

Movilidad sostenible y circular en Arganda del Rey



Martes 19 de diciembre de 2023

UGT   Madrid
Sureste

 Ayuntamiento de
Arganda del Rey

UGT   Madrid

Contenido

Introducción.....	1
La economía circular	2
Economía circular contexto en UE, España y Comunidad de Madrid	3
Unión Europea.....	3
España.....	4
Comunidad de Madrid	5
¿Hay que incluir la movilidad en la economía circular?.....	6
El transporte público en Arganda del Rey	9
Principios de la movilidad sostenible.....	14
Planes de movilidad sostenible	15
Planes de movilidad sostenible urbana	15
Planes de movilidad y prevención de riesgos laborales	16
Planes de movilidad sostenible al centro de trabajo	17
Fases del plan de movilidad	18
Propuestas de UGT Madrid en movilidad.....	23
Anexo	24
Bibliografía	27

INTRODUCCIÓN

Un año más, UGT Madrid quiere hacerse eco del necesario cambio a una economía circular, algo ya reconocido tanto a nivel de la Unión Europea, como a nivel nacional y autonómico.

Este año, queremos centrarnos en la circularidad de un servicio más que en un producto, porque también es importante que los servicios cambien su sistema económico, de manera que también puedan ser circulares.

La movilidad tiene que ser sostenible y más allá de reciclar o reutilizar los residuos de los vehículos, hay otras acciones que redundan de manera directa en alargar la vida de los productos, de las materias primas y de los recursos naturales, reduciendo la generación de residuos y contemplando la protección del medio ambiente y la sostenibilidad. Y esto tiene que ver con una concepción del modelo económico basado en la circularidad.

Por ello, presentamos este informe sobre Movilidad sostenible y circular en Arganda del Rey, donde tras recordar el significado de la economía circular, analizamos la situación y planteamos cómo desarrollar una movilidad sostenible en el municipio, prestando especial atención a la movilidad al centro de trabajo.

El Pacto local por el Empleo, nos permite divulgar la necesidad de implantar en toda la sociedad la economía circular, y ofrecer nuestro apoyo y colaboración con el Ayuntamiento, con las empresas y en definitiva con la sociedad argandesa, para buscar soluciones dirigidas a lograr mejoras económicas que sean sostenibles y respetuosas con el medio ambiente, entre las que proponemos avanzar en una movilidad que cubra las necesidades de las personas trabajadoras, de la ciudadanía y del municipio.

LA ECONOMÍA CIRCULAR

La Unión Europea define la Economía Circular, como “un modelo que implica compartir, alquilar, reutilizar, reparar, renovar y reciclar materiales y productos existentes todas las veces que sea posible para crear un valor añadido. De esta forma, **el ciclo de vida de los productos se extiende**”.



Lo que se pretende con este modelo económico es alargar la vida de los productos, ampliando por más tiempo el ciclo de vida de estos productos, de las materias primas, los recursos naturales, los servicios, el agua, la energía, etc., teniendo en cuenta el medio ambiente y la sostenibilidad.

Esto conlleva una serie de beneficios:

BENEFICIOS DE LA ECONOMÍA CIRCULAR

- ★ La **protección del medio ambiente**, al reducir el consumo de materias primas y recursos naturales, se limita la pérdida de la biodiversidad y se reducen posibles alteraciones del paisaje y del hábitat.
- ★ La **reducción de las emisiones de efecto invernadero**, al limitar las generadas por los procesos industriales, por el uso de productos y por la gestión de residuos. La extracción de materias primas también supone un consumo de energía y emisiones de CO₂ que se reducirían en la economía circular.
- ★ **Ahorro de energía, agua, materias primas.**
- ★ **Reducción de residuos** y ahorro en su gestión.
- ★ **Reducción la dependencia de las materias primas** y de los países que las producen, junto con la dependencia económica que esto puede llegar a significar.
- ★ **Creación de empleo.** La UE, ha calculado que en Europa la economía circular puede generar unos 700.000 puestos de trabajo para 2030. Además, la creación de empleo asociada a la economía circular, supondría una innovación en distintos sectores económicos: diseño, nuevos materiales, nuevos procesos...
- ★ **Ahorro tanto para las empresas como para las personas consumidoras**, al reducirse la inversión en materias primas y residuos por ejemplo, al tiempo que se logran productos más duraderos y de mejor calidad para la ciudadanía.

Fuente: Elaboración propia

ECONOMÍA CIRCULAR CONTEXTO EN EUROPA, EN ESPAÑA Y EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Unión Europea

En 2020, la Comisión Europea presentó el **Plan de Acción para la Economía Circular**, para la reducción de los residuos y lograr productos más sostenibles, prestando una especial atención a los residuos electrónicos, los plásticos, los textiles y los residuos de la construcción.

El año siguiente, se establecen otras medidas dirigidas a lograr una economía neutra en CO₂, sostenible, no tóxica y completamente circular para 2050, fijando una serie de objetivos medibles para 2030.

Ya en 2022, La Comisión Europea, plantea una serie de propuestas para agilizar la transición a la economía circular, que incluye:

- ★ Potenciar el uso de productos sostenibles,
- ★ Favorecer la transición verde,
- ★ Revisar la normativa sobre productos de la construcción, y
- ★ Definir una estrategia sobre productos textiles sostenibles.

Posteriormente, se propusieron normas específicas que afectaban a los envases, con propuestas de medidas de mejora del diseño para la circularidad, con etiquetado más claro, fomento de la reutilización y el reciclaje, o el cambio a plásticos menos dañinos para el medio ambiente, como por ejemplo los plásticos con base biológica, los biodegradables y los compostables.

España

En nuestro país, contamos con la **Estrategia Española de Economía Circular. España Circular 2030**, que sienta las bases para impulsar este modelo económico, buscando que los productos, materiales y recursos se mantengan el mayor tiempo posible dentro del sistema, mientras que se evita la generación de los residuos, buscando una economía sostenible, libre de CO₂ y eficiente en el uso de los recursos, lo que la hará más competitiva.

Se desarrolla a través de planes trienales para lograr los objetivos propuestos en 2030:

- Reducir en un 30% el consumo nacional de materiales en relación con el PIB, tomando como año de referencia el 2010.
- Reducir la generación de residuos un 15% respecto de lo generado en 2010.
- Reducir la generación residuos de alimentos en toda la cadena alimentaria: 50% de reducción per cápita a nivel de hogar y consumo minorista y un 20% en las cadenas de producción y suministro a partir del año 2020.
- Incrementar la reutilización y preparación para la reutilización hasta llegar al 10% de los residuos municipales generados.
- Mejorar un 10% la eficiencia en el uso del agua.
- Reducir la emisión de gases de efecto invernadero por debajo de los 10 millones de toneladas de CO₂ equivalente.

Establece como sectores prioritarios la construcción, agroalimentario, pesquero y forestal, industrial, bienes de consumo, turismo y textil y confección, planteando como políticas clave las de fiscalidad, empleo, I+D+i, de consumo, la política industrial, la del agua, agraria y de desarrollo de áreas rurales, junto a las políticas económicas.

