plan de movilidad, pero acto seguido habrá que pasar a la acción y ejecutar las medidas propuestas en el plan para que realmente se dé el cambio hacía el modelo de movilidad deseado.

Procedimiento a aplicar

El procedimiento a seguir en la realización de un plan movilidad de una empresa o centro de actividad laboral depende de diversos factores que determinan su alcance final. Los principales son el número de trabajadores, la ubicación en el territorio, las redes de movilidad que le dan servicio y el momento en el que se lleva a cabo.

Respecto a este último punto, concretamente, es necesario apuntar que la viabilidad de las propuestas del estudio, así como la capacidad de actuación de los distintos agentes, no es la misma si en la empresa o centro de trabajo ya están implantados que si se está todavía en una etapa inicial de proyecto, en la que no se ha decidido aún la ubicación final o el modelo de desarrollo urbanístico del territorio o área de implantación en cuestión. En este segundo caso, es posible supeditar la actuación urbanística o constructiva a la gestión de la movilidad de las personas que irán allí a desempeñar su labor.

Pero en la mayoría de los casos, el centro de actividad laboral ya está implantado, por lo que en este caso el instrumento más adecuado para analizar la movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad es el llamado Plan de movilidad sostenible.

El Plan de movilidad sostenible y seguro (PMSS)

Un Plan de movilidad sostenible y segura, también conocido por Plan de transporte al trabajo (PTT) o Plan de desplazamientos de empresa (PDE), consiste en un estudio técnico, desde el conocimiento riguroso de la situación de la movilidad en un determinado espacio de actividad humana. Para ello es necesario recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y disfunciones, plantear e impulsar las medidas correctoras y de actuación, y evaluar de forma sistemática los resultados obtenidos.

El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a una movilidad universal, sostenible y segura de los trabajadores, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado, avanzar en la implantación de servicios de transporte colectivo, mejorar la seguridad viaria del espacio público y de las distintas redes de movilidad y fomentar la accesibilidad a pie, en bicicleta o en sistemas de uso más eficiente del automóvil.

El Plan puede ser impulsado por alguno de los agentes implicados en la dinámica y funcionamiento del centro, o por un grupo de trabajo de movilidad, si es el caso, ya constituido en la empresa.

En las empresas el compromiso de la Dirección es esencial para que se lleven a cabo las medidas y sirva de revulsivo para todo el personal de la empresa.

Un Plan de movilidad sostenible es un compromiso mutuo entre las empresas, las administraciones públicas y los trabajadores.

Es también un proceso dinámico que no se cierra nunca, sino que ha de estar en

permanente revisión. Pues la movilidad, condicionada por un entorno en constante evolución y por posibles cambios en el centro de trabajo, no es un fenómeno estático. Pues pueden darse infinidad de transformaciones a lo largo de los años. Por ejemplo: por la implantación de un nuevo servicio de transporte público para a acceder al centro de trabajo u otro ejemplo: por la ampliación del centro de trabajo e incorporación de nuevos trabajadores con nuevas demandas de movilidad que deberán ser estudiadas.

A partir de la demanda y la oferta de la movilidad se han de establecer las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas determinar los responsables, el coste y la financiación y establecer indicadores de seguimiento de las propuestas ejecutadas.

5.2 Participación y concertación

Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y seguro para los trabajadores debe ser una responsabilidad compartida, ya que la mayoría de las actuaciones que pueden llevarse a cabo no dependen de un solo agente social o económico, sino que exigen la colaboración y cooperación activa de todos los sectores implicados.

Hasta hace unos años, la movilidad al puesto de trabajo había sido considerada una cuestión que afectaba exclusivamente al trabajador, sin que administraciones, empresas o sindicatos intervinieran activamente en su planificación y gestión. Esta posición evasiva ha ido cambiando hasta abordar el tema como un problema de ámbito colectivo que implica al conjunto de agentes sociales y económicos del país, y que tiene una repercusión económica, social y ambiental de primera magnitud.

Implantar progresivamente un modelo de movilidad basado en los principios de eficiencia, seguridad, equidad, economía, calidad de vida y bienestar, beneficia a todos los agentes:

- A las empresas, porque aumentan la productividad y reducen el número de bajas por accidentes de tráfico y de gastos laborales asociados. Disminuyen los retrasos y el absentismo laboral. Amplían y mejoran su mercado laboral. Emiten menos contaminación, ruido y CO2. Disminuyen gastos directos, por ejemplo de aparcamiento. Mejoran la imagen corporativa. Por ello, deben implicarse de forma proactiva en la gestión de la movilidad de sus trabajadores, considerando la movilidad in itínere como un factor de riesgo laboral. Las empresas con una movilidad más sostenible, segura y económica tienen mayor competitividad en términos comparativos.

- A la Administración, como garante del bienestar social y ambiental, porque contribuye a reducir los costes sociales: la accidentalidad y la exclusión laboral; los costes ambientales: contaminación, ruido y ineficiencia energética y los costes económicos: congestión, pérdida de competitividad, todo ellos derivados de una movilidad insostenible. Y, como consecuencia, es el escenario más favorable a la actividad productiva lo que redunda en beneficio de todos.

- A los trabajadores, porque ahorran dinero, ganan tiempo personal y de descanso, reducen el riesgo de accidente, mejoran la salud y evitan la discriminación laboral de quienes no tienen acceso al automóvil.

Además la ciudadanía en general se beneficia de una mejor calidad de vida como consecuencia de la reducción de las externalidades negativas que afectan la salud

de forma directa, por ejemplo: la mejor calidad del aire; pero también de forma indirecta.

Administración

La Administración es el agente con mayor capacidad de actuación para modificar las actuales pautas de movilidad y accesibilidad de los trabajadores.

Mediante instrumentos como la planificación urbanística y territorial, la planificación y gestión del transporte y las infraestructuras viales, el desarrollo legislativo, la educación y la información, la aplicación de la fiscalidad ambiental o la investigación, los diferentes ámbitos de la Administración tienen a su alcance poder avanzar en la transformación del modelo.

Sin embargo, resulta imprescindible que busquen la colaboración del resto de agentes implicados, los sectores empresariales, los sindicatos y los prestadores de servicios de transporte, con objeto de progresar en la concertación de posiciones que hagan emerger nuevas pautas, hábitos y actitudes en el conjunto de trabajadores.

Empresas

Por parte de las empresas, es necesario que se contribuya a mejorar la movilidad cotidiana de los empleados como una cuestión no ajena a su actividad económica o productiva. Acceder en condiciones saludables al trabajo no solo es un derecho de todas las personas, sino también una mejora que redunda de forma positiva en el rendimiento de los trabajadores y, como consecuencia, en su resultado económico.

Si bien es cierto que cada empresa puede ejercer el derecho de implantar su sede

en la zona que considere más oportuna según sus intereses, deben ser conscientes de los impactos sociales, ambientales y económicos que conllevan las decisiones que tomen en esta materia. Incorporar la mejora de la movilidad y la accesibilidad a la estrategia corporativa como un valor añadido a corto, medio y largo plazo, en lugar de hacerlo como un problema laboral, tiene resultados positivos que redundan en una mejora de la competitividad y del balance empresarial.

Las políticas de responsabilidad social corporativa también son una buena oportunidad para incorporar en ellas la variable movilidad, del mismo modo que se ha realizado con cuestiones que tienen que ver con la salud del colectivo de trabajadores o con la calidad ambiental de los procesos y productos.

Los trabajadores

Desplazarse de modo sostenible y seguro hasta al puesto de trabajo es un derecho de los trabajadores. Reconocer los perjuicios sociales, económicos y ambientales de unas pautas de movilidad colectiva basadas en el uso predominante del vehículo privado de motor, es fundamental para cambiar el modelo y corregir los problemas que se derivan de ello.