Los ejes de actuación son los siguientes:

- ★ **Eje de actuación “Producción”**: promover el diseño/rediseño de procesos y productos para optimizar el uso de recursos naturales no renovables en la producción, fomentando la incorporación de materias primas secundarias y materiales reciclados y minimizando la incorporación de sustancias nocivas, de cara a obtener productos que sean más fácilmente reciclables y reparables, reconduciendo la economía hacia modos más sostenibles y eficientes.
- ★ **Eje de actuación “Consumo”**: reducir la huella ecológica mediante una modificación de las pautas hacia un consumo más responsable que evite el desperdicio y las materias primas no renovables.
- ★ **Eje de actuación “Gestión de los Residuos”**: aplicar de manera efectiva el principio de jerarquía de los residuos, favoreciendo de manera sustancial la prevención (reducción), la preparación para la reutilización y el reciclaje de los residuos.
- ★ **Eje de actuación “Materias primas secundarias”**: garantizar la protección del medio ambiente y la salud humana reduciendo el uso de recursos naturales no renovables y reincorporando en el ciclo de producción los materiales contenidos en los residuos como materias primas secundarias.
- ★ **Eje de actuación “Reutilización y depuración del agua”**: promover un uso eficiente del recurso agua, que permita conciliar la protección de la calidad y cantidad de las masas acuáticas con un aprovechamiento sostenible e innovador del mismo.
- ★ **Línea de actuación “Investigación, innovación y competitividad”**: impulsar el desarrollo y aplicación de nuevos conocimientos y tecnologías para promover la innovación en procesos, productos, servicios y modelos de negocio,

impulsando la colaboración público-privada, la formación de personal de investigación y de I+D+i y favoreciendo la inversión empresarial en I+D+i.

- ★ **Línea de actuación “Participación y sensibilización”:** fomentar la implicación de los agentes económicos y sociales en general, y de la ciudadanía en particular, para concienciar sobre los retos medioambientales, económicos y tecnológicos actuales, y sobre la necesidad de generalizar la aplicación del principio de jerarquía de los residuos.
- ★ **Línea de actuación “Empleo y formación”:** promover la creación de nuevos puestos de trabajo, y la mejora de los ya existentes, en el marco que ofrece la Economía Circular.

Comunidad de Madrid

En julio de 2022, la Comunidad de Madrid aprobó el Proyecto de Ley de Economía Circular, estando en estos momentos (octubre 2023) en tramitación y, según el Consejero de Medio Ambiente de la Comunidad (Carlos Novillo), se espera que esté aprobada antes de final de año.

Con esta Ley se pretende establecer el *“modelo de economía circular, con el fin de favorecer la utilización más eficiente de los recursos extender la vida útil de los productos, prevenir y reducir la generación de residuos, potenciar la valorización de los residuos y su reintroducción como nuevos recursos en el ciclo productivo, contribuyendo, de este modo, al crecimiento económico sostenible, a la creación de empleo y a la preservación del medio ambiente y de los espacios naturales protegidos”*.

Y los objetivos que se plantea son (Artículo 5):

- a) *Mejorar la eficiencia económica mediante una gestión más racional de los recursos, la minimización y aprovechamiento de los residuos como nuevos recursos productivos y el retorno de los mismos a la dinámica productiva y la creación de nuevos modelos de negocio y empleo, ayudados por las nuevas tecnologías y la digitalización, el emprendimiento, la simbiosis industrial y la reindustrialización.*
- b) *Fomentar una mayor protección del medio ambiente o entorno natural; evitar la generación de residuos y el consumo innecesario de recursos; minimizar los residuos potencialmente contaminantes; reducir las emisiones contaminantes; mejorar la gestión de residuos, especialmente los peligrosos.*
- c) *Promover una mayor concienciación y sensibilización ciudadana, como medio imprescindible para el cambio real a un modelo circular, sostenible y de protección del medio ambiente, así como una cultura basada en la corresponsabilidad ambiental de todos los agentes implicados, especialmente entre las personas jóvenes.*
- d) *Incrementar la autosuficiencia y reducir la dependencia de la región de recursos y materias primas que puedan obtenerse a partir de la valorización, reciclaje y reutilización de residuos, y por la vía de la racionalización, optimización y ahorro de consumos y energía.*
- e) *Incentivar una mayor agilización de trámites y facilitar la simplificación procedimental, en especial, para la declaración del fin de la condición de residuo y subproducto, de las prácticas dirigidas al compostaje y la valorización, entre otras, que contribuyan a la dinamización económica y a una relación más ágil entre la administración, agentes económicos y ciudadanía.*
- f) *Impulsar la generación de una industria innovadora y competitiva basada en el desarrollo, la investigación y la innovación en las diversas cadenas de valor y procesos productivos, desde un diseño más ecológico y más respetuoso con*

el medio ambiente, así como innovar soluciones para disminuir la explotación de los recursos naturales y alargar la vida de los productos.

- g)** *Incentivar y promover la reutilización de materiales y productos alargando su vida útil mediante la compraventa de segunda mano, previniendo que pasen a ser considerados como residuos*

Establece en su Artículo 9, que todas las entidades locales de más de 5.000 habitantes, tendrán que aprobar sus propios planes locales de economía circular, integrándola en sus instrumentos de planificación, especialmente en los planes de residuos, urbanismo, suelo, etc.

Por tanto, Arganda debe tener su propio Plan de economía circular y de manera transversal incluirla en sus planes locales.

Entre las cadenas de valor prioritarias, el Proyecto de Ley de economía circular incluye:

Artículo 25. *Cadena de valor del transporte y la movilidad.*

1. *La Administración de la Comunidad de Madrid y las entidades locales, dentro del ámbito de sus competencias, realizarán campañas de concienciación para promover el uso del transporte público y la renovación voluntaria de los vehículos privados y de las flotas de vehículos comerciales, autotaxi y de turismo con conductor (VTC) por vehículos «Cero Emisiones», «ECO», u otras modalidades respetuosas con los principios de economía circular.*

2. *Asimismo, establecerán programas para la implantación de modelos de consumo circular en materia de movilidad y transporte.*

3. *La Dirección General competente en materia de economía circular, al objeto de combatir la gestión irregular de vehículos al final de su vida útil, fijará las medidas pertinentes en colaboración con la administración competente en materia de tráfico y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor establecidos conforme a la normativa aplicable.*

Asimismo, promocionará los procesos de reciclaje de vehículos y sus componentes, la preparación para su reutilización en el marco de la normativa estatal y comunitaria aplicable, con el objeto de conseguir una segunda vida de las baterías y permitir el reacondicionamiento o reconstrucción de componentes averiados que posibilite su empleo como repuestos.

Recordamos que los textos a los que hacemos referencia en este apartado, aún no se han aprobado y pueden sufrir modificaciones, cambios, o incluso desaparecer.

¿HAY QUE INCLUIR LA MOVILIDAD EN LA ECONOMÍA CIRCULAR?

Como vemos, la economía circular incluye no solo los productos, sino también los servicios. Por ello encontramos la movilidad entre las cadenas de valores prioritarias.

En la *Estrategia Europea a favor de la movilidad de bajas emisiones*, se reconoce que es un elemento fundamental en la economía circular, necesaria en la Unión Europea para mantener su competitividad y su capacidad de movilidad de las personas y las mercancías.

Además, hay que recordar la enorme incidencia del transporte también, en el cambio climático y en la contaminación atmosférica.

Algunos datos:

- El tráfico constituye una de las principales fuentes de contaminación atmosférica, emitiendo fundamentalmente: monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no quemados (HC), anhídrido sulfuroso y compuestos de plomo.
- Provoca daños en el sistema respiratorio y circulatorio, lo que supone que se producen muertes evitables.
- Entre el 70 y el 80% del ruido de las ciudades se debe al tráfico.
- La mayoría de los desplazamientos que se producen en Europa son de menos de 5 Km, pudiendo realizarse a pie o en bicicleta.
- Ocupación media de los vehículos: 1,6 personas en la UE.
- Tiempo en que los coches están aparcados sin moverse: 95%.

Por todo ello, es necesario actuar para mejorar la movilidad dentro del ámbito de la economía circular, una movilidad menos contaminante, que además evite problemas de salud a las personas.

Según el portal profesional del Medio Ambiente *Ambientum*, “Con el fin de preservar el valor de los recursos durante el mayor tiempo posible, la economía circular se presenta como una solución muy válida en el sector de la movilidad”.