Desde esta perspectiva, el derecho a una movilidad sostenible y segura no equivale a disponer de más infraestructuras viales que permitan acceder en vehículo privado a cualquier lugar del territorio, sino poner al alcance de los trabajadores, medios de transporte y sistemas de desplazamiento que les permitan acceder a su puesto de trabajo del modo más equitativo, seguro, económico y eficiente posible.

La representación de los trabajadores se convierte así en un instrumento funda-

mental. Pues hay que tener en cuenta, que el aumento del tiempo y dinero invertido en los desplazamientos, repercute negativamente en los trabajadores, mermando no solo su tiempo de dedicación a la familia, ocio, etc.., sino también su economía. La intervención sindical en materia de movilidad en los centros de trabajo puede ser ejercida o bien por los delegados de prevención o por los de medio ambiente que contempla el convenio colectivo de la industria química.

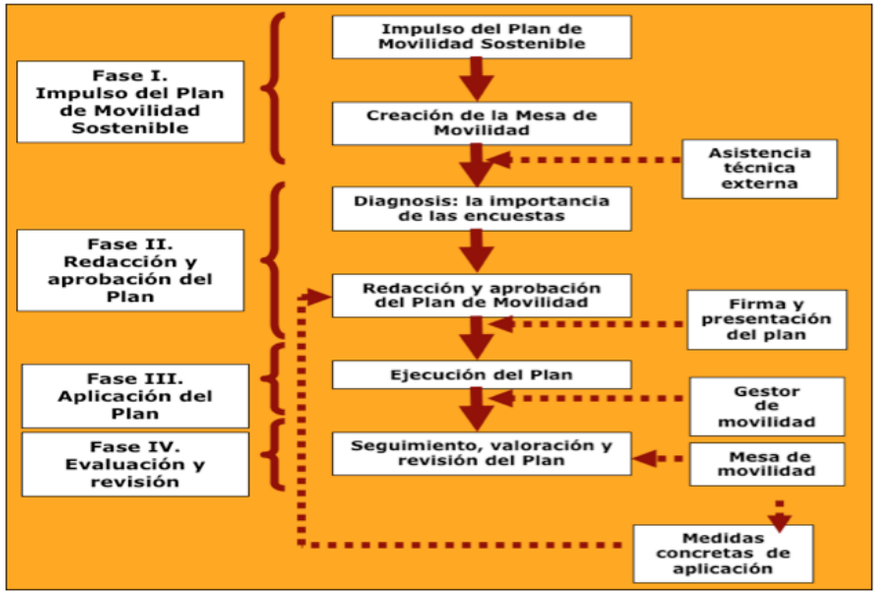
Al margen de lo que estos agentes puedan llevar a cabo, y del grado de implicación que asuman en la planificación y gestión de la movilidad colectiva, los trabajadores tienen también en su mano contribuir a avanzar hacia este modelo.

En este sentido, pueden actuar modificando sus hábitos de movilidad siempre que esto sea factible, a favor de los medios de transporte más sostenibles, considerando los desplazamientos a pie, en bicicleta o transporte público colectivo como verdaderas alternativas para la movilidad cotidiana.

Evaluar los costes reales de la movilidad en vehículo privado a motor (tanto económicos como ambientales como en términos de seguridad), y comparándolos con los costes de desplazarse en transporte público o en otras opciones de transporte, ayuda a tomar consciencia sobre el impacto que tiene dicha movilidad en la economía doméstica, así como los efectos negativos en forma de emisiones y el elevado riesgo de padecer un accidente de tráfico.

Organizar grupos de personas para compartir los desplazamientos en automóvil, o probar el servicio de coche multiusuario como alternativa a la posesión del vehículo, son dos posibilidades que también tienen a su alcance los trabajadores.

Esquema básico de las diversas fases e instrumentos para planificar y gestionar la movilidad en los centros de trabajo



La Mesa de movilidad

En el ámbito interno de las empresas hay que crear espacios estables de participación entre los representantes de los trabajadores y los representantes de la empresa.

Estos espacios pueden ser creados ex-novo o bien utilizar los ya existentes como el Comité Mixto de Seguridad y Salud en el Trabajo y Medio Ambiente que establece

el convenio del industria química, en el caso de las empresas que lo tuvieran. En todo caso, sea cual fuera el formato, se debe crear un grupo de trabajo específico en materia de movilidad vinculado a los temas de salud laboral y medio ambiente. Sí fuera necesario, puntualmente, pueden acudir a las reuniones las administraciones locales y sectoriales (con competencias en movilidad), así como los operadores de transporte y empresas suministradores de servicios de movilidad (empresas de autobuses, de servicios ferroviarios, de servicios de préstamo de bicicletas, servicios de coche compartido y carsharing, etc.), cuando se trate de abordar temas que les competan.

En estas Mesas deben estar también representados los trabajadores de servicios externos que trabajan en los mismos centros de trabajo. Aunque no pertenezcan a la empresa principal, igualmente generan movilidad y en muchas ocasiones por sus condiciones laborales están más necesitados de oferta de movilidad sostenible. El objetivo principal de la Mesa es promover y colaborar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, que ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en la empresa.

El principal problema al planificar y gestionar la accesibilidad y movilidad de trabajadores en los centros de actividad económica es la falta de un ente regulador y coordinador que detecte las insuficiencias y actúe de forma integral para encontrar soluciones. Tal como se ha planteado anteriormente, en las empresas se puede incorporar la movilidad en los ámbitos ya existentes de negociación, entre los representantes de los trabajadores y la Dirección de la empresa, o crearse uno nuevo para la ocasión.

Una Mesa de este tipo ha de ser un espacio permanente de debate y consenso, que permita llegar a acuerdos colectivos y facilite la ejecución de medidas de mejora. Además, debería tener una figura ejecutiva que garantice que sus decisiones y propuestas se lleven a cabo. Esta figura es el Gestor o coordinador de movilidad de empresa.

El Gestor de movilidad

El Gestor de movilidad deberá ser el responsable de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo. Deberá coordinar a los diferentes actores implicados, generar información y garantizar la aplicación del Plan de Movilidad.

Igualmente será responsable de difundir las medidas de movilidad sostenible. Por ello conjuntamente con la Mesa de movilidad deberá hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y valorar el grado de ejecución y de cumplimiento.

Las funciones, atribuciones y responsabilidades de un Gestor de movilidad se pueden concretar en los puntos siguientes:

- Trabajar para la aplicación de las propuestas del plan de movilidad
- Realizar acciones de negociación con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el centro de trabajo o zona de actividad, con el objetivo de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de movilidad.
- Realizar acciones informativas, formativas y de asesoramiento con relación al fomento de la movilidad sostenible a los trabajadores/as.
- Proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo,

movilidad en pie y en bicicleta, coche compartido y otros medios de transporte que redunden en mejorar la movilidad sostenible global del sistema.

- Garantizar la convivencia entre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías con el fin de evitar las disfunciones que puede haber por el hecho de que interactúen.
- Impulsar y mantener activos los canales de comunicación con los agentes de la Mesa y los servicios de información con los trabajadores.

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

06

Contenidos del plan de movilidad

6.1 Diagnosis de la situación
6.2 El plan de acción
6.3 Seguimiento y evaluación

El Plan de Movilidad

Fases de la elaboración de un Plan de movilidad:

1. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN

- ¿Cuál es el escenario de partida y qué problemas se detectan?
- Recogida de información, identificación de los problemas y comprensión de la situación de partida para evaluar el potencial de cambio y definir la estrategia a aplicar para lograr los objetivos propuestos.

2. ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

- ¿Qué queremos cambiar y a dónde queremos llegar?
- Adoptar soluciones para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura de los trabajadores, identificando a los agentes implicados en el proceso, el calendario de actuación y la inversión material y económica necesaria.

3. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

- ¿Qué mejoras hemos conseguido?
- Concreción de los beneficios sociales, ambientales y económicos de haber aplicado el Plan de acción y de la evolución de cada una de las medidas realizadas

6.1 Diagnosis de la situación

- ¿Cuál es el escenario de partida y qué problemas se detectan?
- Recopilación de la información
- Análisis de los datos
- Elaboración de las conclusiones

El estudio de un centro de trabajo aporta conocimiento sobre su dinámica y funcionamiento. Solo con este conocimiento se puede actuar en la dirección adecuada para transformar la realidad, de acuerdo naturalmente con los principios y objetivos estratégicos definidos previamente.

El análisis de la situación de un centro de actividad económica, con respecto a la accesibilidad de los trabajadores a su puesto de trabajo y los ámbitos que se relacionan o derivan de ello es, pues, el punto clave del proceso de implantación de un modelo más sostenible y seguro. La información que se obtiene sobre los hábitos de movilidad de las personas, la demanda y la oferta de servicios de transporte e infraestructuras, las problemáticas existentes, el balance social y ambiental de la movilidad o el impacto económico asociado, son aspectos determinantes del proceso de diagnosis.

Se deberá hacer un análisis de la accidentalidad, número de accidentes laborales de tráfico, tipo de accidentes, lugar donde han sucedido, posibles causas, etc.

Se debe pasar un cuestionario específico a los trabajadores del centro de trabajo, lo que dará una radiografía más ajustada de la demanda de movilidad y de las prácticas personales y colectivas, y permitirá identificar a los grupos sujetos a posibles mejoras o los que tienen comportamientos y actitudes en los que puede influirse. La información recogida también permite realizar un balance ambiental aproximado sobre las emisiones contaminantes y de efecto invernadero, la eficiencia energética global del sistema y la contaminación acústica.

Estos datos son fundamentales, por ejemplo, para planificar los servicios de transporte público colectivo del futuro, impulsar otros medios de transporte más eficientes y sostenibles o repartir más equitativamente el espacio público del polígono.

La etapa de análisis y diagnosis de la movilidad de los trabajadores del centro finaliza con la redacción de las conclusiones que deben servir para definir las líneas estratégicas de actuación y el planteamiento de las propuestas concretas.

Características del centro de trabajo

- Localización y dimensiones
- Sector de actividad.
- Número de trabajadores

Cuestionarios e información estadística disponible

- Cuestionarios de movilidad a los trabajadores (reparto modal, itinerarios habituales, horarios, tiempo invertido, costes de la movilidad, etc)
- Cuestionarios a los responsables de la empresa (área de prevención de riesgos laborales, RRHH...)
- Accidentalidad vial in itinere
- Balance ambiental (emisiones, ruido, eficiencia energética)
- Otros estudios

Los resultados de los cuestionarios repartidos a los trabajadores nos tiene que dar una serie de parámetros esenciales a la hora de hacer un Plan de Movilidad Sostenible:

- ¿De dónde venimos?
- Medio de transporte utilizado para acceder al trabajo: el cuestionario proporciona la información necesaria para describir el perfil de los desplazamientos

cotidianos. También se han de analizar los elementos de accesibilidad que afectan directamente la elección modal del transporte (congestión, accidentes, etc.).

- ¿Cuál es el horario?: una de las características del centro es que la mayor parte de los que acceden tienen un horario similar, con turnos de entrada y salida del trabajo concentrados en periodos concretos del día
- ¿Cuánto tiempo pasamos en el viaje del domicilio al trabajo?
- ¿Qué distancia recorremos para acceder al centro de trabajo y viceversa?
- ¿Qué desplazamientos pueden realizarse para ir a comer?
- ¿Cuánto dinero gastamos en el desplazamiento del domicilio al trabajo?
- Si posee carné de conducir o dispone habitualmente de coche
- Si ha padecido algún accidente in itínere y, en su caso, cuantos días ha estado de baja
- Conocimiento que se tiene de la oferta en modos sostenibles, etc...
- Condicionantes para cambiar el modo de desplazamiento

Medidas de organización y gestión de la movilidad

Se tendrán en cuenta aquellos elementos ya existentes en la empresa de gestión de la movilidad.

- Existencia de medidas de movilidad en la empresa (plus transporte, financiación títulos de transporte, gestión del coche compartido, gestión del aparcamiento, etc.)
- Presencia de elementos de la negociación colectiva para organizar y gestionar la movilidad en el centro de trabajo (pactos y / o acuerdos, apartado de movilidad en el convenio colectivo, Plan de prevención de riesgos laborales que incorpore la movilidad, etc.)
- Presencia dentro de la empresa algún ámbito de gestión de la movilidad

Oferta de movilidad y estacionamiento (redes de movilidad)

Igualmente, debe hacerse un análisis desde el punto de vista de la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad.

Se debe estudiar la disponibilidad y el estado de la oferta de los modos alternativos al vehículo privado motorizado para acceder al centro de trabajo:

- Oferta de transporte público (modos ferroviarios y autobuses urbanos e interurbanos) itinerarios, cobertura horaria, frecuencias, velocidad comercial
- Localización y estado de las paradas (marquesina, información, accesibilidad, iluminación etc.)
- Accesibilidad para las personas con movilidad reducida
- Estado de los itinerarios a pie y en bicicleta, tamaño de las aceras y estado de la pavimentación, presencia de obstáculos, pasos de peatones, semáforos, etc.
- Presencia y tipo de carriles bici (segregados en calzada, en la acera, etc.), Oferta de aparcamiento de bicicletas seguro y suficiente, duchas y vestuarios a las empresas
- Autobuses o microbuses de empresa
- Servicio de coche compartido y / o coche a la demanda (carsharing)
- Red viaria (accesos directos, control de acceso, congestión, etc.)
- Oferta y gestión del aparcamiento por vehículos en la calzada, en los parkings y en los centros de trabajo

Así se logrará una visión general del volumen global de desplazamientos, así como de la distribución modal de la movilidad, determinando los indicadores básicos que serán utilizados a la hora de desarrollar el Plan. En el momento que se disponga de toda esta información, se definirá el escenario actual de la movilidad, procediendo al balance social y ambiental del conjunto de los desplazamientos.

6.2 Plan de acción

- Definición de las líneas estratégicas
- Planteamiento de las medidas de actuación
- Elaboración del Plan de acción

Una vez completado y consensuado el diagnóstico de la situación actual de la movilidad, deberá procederse a la presentación de la misma al conjunto de trabajadores para que hagan sus aportaciones y, así, pasar a las siguientes etapas del Plan: elaboración de las propuestas y definición del Plan de acción.

Así pues, ya analizada la información recopilada, realizada la diagnosis y extraídas las conclusiones, el procedimiento de estudio de la movilidad de un centro de actividad laboral continúa con el planteamiento de los objetivos y líneas estratégicas que deben agrupar las diferentes propuestas de actuación.

Propuestas de actuación

Dentro del conjunto de medidas contempladas en el Plan de movilidad las habrá internas y externas.

Las medidas internas son todas aquellas en que la misma empresa puede ejecutar porque están dentro de sus atribuciones y son potestad suya implantarlas.

Las medidas externas son aquellas medidas en que la empresa puede solicitar su implantación, e influir en su ejecución aunque la actuación dependa de otros, principalmente de las distintas administraciones públicas, según sus competencias o de otros organismos como los operadores de transporte público.

Por ejemplo: una línea estratégica del Plan de movilidad puede ser ampliar el uso del transporte público entre los trabajadores de la empresa.

Como medida interna para incentivar su uso la empresa puede entregar abonos de transporte público a los trabajadores. Paralelamente, se puede solicitar al Ayuntamiento y a la empresa de autobuses de la zona que mejoré la oferta, adecuando el horario a las necesidades laborales.

Para que sea un documento verdaderamente efectivo, es necesario que, de cada medida se concreten los siguientes aspectos:

- Prioridad en el conjunto del Plan
- Período de realización y plazos
- Agentes implicados y colaboradores externos
- Persona o personas responsables
- Presupuesto, recursos necesarios y financiación
- Beneficios sociales, ambientales y económicos esperados
- Indicadores de seguimiento

El Plan de acción constituirá, de este modo, el documento marco y básico de trabajo que planificará el trabajo de la Mesa de movilidad para avanzar en la mejora de la movilidad sostenible y segura de trabajadores. La figura del Gestor de movilidad también tendrá un papel fundamental en la puesta en funcionamiento y seguimiento de las medidas, puesto que en el caso más habitual que el análisis y la elaboración técnica del plan de movilidad vaya a cargo de una consultora externa, ésta consultora se desvinculará parcialmente del proyecto tras definir y consensuar las medidas a adoptar.

Una gran parte de las propuestas implicará necesariamente la intervención de más de un agente. Las actuaciones, por lo tanto, deben ser vistas como un proyecto común y colectivo, que requiere la colaboración y cooperación de todos los sectores implicados.

El impulso del Plan debe ir acompañado también de acciones informativas que aporten conocimiento e instrumentos a trabajadores para estimular un cambio de actitudes y hábitos. Esta transmisión de información debe realizarse en clave positiva y creativa con objeto de hacer entender que el objetivo no es estigmatizar el automóvil y las personas que lo utilizan, sino introducir nuevas perspectivas y formas de entender la movilidad cotidiana, a fin de que a partir de todas las alternativas de transporte que los ciudadanos tenemos al alcance seamos capaces en cada momento de optar por la más adecuada y la más beneficiosa, tanto para nosotros como para el conjunto de la sociedad.

Avanzando en dicha línea, es importante facilitar información suficiente a los trabajadores para que puedan desplazarse a sus puestos de trabajo en las mejores condiciones de bienestar, minimizando los impactos ambientales y sociales, y con

el menor coste económico posible. Esta capacitación permitirá, además, que los trabajadores se conviertan en agentes activos, como por ejemplo: pedir mejoras en los servicios públicos.

En esta fase se especificarán las medidas concretas necesarias para la consecución de los objetivos y de los escenarios planteados en el futuro. Se incidirá en la necesidad de que cada una de las medidas debe adaptarse a la empresa, su funcionamiento, a sus horarios, el número de trabajadores o en la dimensión espacial del centro.

Para ello se realizará el Plan de acción, planteando e impulsando las medidas correctoras y de actuación. Se deben hacer propuestas operativas concretando objetivos temporales, incluyendo el presupuesto y la responsabilidad de ejecución de las medidas. Las medidas que se pueden incluir en el Plan de acción pueden ser las siguientes:

A. Desplazamientos a pie y en bicicleta:

> Garantizar unos itinerarios seguros y cómodos con aceras anchas, pavimentadas, bien iluminadas, control de la indisciplina en el aparcamiento, etc.
> Cumplimiento de las normas y criterios para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida
> Edición de una guía informativa que recoja las recomendaciones básicas para la realización de los trayectos en bicicleta incluyendo los itinerarios más seguros y accesibles
> Instalación de aparcamientos de bicis seguros y resguardados, prioritariamente en el interior de los edificios.
> Instalar vestuarios y duchas

> Implantación de una flota de bicicletas del centro de trabajo
> Creación de un servicio público de préstamo de bicicletas
> Pacificar el tráfico del entorno del centro de trabajo, reduciendo la velocidad de los vehículos

B. Desplazamientos en transporte público:

> Informar a los trabajadores de la oferta de transporte público
> Solicitar unos horarios de transporte público más adecuados a las entradas y salidas de los trabajadores, reforzar las frecuencias y la capacidad
> Pedir que se implanten nuevos servicios y adecuar las líneas de autobús existentes, cambiando itinerarios para mejorar la cobertura territorial y acercar las paradas a los centros de trabajo
> Bonificación de los abonos de transporte de los trabajadores. En el RD-Ley 6/2010 y en el RD 1788/2010, se aprueba y se reglamenta respectivamente, una exención en el pago del IRPF de los trabajadores de las cuantías satisfechas para desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo en transporte público, con el objetivo de incentivar fiscalmente la utilización de los medios de transporte público colectivo

C. Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa

> Garantizar el acceso a todos los trabajadores de un mismo centro de trabajo sin exclusiones, incluyendo trabajadores externos
> Mancomunar entre empresas el servicio de autobús para convertirlo en el autobús del polígono, parque empresarial, etc.
> Garantizar la intermodalidad con otros servicios de transporte público

> Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades

D. Gestión sostenible del aparcamiento

> Priorizar el aparcamiento gratuito para personas con minusvalías, embarazadas, coches compartidos, trabajadores con escasas o nulas posibilidades de utilizar alternativas, etc.
> Tarificar el aparcamiento para financiar las actuaciones de movilidad sostenible
> Proceder a reducir el espacio de aparcamiento en el espacio público y en el interior de las empresas para desincentivar el uso del coche, siempre que se cuente con alternativas adecuadas en modos sostenibles

E. Apoyo al coche compartido

> Garantizar las mejores plazas de aparcamiento dentro o fuera del recinto de las empresas
> Crear un espacio en el portal web de la empresa para ponerse en contacto los potenciales usuarios del coche compartido o participar en un portal web del coche compartido entre empresas, por ejemplo del polígono industrial donde se localiza el centro de trabajo
> Buscar la fórmula para asegurar el regreso a casa, en el caso de que no haya posibilidad de volver en coche compartido.
> Ofrecer incentivos económicos, vales gasolina, etc.

F. Otras medidas:

> Construir un portal web de movilidad para informar de las alternativas al uso del coche y comunicarse con el Gestor de movilidad para consultas, sugerencias y quejas.
> Incluir en la evaluación de riesgos laborales los accidentes de tráfico y establecer las medidas de prevención basadas en los modos alternativos al vehículo privado
> Promover el teletrabajo garantizando los derechos laborales
> Campaña de difusión del Plan de movilidad y de concienciación y sensibilización para el cambio de hábitos
> Elaborar una guía de movilidad que recoja toda la oferta de modos sostenibles para acceder al centro de trabajo

6.3 Seguimiento y evaluación del plan

- Elaboración de un informe de valoración
- Presentación a la Mesa de movilidad
- Actualización del Plan de acción

Una vez llevadas a la práctica las propuestas de actuación planteadas en el plan de acción, y una vez haya transcurrido el tiempo necesario para consolidar las medidas aplicadas, es necesario realizar una evaluación de los resultados conseguidos. Este seguimiento es totalmente imprescindible para determinar el grado de éxito o de fracaso de la estrategia planteada, así como las causas que han dado lugar a dicho resultado.

La Mesa o Consejo de movilidad, a través de la figura del Gestor, debe llevar a cabo la evaluación, de acuerdo con la periodicidad que se haya establecido.

Dado que el plazo de realización de cada medida será diferente -mientras algunas se aplicarán a corto plazo, otras lo serán a medio o largo plazo-, probablemente deberán definirse diferentes niveles temporales de revisión.

Sea como fuere, el proceso de evaluación, como en el caso del resto de fases de elaboración del Plan, debe contar con la participación activa de todos los agentes implicados de la Mesa, ya que las medidas aplicadas habrán sido consensuadas previamente por todos ellos.

Si bien en la mayoría de los casos, esta valoración puede basarse en indicadores numéricos que permitan ver la evolución de un determinado fenómeno (usuarios del transporte público, plazas de aparcamiento, usuarios del vehículo privado...), no todas las mejoras podrán ser determinadas por esta vía, sino que será necesario introducir análisis cualitativos que vayan más allá de las cifras.

En muchos casos, definir tendencias y comportamientos generales será más útil que encontrar un dato determinado.

Las campañas informativas o la edición de materiales divulgativos, por ejemplo, no pueden mesurarse en términos numéricos, sino que tienen que ver con una actuación cualitativa. En muchos casos, incluso, los resultados obtenidos en diferentes actuaciones deberán ser leídos de forma cruzada e integrada con la colaboración de los diferentes agentes, puesto que pueden tener opiniones y posicionamientos divergentes. De todos modos, en ningún caso los indicadores deben convertirse en un objetivo en sí mismos.