Este portal, se hace eco de los beneficios y las oportunidades que se citan en la Guía: La economía circular aplicada al sector de la movilidad elaborada por Creafutur:

Beneficios de la movilidad en la economía circular

Beneficios medioambientales:

- o *Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de partículas y gases nocivos para la salud.*
- o *Reducción del consumo de energía generada a partir de combustibles fósiles.*
- o *Impulso al uso de energías renovables y mayor aprovechamiento de la energía renovable generada.*
- o *Menos explotación de los recursos naturales.*
- o *Reducción de la cantidad de residuos generados.*

Beneficios Económicos

- o *Aumento de los ingresos de los operadores de transporte público y de los operadores de nuevos servicios de movilidad sostenible.*
- o *Reducción de costes relacionados con el transporte (combustible y mantenimiento) y el consumo de energía.*
- o *Generación de nuevas oportunidades de negocio y fuentes de ingresos.*
- o *Generación de un flujo de ingresos recurrente y mayor potencial de fidelización mediante el arrendamiento.*
- o *Factor de diferenciación y refuerzo de la imagen de marca, factores que repercuten en mayores ingresos.*
- o *Reducción del gasto en materias primas.*

Beneficios Sociales

- o *Mejora de la calidad del aire y, por lo tanto, reducción de los problemas de salud causados por la polución.*
- o *Reducción de la congestión, del estrés y del ruido generados por la conducción.*
- o *Posibilidad de autoabastecerse de energía, hasta en situaciones de fallos del sistema eléctrico.*
- o *Estilo de vida más saludable, gracias al uso de la bici y del transporte público.*

- Soluciones de transporte más convenientes.
- Mejora de la seguridad en los desplazamientos.
- Mayor aprovechamiento del tiempo.
- Crea puestos de trabajo.

Y esto nos lleva a tener en cuenta toda una serie de oportunidades en diferentes ámbitos, que podemos resumir como sigue:

Economía colaborativa:

- *Uso de vehículos compartidos (bicis, coches, motos...) y de plazas de parking.*
- *Compartir trayectos entre particulares que viajen en la misma dirección.*
- *Transporte de paquetes y mercancías por particulares, aprovechando sus trayectos habituales.*
- *Aprovechamiento de la capacidad infrutilizada de los trenes durante las horas valle para el transporte de paquetería.*

Vehículos eléctricos y eficiencia energética:

- *Sustitución de vehículos de combustión por vehículos eléctricos, para disminuir la dependencia de los combustibles fósiles y reducir la contaminación del aire, tanto por parte de particulares como de empresas.*
- *Logística de última milla con vehículos eléctricos, como pequeñas furgonetas o bicicletas con espacio para carga.*
- *Instalación de placas solares vinculadas a puntos de recarga para alimentar los vehículos eléctricos y energía renovable en régimen de autoconsumo.*
- *Utilización de los vehículos eléctricos como un recurso de gestión inteligente de la energía, explotando su capacidad de retornar electricidad a la red en horas de alta demanda o de avería.*

Optimización de la logística:

- *Logística inversa: aprovechamiento de los viajes de vuelta del lugar de destino de las mercancías para transportar los residuos generados por el desembalaje y la descarga y poder reciclarlos en el lugar de origen.*
- *Optimización de las rutas y las horas de entrega para reducir el consumo de combustible.*
- *Incentivar al cliente para que escoja el horario de entrega que coincida con el momento en que el vehículo se encuentre repartiendo la mercancía o paquetes en la zona.*
- *Optimización de la carga de los palets y de los vehículos de transporte de mercancías.*
- *Ecodiseño aplicado a los envases y productos para reducir su volumen y/o optimizar su apilamiento, de forma que se pueda transportar más cantidad de producto en cada viaje.*
- *Ofertar puntos de entrega alternativos al domicilio para eliminar las entregas fallidas.*

Multimodalidad y medidas de transporte sostenibles:

- *Potenciar la combinación de tren y otros vehículos eléctricos (bici, coche o moto) para la primera o última milla en la movilidad de personas.*
- *Potenciar el uso del tren y su combinación con otros medios de transporte terrestre en el transporte de mercancías de larga distancia.*

Reutilización de componentes

- *Utilización de baterías usadas como acumuladores de energía en combinación con placas solares para almacenar la energía generada.*
- *Reacondicionamiento de componentes averiados a la industria automovilística para poder ofrecerlos como recambios con las mismas garantías de calidad que los nuevos.*

- Segunda vida para los elementos de los vehículos desguazados (como los asientos, los sistemas de aire acondicionado...), que pueden ser reutilizados como productos para otros sectores.
- Impresión 3D de componentes para automoción y materiales reciclados

Por todo ello, desde UGT Madrid apoyamos la inclusión de planes de movilidad en las ciudades y en las empresas que quieran ser circulares y sostenibles.

El tratamiento de los residuos de los vehículos tiene mucho que ver con esta circularidad.

La gestión de los residuos derivados de la finalización de la vida útil de los vehículos, se hace en función de lo estipulado en la *Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular*, donde se recoge su gestión, con especial incidencia en la reutilización y valoración de sus componentes (plásticos metales, sustancias peligrosas componentes orgánicos...).

Pero en estos momentos, es necesario hacer más hincapié en la reducción de los desplazamientos para lograr así, además de una eliminación de posibles residuos a posteriori, una mejora de las condiciones ambientales en los municipios.

Por ello, apostamos por facilitar el transporte a los puestos de trabajo mediante planes de movilidad, facilitando así que las personas trabajadoras puedan llegar a sus lugares de trabajo de forma más segura y más saludable, dentro de un municipio circular.

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN ARGANDA DEL REY

El municipio de Arganda del Rey tiene como principales rutas de transporte público las siguientes:

METRO

Línea L9, con las estaciones de:

- ★ La Poveda y
- ★ Arganda del Rey.

AUTOBUSES (FUENTE: Madridbuses)

Líneas urbanas

- ★ Línea 1 Residencia-La Poveda.
- ★ Línea 2 La Poveda Siete Vientos Hospital.
- ★ Línea 4 Circular.

Y las diferentes variaciones de las mismas

Líneas de Arganda a Madrid:

- ★ 312 Madrid (Conde de Casal)-Arganda del Rey (El Mirador)
- ★ 312A Madrid (Conde de Casal)-Arganda del Rey (El Mirador por la Poveda)

Líneas interurbanas

- ★ 260 Orusco-Alcalá de Henares
- ★ 261 Madrid-Villar del Olmo
- ★ 285 Coslada (San Fernando Ferrocarril)-Velilla-Arganda del Rey
- ★ 313 Madrid (Conde de Casal)-Valdilecha
- ★ 320 Arganda-Alcalá de Henares
- ★ 321 Arganda (Hospital)-Villar del Olmo
- ★ 322 Arganda (Hospital)-Ambite
- ★ 326 Madrid (Conde de Casal)- Mondejar-Driebes