Toda esta información de carácter cualitativo y cuantitativo debe permitir elaborar un informe de valoración del grado de aplicación del Plan, que contendrá un análisis a tres niveles:

- estado de ejecución y beneficios logrados con cada medida de actuación.
- estado de ejecución de cada línea estratégica.
- estado de ejecución global.

El informe debe ser valorado y aprobado por los miembros de la Mesa, incorporando los puntos fuertes y débiles que se han manifestado durante el proceso de implantación de las diferentes medidas. Será trabajo del Gestor de movilidad actualizar posteriormente los contenidos del Plan de acción con objeto de adaptarlos a la nueva situación y planificar las futuras actuaciones.

El Plan de acción es, sobre todo, un documento vivo y abierto que de forma periódica debe ser revisado y reformulado, incluso, si es necesario, en los valores y principios que lo impulsan.

Seguimiento del plan de acción

Ejemplos de algunos de los indicadores -cuantitativos- a aplicar

Indicadores	Estado Inicial	Tendencia deseable	Valor logrado	Indicadores relacionados
1. Reparto modal: > Uso Coche > A pie > Bicicleta > Coche compartido > Coche multiusuario > Transporte público				
2. Usuarios mensuales del trans porte público: > Autobus > Tren				
4. Plazas de aparcamiento en el centro de trabajo > Automóviles > Motos > Bicicletas > coche compartido				
5. Accidentes laborales de tráfico > Número anual de accidentes in itínere > Número anual de accidentes en misión				
6. Calidad ambiental > Niveles de ruido > Niveles de emisiones (NOx, PM)				

07

Anexo I: Conceptos y definiciones

Accidente de trabajo:
Toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Accidente de tráfico laboral:
Aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

Accidentes de tráfico en jornada laboral "en misión":
Aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

Accidente de conductores profesionales:
Aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

Accidente "en-misión":
Aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

Accidentes de tráfico “in itínere”:

Aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación. Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itínere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones voluntarias durante el trayecto y, que se emplee el itinerario habitual.

A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes “in itínere”.

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

08

Anexo II: Modelos de encuestas

> Programa de trabajo
> Encuestas para la diagnosis del plan
> Acciones correctoras / listado de medidas correctoras

Anexo II: Modelos de encuestas

Anexo II. A: Programa de trabajo

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	RECURSOS ECONÓMICOS	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Convocatoria de la reunión														
Nombramiento responsable plan de movilidad														
Nombramiento equipo responsable														
Definición objetivos e indicadores														
Recogida de datos														
Recogida datos accidentalidad de la empresa														
Estudio de la movilidad de los trabajadores (encuestas)														
Realización del diagnóstico														
Planificación acciones correctoas														
Control y seguimiento														

Elaborado por:

Fecha y firma:

Aprobado por Dirección:

Fecha y firma:

Anexo II.B: Encuestas para la diagnosis del plan

1. PUESTO DE TRABAJO: .....

2. GÉNERO: **HOMBRE** ☐ **MUJER** ☐

3. EDAD: .....

4. TRABAJO A TURNOS: **SI** ☐ **NO** ☐

5. JORNADA LABORAL: **CONTINUA** ☐ **PARTIDA** ☐ **FLEXIBLE** ☐

HORARIO: .....

6. SI TIENE JORNADA PARTIDA, ¿DÓNDE COME?: **EN LA EMPRESA** ☐ **SE DESPLAZA A CASA** ☐

OTROS (indicarlos).....

7. DISPONE DE CARNET DE CONDUCIR: **SI** ☐ **NO** ☐

8. DISPONE DE VEHÍCULO PROPIO: **SI** ☐ **NO** ☐

9. ¿QUÉ DISTANCIA APROXIMADA RECORRE EN SU VIAJE AL CENTRO DE TRABAJO? ..... **KM**

10. MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO HABITUALMENTE EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL CENTRO DE TRABAJO (IDA):

☐ **VEHÍCULO PROPIO**	☐ **COCHE COMPARTIDO**	☐ **ANDANDO**
☐ **AUTOBÚS INTERURBANO**	☐ **METRO**	☐ **MOTO**
☐ **AUTOBÚS DE EMPRESA**	☐ **TRANVÍA**	☐ **BICI**
☐ **AUTOBÚS URBANO**	☐ **TREN**	

11. ORIGEN DEL TRAYECTO DE IDA: **DOMICILIO** ☐ **OTROS** .....

12. TIEMPO TOTAL INVERTIDO (EN MINUTOS) EN LA IDA: .....

13. MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO HABITUALMENTE EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL CENTRO DE TRABAJO (VUELTA):

☐ **VEHÍCULO PROPIO**	☐ **COCHE COMPARTIDO**	☐ **ANDANDO**
☐ **AUTOBÚS INTERURBANO**	☐ **METRO**	☐ **MOTO**
☐ **AUTOBÚS DE EMPRESA**	☐ **TRANVÍA**	☐ **BICI**
☐ **AUTOBÚS URBANO**		

14.DESTINO DEL TRAYECTO DE VUELTA: **DOMICILIO** **OTROS**.....

15.TIEMPO TOTAL INVERTIDO (MINUTOS) EN LA VUELTA:.....

16.RAZONES POR LAS QUE UTILIZA EL COCHE PARTICULAR CUANDO ESE SEA SU MEDIO DE TRANSPORTE:

- ☐ **ES MÁS COMODO EL COCHE**
- ☐ **ES MÁS RAPIDO EL COCHE**
- ☐ **EXCESO DE TRANSBORDOS**
- ☐ **LAS PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESTÁN LEJOS DE MI TRABAJO**
- ☐ **LOS HORARIOS NO SON COMPATIBLES**
- ☐ **LAS PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESTÁN LEJOS DE MI CASA**
- ☐ **LA FRECUENCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO ES INSUFICIENTE**
- ☐ **NECESITO EL COCHE PARA DESPLAZARME A LO LARGO DE MI JORNADA**
- ☐ **NO HAY TRANSPORTE PÚBLICO QUE ME LLEVE AL TRABAJO O CERCA DE ÉL**
- ☐ **OTROS** .....

17.EN CASO DE UTILIZAR VEHÍCULO PRIVADO, ¿ESTARÍA DISPUESTO A CAMBIAR SUS HÁBITOS DE TRANSPORTE?

SI ☐ **NO** ☐

18.DONDE APARCA NORMALMENTE: **EN EL PARKING DE LA EMPRESA** ☐ **CERCA DE LA EMPRESA** ☐

EN UN APARCAMIENTO DE PAGO CERCANO ☐

19.¿CUÁNTO GASTA AL MES YENDO Y VOLVIENDO AL TRABAJO?: .....

20.¿ESTÁ SATISFECHO CON SU ELECCIÓN DE MODALIDAD DE TRANSPORTE?

SI ☐ **NO** ☐ **PARCIALMENTE (explicar razón)**.....

21. EN EL CASO DE DISPONER LA EMPRESA DE AUTOBÚS DE EMPRESA ¿BAJO QUE CONDICIONES SE ANIMARÍA A UTLIZARLO EN SU DESPLAZAMIENTO DIARIO AL CENTRO DE TRABAJO?

- ☐ **SI HUBIERA UNA PARADA MÁS CERCANA A MI DOMICILIO**
- ☐ **SI EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO FUERA MAS CORTO**
- ☐ **SI LOS HORARIOS DE SERVICIO SE ADECUARÁN MÁS A MIS HORARIOS DE TRABAJO**
- ☐ **OTROS:**.....

22.SI UTILIZA COCHE COMPARTIDO, ¿CÓMO SE ORGANIZA SU USO?

☐ **POR DÍAS** ☐ **POR SEMANAS** ☐ **OTROS (indicar)** .....

23.ESTARÍA DISPUESTO A COMPARTIR COCHE: **SI** ☐ **NO** ☐

24.¿QUE CONDICIONES LE ANIMARÍAN A COMPARTIR EL COCHE EN SU DESPLAZAMIENTO DIARIO AL CENTRO DE TRABAJO?

- ☐ **SI AYUDARAN A ENCONTRAR A ALGUIEN CON LAS MISMAS PAUTAS DE DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO**
- ☐ **SI GARANTIZARAN LA VUELTA A CASA EN CASO DE QUE EL ACOMPAÑANTE CONDUCTOR FALLARA**
- ☐ **SI HUBIERA APARCAMIENTO RESERVADO PARA QUIENES COMPARTEN COCHE**
- ☐ **SI LAS TARIFAS DE APARCAMIENTO (EN SU CASO) FUERAN MENORES PARA QUIENES COMPARTEN COCHE**
- ☐ **OTROS**.....
- ☐ **NINGUNA**

25.REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN (DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS DURANTE LA JORNADA LABORAL, EN EL CUMPLIMIENTO DEL TRABAJO). **SI** ☐ **NO** ☐

26.SI REALIZA DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN:

DISTANCIA RECORRIDA EN CADA JORNADA EN TERMINO MEDIO: ..... **KM**

27.MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN:

☐ **COCHE EMPRESA** ☐ **VEHICULO PROPIO** ☐ **OTROS (indicar)**.....

28.PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO CON LOS QUE SE ENCUENTRA A LA HORA DE DESPLAZARSE (INDIQUE TODOS LOS QUE CONSIDERE ADECUADOS, EN SU CASO):

- ☐ **INTENSIDAD DE TRÁFICO.**

- ☐ **CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS.**
- ☐ **CUMPLIR CON LOS HORARIOS DE ENTRADA DE LA EMPRESA.**
- ☐ **SU VEHÍCULO O EL MEDIO DE TRANSPORTE.**
- ☐ **SU PROPIA CONDUCCIÓN.**
- ☐ **SU ESTADO PSICOFÍSICO (CANSANCIO, ESTRÉS, SUEÑO, ETC.).**
- ☐ **OTROS CONDUCTORES.**
- ☐ **ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA / VÍA.**
- ☐ **OTROS** .....

29.INDIQUE QUÉ MEDIDA PIENSA QUE PUEDE FACILITAR Y HACER MÁS SEGUROS SUS DESPLAZAMIENTOS:

- ☐ **TELETRABAJO.**
- ☐ **FLEXIBILIDAD DE HORARIOS.**
- ☐ **AYUDAS AL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**
- ☐ **RUTAS DE EMPRESA.**
- ☐ **FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL.**
- ☐ **OTRAS** .....

30.¿HAS TENIDO ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN HORARIO DE TRABAJO?: **SI** ☐ **NO** ☐

31.¿CUALES FUERON LAS CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE?

- ☐ **DAÑOS MATERIALES**
- ☐ **LESIONES CORPORALES SIN BAJA**
- ☐ **LESIONES CORPORALES CON BAJA**

DIAS DE BAJA:.....

32.¿HAS TENIDO ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁFICO EN EL TRAYECTO DESDE EL DOMICILIO A LA EMPRESA O VICEVERSA?: **SI** ☐ **NO** ☐

33.¿CUALES FUERON LAS CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE?

- ☐ **DAÑOS MATERIALES**
- ☐ **LESIONES CORPORALES SIN BAJA**
- ☐ **LESIONES CORPORALES CON BAJA**

DIAS DE BAJA:.....

34.SI HAS TENIDO ACCIDENTE DE TRAFICO DURANTE LA JORNADA DE TRABAJO ¿LO NOTIFICASTE A LA EMPRESA?:

SI ☐ NO ☐

35.SI HAS TENIDO ACCIDENTE DE TRAFICO YENDO O VOLVIENDO AL TRABAJO ¿LO NOTIFICASTE A LA EMPRESA?:

SI ☐ NO ☐

36.¿QUÉ MEDIDAS DE PREVENCIÓN APLICA LA EMPRESA PARA QUE NO OCURRAN ESTE TIPO DE ACCIDENTES?

37.¿QUÉ ACTUACIONES SUGIERE PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO O PRIVADO HASTA EL CENTRO DE TRABAJO?

38.¿LA EMPRESA CUENTA CON UN LAN DE MOVILIDAD O HA INICIADO MEDIDAS PARA PROMOVER EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, EL COCHE COMPARTIDO, LA BICIBLETA, ETC.. EN SUS DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO?

SI ☐ NO ☐

SI HA RESPONDIDO SI ¿PUEDE ESPECIFICAR CUALES?

Anexo II.C: Acciones correctoras

	Responsable		Fecha		
Acciones Propuestas	Ejecución	Seguimiento	Prevista	Fin	Presupuesto

Listado de medidas que las empresas pueden adoptar:

MEDIDAS PARA DISMINUIR LOS RIESGOS ASOCIADOS A LOS DESPLAZAMIENTOS EN MISIÓN

Integrar la seguridad vial
Se debe integrar la seguridad vial en la organización de la actividad preventiva de la empresa, del mismo modo que para el resto de riesgos laborales y en todas sus fases (identificación-evaluación de riesgos, plan de prevención y vigilancia de la salud) y, además, siguiendo los principios de la acción preventiva.

Planificar las visitas
Planificar el transporte de mercancías o valijas entre delegaciones o incluso con proveedores o clientes acumulándolos para concentrarlos en días concretos y zonas concretas

Facilitar información sobre prevención de accidentes laborales de tráfico
A través de manuales para la prevención de los accidentes laborales de tráfico a los trabajadores que realizan desplazamientos en misión.

Impartir formación en conducción segura
Se debería realizar campañas de sensibilización y cursos de conducción segura dirigidos a todos los trabajadores susceptibles de realizar desplazamientos en jornada. Realizar cursos teórico-prácticos de conducción segura y eficiente.

Establecer un sistema de videoconferencia
Facilitar que las reuniones entre delegaciones o incluso con clientes o proveedores,

se realicen mediante videoconferencia. La empresa además de facilitar las herramientas, formará a los trabajadores en su utilización.

Realizar un inventario de proveedores y clientes con posibilidad de uso de videoconferencia

Introducir el e-learning
Impartir la formación a los trabajadores a distancia o mediante Internet en vez de tener que desplazarse para recibirla.

Revisión de los distintos parámetros técnicos relacionados con el vehículo
Garantizar que los distintos vehículos que formen parte de la flota cumplan los requisitos pertinentes en materia de seguridad (mantenimiento del vehículo, repuestos obligatorios, etc..).

MEDIDAS PARA DISMINUIR LOS RIESGOS ASOCIADOS A LOS DESPLAZAMIENTOS IN ITINERE

Realizar un Plan de Movilidad en la empresa
Realizar un diagnóstico de la situación para conocer los puntos débiles sobre los que se debe actuar prioritariamente. Elaborar e implantar un Plan de movilidad

Realizar formación específica en seguridad vial
Formar a todos los trabajadores en materia de seguridad vial.

Realizar gestiones con las autoridades competentes para inducir mejoras en el transporte público y el transporte verde

La empresa puede realizar gestiones con la Administración y Autoridades Competentes para conseguir:

- Establecer paradas cercanas a la empresa.
- Conseguir horarios de transporte público coincidentes con la entrada/salida del trabajo.
- Aumento o establecimiento de frecuencias adecuadas de transporte público.
- Facilitar o eliminar transbordos consiguiendo coincidencias de horario entre transportes.
- Etc.

Realizar campañas de concienciación específicas

La empresa puede realizar campañas sobre prevención de accidentes laborales de tráfico, conducción segura y empleo de medios alternativos al vehículo particular para que los trabajadores tomen conciencia del riesgo existente y las medidas a adoptar. También se podrán realizar campañas de formación inicial, periódica, después de accidentes, previo a periodos festivos, etc.. Estas campañas podrán realizarse mediante: folletos, carteles, charlas, presentaciones power point enviados por correo electrónico, ...