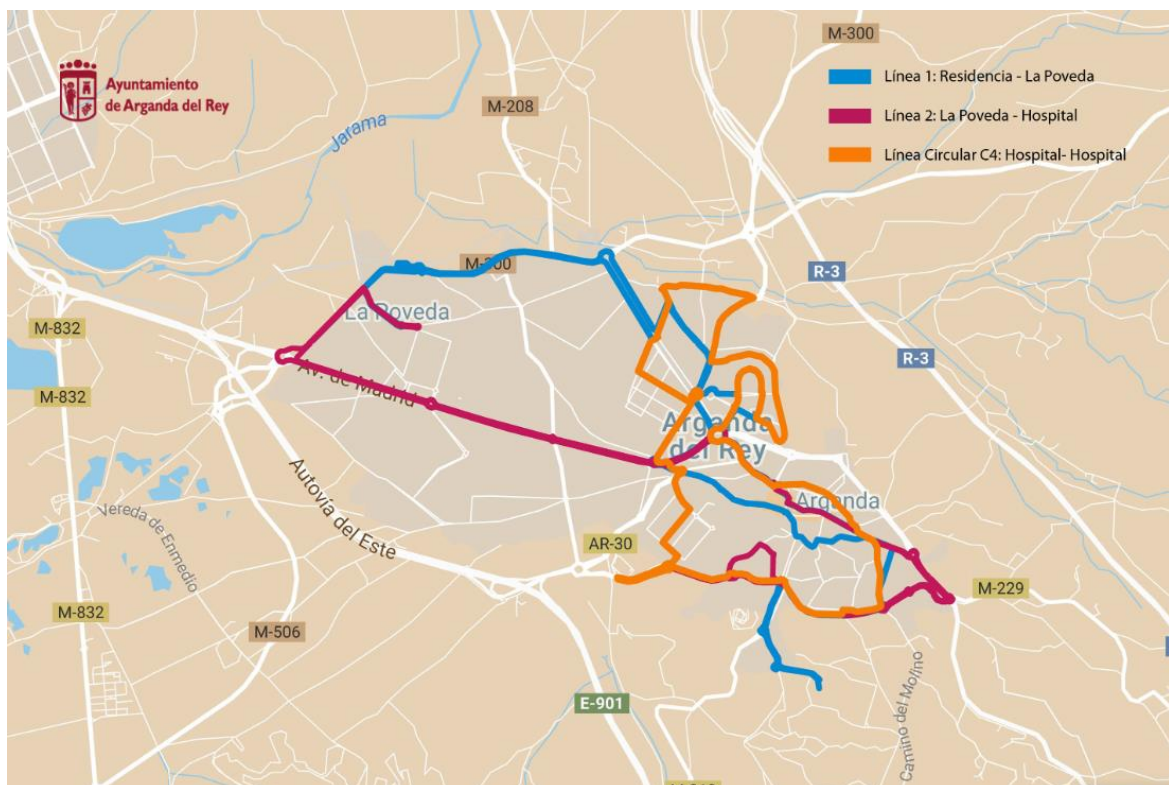
- ★ 330 Rivas Vaciamadrid-Arganda (Hospital)-Morata de Tajuña
- ★ 336 Madrid (Conde de Casal)-Morata de Tajuña
- ★ 337 Madrid (Conde de Casal)- Chinchón-Valdelaguna
- ★ 350A Arganda (Hospital)-Estremera
- ★ 350B Arganda (Hospital)-Villarejo-Fuentidueña
- ★ 350C Arganda (Hospital)-Belmonte-Villamanrique
- ★ 351 Madrid (Ronda de Atocha)-Estremera-Barajas de Melo
- ★ 352 Madrid (Ronda de Atocha)-Fuentidueña-Tarancón
- ★ 353 Madrid (Ronda de Atocha)-Villamanrique-Santa Cruz de la Zarza

Línea nocturna

- ★ N303 Madrid (Conde de Casal)-Arganda del Rey

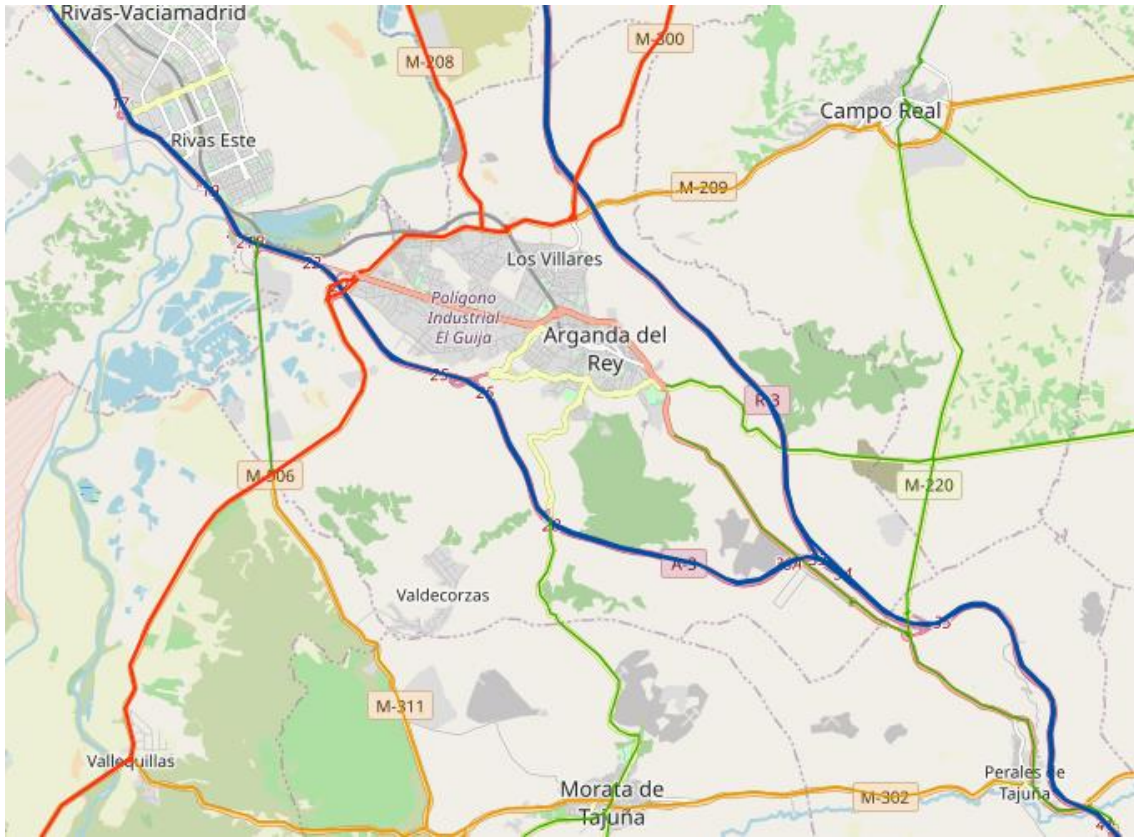
(<http://www.portalarganda.com/transporte-publico-en-arganda.php>)

Como vemos, el transporte público en Arganda del Rey se enfoca directamente hacia las áreas residenciales, sin incluir en sus rutas los polígonos y los centros de trabajo. Prácticamente sólo una línea atraviesa los polígonos, la que va a La Poveda, por lo que sería necesario replantearse el recorrido de las líneas de transporte público colectivo, de manera que incluyeran las necesidades de las personas trabajadoras, horarios, destinos, etc.



Además, es conveniente conocer también la ubicación del municipio en la red de carreteras, presentándose a continuación un mapa con las principales vías de comunicación por carretera:

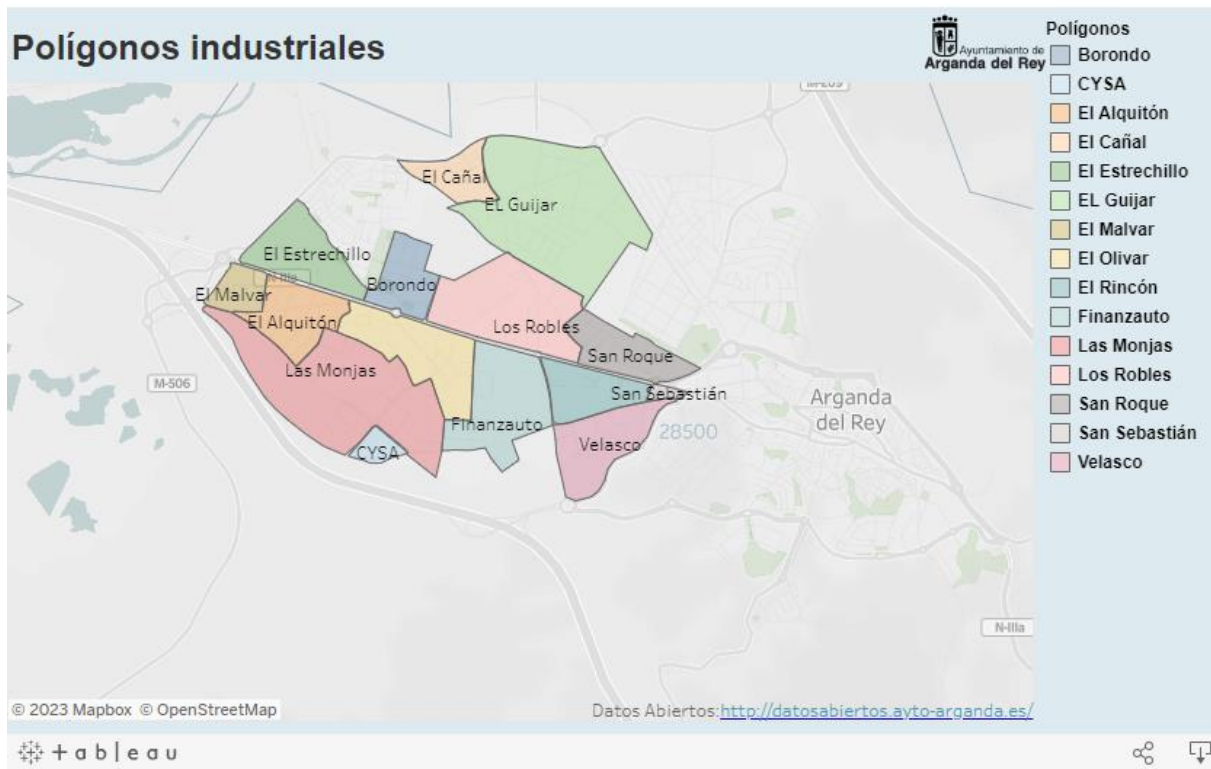
Ubicación Arganda del Rey y principales vías de comunicación



FUENTE: [DGT - Mapa de movilidad](#)

Como vías principales el municipio cuenta con la Autovía A-3 y la Autopista de peaje R-3, vías más utilizadas para su comunicación con Madrid. Atraviesa el centro del municipio la antigua carretera Nacional N-III.

Una vez conocidos estos datos, planteamos la oportunidad de implantar en el municipio un **Plan de Movilidad al centro de trabajo**, en el que se contara con la colaboración de las empresas, el Ayuntamiento y el Consorcio Regional de Transportes, que permitiera a las personas trabajadoras de las empresas de los polígonos, desplazarse hasta su centro de trabajo y desde éste hasta sus viviendas, sin necesidad de tener que utilizar su vehículo privado.



La actual forma de movernos al centro de trabajo, tiene una serie de impactos ambientales, sociales y económicos que podemos resumir como sigue:

Impactos sociales y económicos:

- Congestión, que provoca
 - o La reducción de la productividad laboral al aumentar los riesgos psicosociales como el cansancio o el estrés.
 - o Mayor coste de la distribución urbana de mercancías.
 - o Deterioro de la calidad local del aire, con el consiguiente problema para la salud.
 - o Contribución al Cambio Climático.
 - o Entorpecimiento de la conciliación vida laboral y familiar.
- Accidentes en la movilidad al trabajo
 - o Provocando tanto accidentes in itinere como en misión.
 - o Coste económico y pérdidas por esta siniestralidad.
 - o Pérdida de salud y de vidas provocados por este tipo de accidentes de trabajo.
- Pérdida de tiempo y productividad
 - o El tiempo destinado al desplazamiento al centro de trabajo, se quita del tiempo de descanso de las personas.
 - o Los atascos pueden dar lugar a falta de puntualidad, lo que puede generar problemas a las personas en su trabajo.
- Promoción del sedentarismo
 - o Al desplazarnos al centro de trabajo mayoritariamente de forma motorizada, se ha perdido la oportunidad de realizar ejercicio físico al ir caminando. Esto supone un incremento del factor de riesgo para la salud de las personas.

- Pérdida económica y de competitividad
 - o Todo lo apuntado anteriormente, supone que la empresa tenga una pérdida no solo económica, sino también de competitividad.

Impactos medioambientales:

- Consumo y uso ineficiente de la energía
 - o En nuestro país, el transporte es el primer consumidor de energía final.
 - o Si queremos mejorar la eficiencia energética hay que actuar en:
 - El cambio modal, dejando el vehículo privado para usar el transporte público colectivo u otras formas de movilidad más sostenibles como ir caminando o en bicicleta, por ejemplo.
 - Generalización del uso de vehículos con tecnologías más limpias y eficientes, fundamentalmente la electricidad de origen renovable.
 - Un uso más inteligente de los medios de transporte, como el uso del vehículo compartido.
- Contaminación química del aire
 - o El uso masivo de los vehículos privados, en su gran mayoría aún de combustibles fósiles, hace que el sector del transporte sea uno de los grandes emisores de contaminantes atmosféricos.
 - o De especial relevancia es la incidencia que tiene la emisión de estas sustancias en las grandes ciudades, afectando gravemente a la salud de la ciudadanía.
 - o La emisión de estos gases puede afectar al aparato respiratorio, provocar cáncer y patologías cardiovasculares, problemas de piel, etc.
- Cambio Climático
 - o Aproximadamente un 27% del total de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), se deben al transporte. Este porcentaje se ha reducido, gracias en gran medida, al descenso de emisiones debidas al transporte por carretera, según el Inventario nacional de emisiones a la atmósfera. Emisiones de gases de efecto invernadero, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de marzo de 2022.
- Contaminación acústica
 - o El tráfico se ha convertido en la primera fuente de ruido en las ciudades y zonas urbanas.
 - o Esto provoca, no solo problemas de hipoacusia, sino también trastornos del sueño, ingresos en hospitales y fallecimientos prematuros.
- Fragmentación y ocupación del suelo
 - o Aplicando los estándares de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), en un trayecto domicilio-trabajo en coche con un recorrido de 10 km (ida y vuelta) emplea un total 90 m²/hora (72 m²/hora para estacionar y 18 m²/hora para circular), 90 veces más espacio que el mismo trayecto efectuado en metro y 20 veces más que un autobús o un tranvía.
 - o A esto tenemos que añadir que como promedio, un coche privado permanece aparcado un 96% del tiempo lo que redundo en que hasta un 60% del espacio público sea utilizado por el vehículo, bien para estacionar o para circular.

Principales datos de la movilidad al trabajo en España



Fuente: GUIA IDAE 019. PTT: Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan.

PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por todo lo anterior, abogamos por la movilidad sostenible, entendida como una movilidad que se desarrolla en torno a las necesidades de la ciudadanía y de las personas trabajadoras. Tiene una importancia relevante para la empresa y la responsabilidad social empresarial, puesto que incide en los desplazamientos del personal de la empresa, los proveedores, los clientes... Pero además, la movilidad sostenible debe garantizar un desplazamiento seguro para las personas trabajadoras.

Así, la movilidad sostenible hay que entenderla como una estrategia que tiene como objetivo, el de la gestión de los desplazamientos de una manera racional, reduciendo el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, así como los impactos ambientales y sociales.