Informar a los trabajadores sobre las rutas y horarios del transporte publico

Cuando la empresa conozca los diferentes tipos de transporte público que se pueden utilizar para acceder al puesto de trabajo así como su horario y frecuencia, ésta dará a conocer dicha información mediante el tablón de anuncios, envío de correo informativo al domicilio, envío de correo electrónico o medios similares a los que

tenga acceso todos los integrantes de la plantilla.

Promover el uso del coche compartido en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo

La empresa puede promover este tipo de medio de transporte a través de:

- Información y ayuda para compartir coches privados, provocando la realización de reuniones informativas, anunciándolo en el tablón de anuncios o intranet,...
- Poner a disposición de los trabajadores coches o furgonetas de empresa para el transporte colectivo.
- Invitar a los trabajadores al empleo de coche compartido mediante reuniones o campañas.

Promover el uso de la bicicleta en los desplazamientos de ida o vuelta al trabajo

Inducir el empleo de bicicletas dotando de aparcamiento para ellas en la empresa, induciendo el establecimiento de carriles bici para acceder a la empresa o polígono, o incluso ofreciendo bicicletas a los trabajadores que vivan cerca del centro de trabajo.

Gestionar el aparcamiento

Cuando no existan plazas suficientes para todos los empleados se puede priorizar el uso de las plazas a aquellos que más lo necesiten como trabajadores con movilidad reducida, o trabajadores que comparten vehículo, trabajadores que utilizan su vehículo para la realización de sus funciones, etc.

Establecer incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de empresa.

La empresa puede establecer incentivos económicos o sociales para que sus trabajadores opten por el transporte público o de empresa.

Plan de movilidad

Implantar rutas de empresa con autobuses o microbuses

La empresa puede contratar un servicio de autobuses o microbuses que diariamente realizarán una ruta preestablecida, recogiendo en las diferentes paradas a los trabajadores y trasladándolos hasta el centro de trabajo. De igual manera se procederá al final de la jornada al traslado de los trabajadores hasta las paradas preestablecidas.

Implantar un transporte colectivo tipo lanzadera

En aquellos casos en los que los trabajadores no utilicen el transporte público por encontrarse la parada del mismo alejada del lugar de trabajo, la empresa contratará los servicios de un autobús o microbús para que recoja a los trabajadores en dicha parada o ruta de paradas de transporte público y los traslade hasta el lugar de trabajo. De igual modo se procederá al finalizar la jornada de trabajo.

Teletrabajo

En los puestos en los que sea posible, la empresa puede facilitar los medios necesarios para que los trabajadores realicen tareas desde su domicilio o desde los diferentes centros de trabajo de la empresa, manteniendo las mismas condiciones laborales.

Actuar sobre la flexibilidad horaria. Adecuación de los horarios de entrada y salida

Permitir la entrada y salida a distintos horarios para poder acceder a transporte público o moverse en horarios con menos congestión de tráfico.

Cuando la empresa identifica que un grupo de trabajadores no utiliza el transporte público existente por no coincidir con su hora de entrada o salida del puesto de trabajo, la empresa debería modificar dicha hora para adecuarla.

PLAN DE MOVILIDAD

PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE ORIGEN LABORAL EN LA INDUSTRIA QUÍMICA

09

Anexo III: Buenas prácticas en movilidad al trabajo

- El plan de movilidad del Campus Repsol (Madrid)
- El coche compartido en DENSO (Sant Fruitós de Bages, Barcelona)
- La promoción de la Bicicleta en ASR. Utrecht (Holanda)
- El I-BUS, El bus de empresa compartido (Puerto de Amberes, Bélgica)

El plan de movilidad del Campus Repsol (Madrid)

Según la página web la seguridad vial en la empresa. Buenas prácticas. Editado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Dirección General de Tráfico

Objetivos:

- Fomentar una movilidad más sostenible y segura, disminuyendo el impacto ambiental
- Evaluar el riesgo de seguridad vial laboral y establecer medidas para prevenir la siniestralidad.
- Difundir y unificar las iniciativas sobre movilidad sostenible y seguridad vial entre los diferentes negocios y áreas de la empresa.
- Posicionarse como empresa referente en políticas de movilidad sostenible y seguridad vial

Descripción de la acción:

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial se plantea como una herramienta que permite establecer medidas para la mejora de la movilidad en los desplazamientos de los empleados de Repsol desde su domicilio hasta el centro de trabajo y viceversa

(desplazamientos in itínere), así como dentro de su jornada laboral (desplazamientos en misión).

Se ha analizado el entorno en el que se encuentra ubicada la nueva sede y se ha llegado a acuerdos con la Administración para mejorar la movilidad de los empleados.

Campus Repsol, reconocido por sus buenas prácticas en seguridad vial

El Plan de Movilidad y Seguridad Vial del Campus Repsol ha sido distinguido con el premio Buenas Prácticas de Seguridad Vial Laboral, que reconoce la labor de instituciones, empresas y administraciones en la prevención de accidentes de tráfico en el trabajo. Con el galardón, concedido por la DGT, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) y la Fundación Española para la Seguridad Vial, se ha destacado el plan puesto en marcha por la compañía coincidiendo con el traslado a su nueva sede corporativa en Madrid, Campus Repsol.

El plan busca mejorar la seguridad en los trayectos diarios de los casi 4.000 empleados que trabajan en la sede, tanto desde su domicilio hasta Campus Repsol como dentro de la jornada laboral, e incluye medidas para disminuir el número de desplazamientos impulsando programas que la compañía ya tiene en marcha como el teletrabajo, las reuniones no presenciales (telemeeting) o el horario flexible.

Asimismo, se están realizando campañas de formación y sensibilización en seguridad vial entre los empleados de Campus. El plan también fomenta la movilidad sostenible con recursos como un servicio de car sharing con vehículos eléctricos para el desplazamiento entre los centros de trabajo de la compañía.

En el año 2005, Repsol firmó la Carta Europea de Seguridad Vial y, en los últimos años, este ámbito ha ido ganando peso en sus políticas de seguridad, medioambiente y responsabilidad social corporativa

Fuentes:
http://www.repsol.com/es_es/corporacion/prensa/newsletter/seguridad-vial-prioridad-campus-repsol.aspx

El coche compartido en DENSO (Sant Fruitós de Bages, Barcelona)

La empresa DENSO es una fábrica de componentes para Automóviles que tiene una plantilla de unos 650 trabajadores y cuenta con un amplio espacio interior de aparcamiento de coches.

La empresa está localizada en la comarca industrial del Bages, bien conectada con la red viaria, en el polígono industrial de Santa Ana, a poco menos de 10 quilómetros de la ciudad de Manresa de donde proceden buena parte de los trabajadores. Hay una línea de autobús que une el polígono con la ciudad, pero debido a sus horarios que no coinciden con las entradas y salidas de los diversos turnos de los trabajadores no la utilizan. El acceso a pie sería factible y especialmente en bicicleta, desde el núcleo urbano más cercano que está a tan solo 2 quilómetros. Pero las malas condiciones del recorrido hacen muy difícil que el trayecto se pueda realizar con suficiente comodidad y seguridad.

Por todo ello, el acceso mayoritario de los trabajadores es con vehículo privado motorizado.

La Dirección de la empresa, con la implicación del comité de empresa impulso la introducción del coche compartido como manera de disminuir el acceso mayoritario en coche con el conductor en solitario.Con esta iniciativa se pretendía concienciar a los empleados para que acudieran a trabajar varias personas en un mismo coche, con lo que, aparte de las mejoras medioambientales, se conseguiría también mejorar la actual situación de saturación del estacionamiento de los trabajadores.