Principios de la movilidad sostenible

- ❖ *La ciudadanía tiene derecho a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuada, segura y con el mínimo impacto ambiental posible.*
- ❖ *El sistema de distribución de mercancías debe regirse por los mismos principios de sostenibilidad que la movilidad de las personas, prevaleciendo el principio de accesibilidad.*
- ❖ *Los medios de transporte deben priorizar el menor coste social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.*
- ❖ *Se debe fomentar e incentivar el transporte público y colectivo por encima de otros sistemas de transporte, tanto para la ciudadanía en general, como para las personas trabajadoras en particular.*

- ❖ *Se deben fomentar e incentivar otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto ambiental, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.*
- ❖ *La movilidad sostenible comienza por el fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, reduciendo las necesidades de movilidad de personas y mercancías.*
- ❖ *La movilidad sostenible debe construirse desde el diálogo social. Los y las representantes de las personas trabajadoras deben estar implicados en la configuración y necesidades de transporte, movilidad y accesibilidad tanto en los territorios como en las empresas.*
- ❖ *En el desarrollo de la movilidad sostenible en la empresa se debe fomentar la participación de la población trabajadora en la toma de decisiones que afecten al transporte, la movilidad y la accesibilidad.*
- ❖ *La movilidad sostenible debe construirse sobre el cumplimiento de los compromisos adquiridos por España en materia de calidad del aire, cambio climático, conservación de la biodiversidad y economía circular.*

FUENTE: "El papel de la movilidad sostenible y su impacto en la salud y en el trabajo". UGT.202

PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Por todo lo comentado anteriormente y considerando la movilidad como un servicio en el marco de la economía circular, desde UGT Madrid proponemos el desarrollo de planes de movilidad en tres ámbitos:

- Planes de movilidad sostenible urbana en los municipios,
- Planes de movilidad sostenible en las empresas para evitar accidentes de trabajo, y
- Planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo.

PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE URBANA

Algunas propuestas de UGT Madrid para los **planes de movilidad urbana**:

- ❖ *Fomentar **la movilidad peatonal**, con un plan de urbanismo en el que se tenga en cuenta la ampliación de calles de prioridad peatonal.*
- ❖ *Reducción del uso del **vehículo privado** motorizado, contemplando por ejemplo nuevas Áreas de Prioridad Residencial y de restricción de paso de vehículos, nuevas peatonalizaciones integrales, etc.*
- ❖ *Promover la **movilidad ciclista**, impulsando el servicio público de alquiler de bicicletas, habilitando aparcamientos para ellas, reservando espacios para bicicletas en las calles y en los nuevos edificios. Y sobre todo, mejorando la red de carriles bici.*
- ❖ *Mejora de la **movilidad en moto**, con acciones como la ampliación del número de reservas de moto, ampliación de la red de carriles bus-taxi-moto, etc.*
- ❖ *Promover el uso del **transporte público colectivo**.*
- ❖ *Mejorar la **accesibilidad** a todas las formas de transporte público.*

- ❖ **Promover energías limpias y reducir el consumo energético en el transporte público.** Renovación de la flota de autobuses a tecnologías y combustibles menos contaminantes.
- ❖ **Reducción del consumo energético en el vehículo privado.** Fomentando la incorporación de vehículos que usen tecnologías y combustibles menos contaminantes como los eléctricos, el aumento de la ocupación de los vehículos, incorporando nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos, etc.

Por otro lado, las empresas deberían integrar planes de movilidad sostenible dirigidos a eliminar los accidentes de trabajo relacionados con el tráfico, los accidentes laborales in itinere y los accidentes laborales en misión.

Así, queremos trasladar al Ayuntamiento la necesidad de tener en cuenta estas cuestiones en la planificación urbanística y recordarle la oportunidad de incluir planes de movilidad urbana sostenibles al Plan de Economía Circular del municipio.

PLANES DE MOVILIDAD Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Del total de los 88.250 **accidentes laborales** producidos en 2022 en la Comunidad de Madrid, el 9% se pueden considerar de tráfico, lo que supone que más de 8.000 personas han sufrido un siniestro laboral de tráfico el año pasado.

Si analizamos los datos de los **accidentes laborales in itinere**, aún es más escalofriante, ya que más de la mitad corresponden a accidentes relacionados con el tráfico, en concreto 7.585 personas trabajadoras, un 57% del total de los accidentes in itinere se han declarado como de tráfico.

Pero si tenemos en cuenta a las personas que han fallecido como consecuencia de un accidente laboral, el año pasado, en la Comunidad de Madrid, según datos no consolidados del IRSST, se produjeron 95 accidentes de trabajo mortales, de los cuales aproximadamente la tercera parte estaban relacionados con el tráfico:

- Accidentes en misión: 13
- Accidentes in itinere de tráfico: 18

Queremos recordar que los accidentes in itinere tienen la consideración de accidentes laborales y por tanto están sujetos a la normativa específica de prevención de riesgos laborales, siendo obligatorio su tratamiento en la gestión de la prevención de las empresas, es decir hay que eliminar el riesgo de que puedan producirse estos siniestros, se deben incluir en la evaluación de riesgos, las personas trabajadoras deben tener información y formación sobre estos riesgos y tener conocimiento de cómo prevenirlos, etc. Exactamente igual que los accidentes laborales en misión y que cualquier tipo de accidente relacionado con el ámbito laboral.

Es evidente que los accidentes de tráfico constituyen un importante problema en nuestra sociedad, con alta implicación en el ámbito laboral.

Los vehículos y demás equipos de trabajo móviles constituyen de por sí las máquinas más peligrosas de nuestra sociedad por los continuos daños que generan, siendo múltiples los factores de riesgo a eliminar y controlar, que están en su origen. Dependen del propio vehículo, de las infraestructuras viarias, del entorno y, sobre todo, de aspectos humanos y organizacionales vinculados a las necesidades y circunstancias personales y de actividad económica.

Otros impactos negativos derivados del uso del vehículo para ir al trabajo, es la exclusión social de las personas trabajadoras que no disponen de vehículo; la gran

dispersión de los centros de trabajo y la congestión de tráfico que ello conlleva, perjudicando la conciliación de la vida familiar y laboral, al perder mucho tiempo en los desplazamientos; gastos familiares por el uso del automóvil y por supuesto, una emisión de gases que provocan una mayor contaminación y problemas de salud relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios.

Ante todos estos problemas, es esencial buscar un nuevo modelo de movilidad, una movilidad más sostenible y equitativa, que logre transformar poco a poco la manera cotidiana en la que nos desplazamos miles de personas a nuestros centros de trabajo.

PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

Queremos centrarnos más en este tipo de planes de movilidad, los orientados a la movilidad de las personas trabajadoras para ir a sus centros de trabajo y que como hemos visto anteriormente, Arganda el Rey necesitaría desarrollar. Sería necesario apoyar la implantación de los mismos en las empresas argandeñas de manera individual, mancomunada o incluyendo en el Plan de Movilidad Urbana, un apartado específico que facilite que las personas trabajadoras puedan llegar a su centro de trabajo de manera más segura, más respetuosa con el medio ambiente y consecuente con la economía circular.

Un Plan de Movilidad es un conjunto de acciones que se realizan para garantizar la seguridad en los desplazamientos que realizan las personas para acceder a su puesto de trabajo. Consiste en el desarrollo de un estudio técnico de situación de la movilidad de la empresa, polígono industrial o centro de actividad económica, recopilando información y datos para identificar los problemas, con el fin de poder plantear e impulsar ese conjunto de actuaciones dirigidas a lograr una movilidad sostenible a los centros de trabajo.

El objetivo fundamental del Plan de Movilidad es colaborar en la sostenibilidad de los desplazamientos, reduciendo la siniestralidad laboral, la contaminación atmosférica y el nivel de estrés de las personas trabajadoras.

Los **principales objetivos del Plan de Movilidad a implantar en las empresas, serían:**

- ◆ Reducir la movilidad motorizada individual.
- ◆ Reducir los gastos que generan los desplazamientos.
- ◆ Garantizar la equidad en el acceso al puesto de trabajo.
- ◆ Disminuir el nivel de congestión circulatoria.
- ◆ Colaborar para reducir el número de accidentes in itinere y en misión.
- ◆ Mejorar la salud de las personas y la calidad del aire.
- ◆ Disminuir el consumo energético en el desplazamiento al centro de trabajo.
- ◆ Disminuir los impactos ambientales producidos por los desplazamientos al trabajo.

Los Planes de Movilidad Sostenible son procesos dinámicos que deben estar en constante revisión. Para desarrollar sus acciones es necesario crear un **espacio estable de participación** formado por la representación sindical y empresarial. El objetivo principal de este espacio es ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en la empresa, promover la colaboración en la realización del Plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las medidas. A su vez, se deberá **crear la figura de la persona encargada de la gestión de la movilidad** como responsable de impulsar las actuaciones incluidas, de la gestión, control, organización y seguimiento, así como de informar y sensibilizar a las personas trabajadoras.

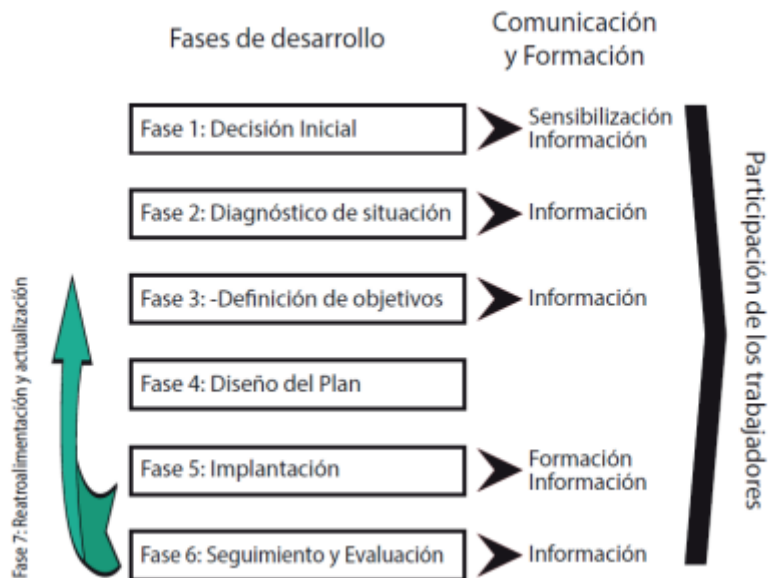
FASES DEL PLAN DE MOVILIDAD

Como se ha dicho, un Plan de Movilidad es una herramienta que debe actualizarse constantemente, reflejando la situación actual del personal y de la empresa, analizando la demanda y la oferta en términos de movilidad. Así se podrán plantear las estrategias que cubran las necesidades y mejoren la movilidad a los centros de trabajo.

Las fases para la elaboración e implantación de un Plan de Movilidad podemos resumirlas en las siguientes:

1. Decisión inicial.
2. Diagnóstico de la situación actual.
3. Definición de objetivo principal.
4. Diseño del Plan.
5. Implantación.
6. Evaluación y evaluación.
7. Retroalimentación y actualización.

Fases para el desarrollo e implantación del Plan de Movilidad sostenible en la empresa



Fuente: El papel de la movilidad sostenible y su impacto en la salud y en el trabajo. UGT

1.- Decisión inicial

Cuando en una empresa se decide implantar un plan de movilidad al centro de trabajo, todos los estamentos deben estar de acuerdo de manera consensuada. Solo así será posible que sean las medidas adecuadas y se puedan conseguir con éxito los objetivos propuestos.

Tanto la dirección como los mandos intermedios, las personas trabajadoras y sus representantes, deben implicarse en la toma de decisiones y en el desarrollo del plan de movilidad.

Los principales actores implicados en la implantación de un Plan de Movilidad son los siguientes:

- Dirección. Lidera la realización del proyecto.

- Responsable de movilidad o gestor de movilidad. Persona encargada de gestionar activamente todo el proceso de elaboración, desarrollo e implantación.
- Comité o grupo de trabajo. Integrado por el responsable y otras personas que se consideren oportunas (representantes de las personas trabajadoras, dirección, personal de prevención, etc.) que se ocuparán de proporcionar el soporte necesario para el avance del proyecto.
- Toda la empresa. La implicación debe ser de toda la empresa para lograr la correcta puesta en marcha y desarrollo del plan.

2.- Diagnóstico de la situación

El desarrollo de un Plan de Movilidad implica que inicialmente, hay que recoger una serie de datos que nos permitan identificar la situación y los posibles escenarios, para poder elaborar un plan ajustado a las necesidades.

En esta fase se recogen los datos que nos van a permitir conocer la situación de partida, teniendo en cuenta al menos las siguientes cuestiones:

- ★ Características del centro:
 - Ubicación,
 - Tamaño,
 - Número de personas trabajadoras,
 - Horarios y turnos,
 - Empresas subcontratadas,
 - Vehículos de empresa,
 - Existencia y características de aparcamiento de empresa, o público/privado cercano,
 - Transporte de empresa,
 - Análisis de los accidentes in itinere y de tráfico,
 - Coste de la siniestralidad laboral.
- ★ Características de las personas trabajadoras:
 - Origen de los desplazamientos del personal,
 - Distancia recorrida,
 - Modo de desplazamiento,
 - Tiempo invertido,
 - Coste del desplazamiento,
 - Conocimiento y disponibilidad de uso de otros medios alternativos,
 - Dificultades para el uso de otro tipo de transporte que no sea el vehículo privado.
- ★ Red viaria y transporte público disponible:
 - Infraestructura viaria: tipo, intensidad de tráfico, vías ciclistas, estado de conservación,
 - Tipo de tráfico existente: vehículos pesados, automóviles,
 - Transporte público: tipo, recorrido, cercanía al centro de trabajo, horarios, cadencia, localización de paradas,
 - Accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- ★ Otros datos:
 - Caracterización medioambiental: ruido, contaminación atmosférica, eficiencia energética, climatología...
 - Planes de movilidad en la zona, etc.

Con estos datos, se elabora un Mapa de la situación que incluya información social, medioambiental y económica, sobre la accidentalidad, la emisión de GEI, la eficiencia energética, los costes económicos externalizadas, etc.

3.- Definición del objetivo principal

A partir del diagnóstico, se establecen los objetivos y las líneas estratégicas donde se incluirán las propuestas de actuación.

Los objetivos serán de diferentes ámbitos.

- **De transporte** (cambio modal, reducción del uso del vehículo privado, reducción del tiempo de viaje, etc.).
- **Energéticos** (reducción de consumos y sustitución de carburantes).
- **Ambientales** (reducción de emisiones de CO₂ y contaminantes).
- **Económicos** (racionalización del uso de modos de transporte).
- **Sociales** (seguridad vial, salud, inclusión social, accesibilidad).

Estos objetivos se plantean para buscar soluciones a los problemas detectados en el análisis inicial.

4.- Diseño del Plan de movilidad

Este plan de acción tiene que ser fruto de la colaboración y participación de todos los actores del Plan de Movilidad.

Es en esta fase en la que se concretan las medidas para lograr los objetivos propuestos. Estas medidas deben estar adaptadas a las características específicas de cada empresa o centro de trabajo, horario y tipo de personas trabajadoras, ubicación, disponibilidad de transporte público, etc.