Para incentivar a los empleados que participan en este proyecto, se reservaron las plazas de parking más cercanas a la puerta de acceso a fábrica para los coches con alta ocupación. Las plazas reservadas se denominaron plazas verdes.

Para poder hacer uso de estas plazas, el coche debe estar ocupado como mínimo por dos personas que no residan en el mismo domicilio. Inicialmente, se reservaron 15 plazas, número que se ha ido incrementando gracias a la aceptación que ha tenido la medida entre los trabajadores.

Para aparcar en la zona reservada al entrar al aparcamiento obtienes un ticket verde que se debe colocar bien visible sobre la guantera para que se identifique que el vehículo es de coche compartido.

Semestralmente, la empresa otorga además unos premios económicos en vales de gasolina a las personas que acumulan más tickets verde
http://movilidad.istas.net

La promoción de la Bicicleta en ASR. Utrecht (Holanda)

ASR es una empresa de seguros con 4.600 trabajadores con su sede central localizada en el parque de negocios de Rijnsweerd de la ciudad de Utrecht. El parque de negocios alberga un total de 8.000 trabajadores y el cercano Parque de las Ciencias de Utrecht unos 20.000 trabajadores y la universidad vecina cuenta con 50.000 estudiantes. El parque de negocios de Rijnsweerd y el Parque de las Ciencias son dos áreas de actividad atractivas y se prevé su ampliación futura.

La zona cuenta con accesos directos a dos autopistas. Enfrente del edificio de oficinas de ASR hay una parada de autobús con servicios locales y regionales. Y la estación central de tren de Utrecht se encuentra a poco menos de cuatro quilómetros. La red viaria, el transporte público (autobús y tren) están saturados y en los próximos años no se preveían proyectos para ampliar las infraestructuras de transporte. Las Infraestructuras y servicios de movilidad han llegado al máximo de la capacidad. Cada vez se genera más movilidad en el área ya de por sí muy saturada. En consecuencia la congestión para acceder a esta zona representa la pérdida de un valioso tiempo de trabajo y tiempo personal. A ello hay que sumar que las facilidades para aparcar en las oficinas de ASR son cada vez más limitadas

Para ASR fue claro que debía actuar para solucionar los problemas de movilidad. ASR buscó la cooperación con el gobierno central, el regional y la autoridad local, así como con las organizaciones empresariales, el resultado fue un pacto que se estableció en un acto público para promover la movilidad sostenible y la bicicleta en especial.

Se instaló en todo el Parque empresarial de Rijnsweerd estaciones de bicicletas eléctricas de préstamo para ser utilizadas en los desplazamientos dentro del Parque de negocios, también se instalaron en la estación central de Utrecht.

Las medidas para cambiar la movilidad al trabajo en ASR son:

- Se facilita que los trabajadores escojan los horarios y el lugar de trabajo (teletrabajo) para así evitar las horas punta
- Adherirse al proyecto del gobierno "Como evitar las horas punta". ASR ganó el premio en esta iniciativa nacional para estimular a los trabajadores a evitar el tráfico de la hora punta
- Promover el Compartir coche. Los empleados que comparten coche reciben beneficios de viaje y estacionamiento reservado próximo a la entrada principal de las oficinas
- Punto permanente de información y asesoramiento a los trabajadores en cuestiones de movilidad dentro de las oficinas
- Feria de Movilidad en las oficinas dos veces al año para promover formas alternativas de movilidad sostenible
- Descuentos en los abonos del transporte público para los trabajadores
- Seguimiento continúo de las pautas de movilidad de los trabajadores. Con el objetivo de concienciar a los trabajadores sobre sus pautas de movilidad y encontrar soluciones a medida
- Desde finales de 2009 a los trabajadores que residen a menos de 10 km no se les permite aparcar en la empresa, lo que de inicio preocupo a los trabajadores, pero de estos ahora el 60% van en bici y el resto recurren al transporte público, el coche compartido, etc. Se calcula que alrededor de 250 coches menos acuden cada día a las oficinas.

Las medidas concretas de la empresa para promover el uso de la bici son:

- Aparcamiento para bicicletas y puntos de recarga para las bicis eléctrica
- Uso de duchas y vestuarios y puntos de recarga para bicis eléctricas en el aparcamiento
- Se adhiere a la Campaña institucional para ir 2 días de 5 en bici al trabajo. Beneficio adicional se incrementa la salud de los trabajadores lo que redunda como resultado en menos ausencias por enfermedad
- Descuentos para los trabajadores para la compra de bicicletas. Para los trabajadores que viven más lejos o no están en buen estado de salud se les ofrece para la compra de bicis eléctricas, antes se les permite probarlas gratuitamente 4 semanas.
- En colaboración con la oficina fiscal se ofrece un descuento fiscal de un 20% por la compra de bicicletas
- Servicio de mantenimiento gratuito 4 veces al año de las bicis de los trabajadores

Por su parte el Ayuntamiento de Utrecht colaboró mejorando la cantidad y calidad de los carriles bici del entorno. Una de a las actuaciones fue mejorar la iluminación de los itinerarios para bicicletas.

Fuente: Jornada sobre desplazamientos al trabajo en bicicleta en Holanda: Experiencias y buenas prácticas. Septiembre 2012.
http://movilidad.istas.net

El I-BUS, El bus de empresa compartido (Puerto de Amberes, Bélgica)

El I-Bus o Industria–bus es un sistema de transporte de empresas en la comarca de Amberes que cuenta con una flota de autobuses que permite desplazarse desde el domicilio al trabajo de forma colectiva a los empleados de las empresas involucradas y que pueden utilizar casi todos los empleados que viven en la región para acceder en autobús al trabajo y regresar a casa.

El I-Bus es una iniciativa de seis empresas situadas en el área industrial del puerto de Amberes -Bayer, Evonik, Ineos, Lanxess, Monsanto y Solvay- que apoyadas por la Cámara de Comercio de Amberes decidieron dar forma a la idea de combinar su propio transporte colectivo. El sistema VZW I-Bus fue establecido el 18 de diciembre de 2008 y comenzó su funcionamiento como transporte de pasajeros un año más tarde, el 21 de diciembre de 2009.

Hasta el momento, dispone de 41 rutas, de las que 29 son diurnas de lunes a viernes y 12 funcionan para los turnos intermedios los siete días de la semana. Todos los trabajadores de las empresas participantes pueden utilizar este trayecto colectivo siendo su uso gratuito, aunque se apunta a la ampliación de empresas participantes. Se han ido adaptando los turnos de trabajo en cada empresa para que resulten coincidentes con los horarios de servicio de los buses y facilitar su uso. La entrada escalonada al trabajo, algo que normalmente se aconseja en los planes de movilidad de polígonos industriales cuando se utiliza masivamente el vehículo privado, se está haciendo de forma inversa en este caso, concentrando horarios para garantizar el funcionamiento del I-Bus.

El Gobierno flamenco y los interlocutores sociales crearon a finales de 2006 el Fondo de desplazamientos para subvencionar los viajes diarios en que se utilicen medios de transporte público y/o colectivo (commuters) con el objetivo de mejorar la movilidad en general y promover los modos más sostenibles. El proyecto I-Bus consiguió fondos tras su presentación y desde entonces ha contado con ayudas públicas. Los fondos se han utilizado para el desarrollo general del proyecto y también para el diseño de la red y la construcción del hub (estación de intercambio) del I-Bus.Las rutas fueron creadas a partir de las ya existentes de cada empresa participante para tratar de combinar y optimizar el transporte en base a las residencias de los trabajadores. Las 6 empresas cuentan con unos 4.000 trabajadores. También los trabajadores interinos y estudiantes en prácticas de estas empresas participantes pueden utilizar el servicio. La media de usuarios diarios entre enero de 2010 y febrero de 2011 fue de más de 2.500.

Fuente: Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos en Europa. Proyecto E-Cosmos. Comisión Europea 2010.
PORTAL DEL I-BUS
http//www.i-bus.be