Entre las acciones que se pueden desarrollar, podemos citar:

- ★ Desplazamientos en transporte público:
 - Si existe suficiente cobertura, informar a las personas trabajadoras de su existencia, rutas, paradas, coste económico...
 - Analizar la posibilidad de plantear a las personas responsables de este transporte público (Ayuntamiento, Consorcio regional de transportes, RENFE), modificaciones, ampliaciones horarias o de rutas, paradas nuevas, etc. que faciliten el transporte de las personas a los centros de trabajo en horarios adecuados.
 - Incentivos económicos a la totalidad del personal, para el uso del transporte público.
- ★ Desplazamientos activos a pie o en bicicleta:
 - Aparcamientos seguros para bicicletas.
 - Asegurar aceras y vías peatonales seguras y accesibles.
 - Facilitar duchas y vestuarios.
- ★ Transporte de empresa:
 - Si existe, comprobar periódicamente los itinerarios, horarios, capacidad, etc. en función de las necesidades reales, adaptándose a los cambios en las necesidades del personal.
 - Si no existe, analizar la posibilidad y pertinencia de implantarlo, haciendo recorridos que cubran las necesidades de la plantilla o mediante lanzaderas a las paradas de transporte público.
 - Cabe la posibilidad también de plantearse transporte colectivo para varias empresas cercanas con necesidades de movilidad similares.

- ★ Coche compartido:
 - Crear un grupo de trabajo que coordine este sistema de movilidad.
 - Crear un listado con las personas voluntarias que quieran compartir coche.
 - Analizar las rutas y horarios del personal para sugerir soluciones.
- ★ Aparcamiento de empresa:
 - Dar preferencia a personas con discapacidad, mujeres embarazadas y usuarios de coche compartido.
 - Ir reduciendo el resto de las plazas para motivar el éxito del plan de movilidad.

Todas estas medidas deberían tener en cuenta también al personal de las contratas y subcontratas que se desplacen al centro de trabajo.

Sería conveniente también establecer incentivos para las personas que utilicen los medios establecidos en el plan de movilidad.

En cada una de las propuestas de medidas, deberán incluirse los siguientes apartados:

- ★ Nombre de la medida.
- ★ Descripción lo más exhaustiva posible de la medida.
- ★ Proceso de consulta y participación pública, realizado para definirla.
- ★ Definición del responsable/s de la puesta en marcha, seguimiento y evaluación de la medida.
- ★ Agentes implicados en la puesta en funcionamiento.
- ★ Recursos humanos, económicos o de infraestructuras, necesarios para su puesta en práctica y posterior desarrollo.
- ★ Mecanismos de gestión y coordinación.
- ★ Sinergia con otras acciones.
- ★ Indicador/es de seguimiento y evaluación.
- ★ Calendario y fechas de desarrollo de las diferentes acciones.

Las acciones se pueden agrupar en 5 grandes bloques:

- Gestión de los desplazamientos.
- Medidas organizativas.
- Gestión de vehículos.
- Gestión de distribución de mercancías.
- Formación.

5.- Implantación

La implantación se consigue estableciendo y desarrollando las medidas definidas y acordadas en la planificación anterior, junto con todas las acciones necesarias para lograrlas, como contrataciones, compra de abonos, acuerdos con la administración, etc.

Para ello es imprescindible que la representación de las personas trabajadoras lo conozcan, ya que son un componente fundamental para darlo a conocer y propiciar la participación de todas las personas de la empresa o centro de trabajo.

Es imprescindible que toda la empresa conozca y esté informada de los procesos vinculados a la gestión del Plan, para que puedan participar todas las personas.

La implantación del Plan de Movilidad puede suponer tener que realizar cambios en la empresa en cuanto a organización, instalaciones o equipos, por ejemplo.

6.- Seguimiento y evaluación

En esta fase, es donde se determina el éxito del Plan de Movilidad y donde, en su caso, se analizan las causas de que no se hayan alcanzado los resultados esperados.

Se realiza una evaluación comparando los resultados de antes y de después de implantar el Plan de Movilidad. Para ello, se deben haber definido unos indicadores que nos permitan poder medir el grado de consecución de los objetivos.

Algunos de los ejemplos de indicadores serían:

- Nº de vehículos privados.
- Personas que utilizan el transporte público.
- Personas que teletrabajan.
- Emisiones de CO₂ y otros contaminantes.
- Energía consumida.
- Abonos subvencionados.
- Nº de bicicletas y otros transportes alternativos.
- Personas que viene a pie.
- Ahorro de combustible.
- Ahorro económico, etc.

El análisis de los indicadores se efectuará mediante dos tipos de evaluaciones:

- **Evaluación periódica:** para verificar que la empresa sigue en la dirección correcta.
- **Evaluación final:** su propósito es conocer si se han logrado los objetivos propuestos.

Se realizará una valoración que incluya los costes económicos, energéticos, impactos sobre el medio ambiente y la calidad de vida de las personas trabajadoras y de la ciudadanía.

7.- Retroalimentación y actualización

El Plan de movilidad al centro de trabajo, debe ser considerado como una estrategia viva y en continua adaptación, ya que estará sujeto a variaciones en función de los resultados obtenidos de las evaluaciones y de los cambios que se puedan ir produciendo en las circunstancias iniciales.

Por eso es posible que se tengan que plantear nuevos objetivos, otros indicadores e incluso otras medidas.

Su actualización debe tener en cuenta la necesaria participación de todo el personal implicado, siendo conveniente que se nombre una comisión o grupo de trabajo específico para su revisión, análisis de nuevas circunstancias, recogida de aportaciones y sugerencias, etc.

Se aconseja realizar **reuniones periódicas** para evaluar el desarrollo del Plan (trimestral o cuatrimestralmente), y **reuniones extraordinarias** para tratar las incidencias que se vayan produciendo.

Se incluye en un Anexo, el apartado de la publicación realizada por UGT *El papel de la movilidad sostenible y su impacto en la salud y en el trabajo*, titulado "**Principales medidas de movilidad sostenible para la persona trabajadora**", al considerarse de gran interés para las personas trabajadoras.

PROPUESTAS DE UGT MADRID EN MOVILIDAD

Seguimos planteando la necesidad de que ayuntamientos como el de Arganda del Rey, apuesten por la movilidad urbana sostenible dentro de la economía circular. Para ello, seguimos planteando acciones como:

1. Implantación de un Plan de Movilidad urbana sostenible para la ciudadanía y para las personas trabajadoras, fomentando los medios de transporte no motorizados y los públicos colectivos.
2. Transformación paulatina de toda la flota de vehículos municipales a vehículos ecológicos para reducir el consumo de combustibles fósiles.
3. Planificación del transporte urbano potenciando transversalmente la combinación de autobús y metro, con otros vehículos eléctricos (bici, coche o moto) para la primera o última milla en la movilidad de personas.
4. Analizar la conveniencia de solicitar la ampliación de la red de metro o de trenes para dar más servicio a Arganda del Rey.
5. Instalación de placas solares vinculadas a puntos de recarga para alimentar los vehículos eléctricos.
6. Planificación de uso de vehículos eléctricos como un recurso de gestión inteligente de la energía, explotando su capacidad de retornar electricidad a la red en horas de alta demanda o de avería.
7. Impresión 3D de componentes para automoción y materiales reciclados en los vehículos de la flota municipal.
8. Creación de un Centro de reparación, reutilización y reciclaje de los componentes de vehículos, donde se puedan recargar las baterías y utilizar las viejas como acumuladores de energía, en combinación con placas solares para almacenar la energía generada, o poder ofrecer recambios de calidad, o conseguir una segunda vida para los elementos de los vehículos al final de su vida con los asientos, los sistemas de aire acondicionado, y otros elementos de los vehículos.

Específicamente, desde UGT Madrid instamos al Ayuntamiento de Arganda del Rey, a realizar un plan de **movilidad sostenible urbana** que incluya específicamente, medidas dirigidas a potenciar la realización de planes de **movilidad sostenible a los centros de trabajo**, para ello, habría que iniciar urgentemente el análisis de la realidad, siendo evidente que falta transporte público colectivo que acerque a las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.

Sería necesario planificar las rutas de los autobuses municipales, o definir nuevas líneas, que pasen por el polígono industrial con horarios adaptados a las necesidades laborales de las personas. También deberían tener en cuenta las posibles visitas que se realizarían por comerciales, proveedores, visitantes, etc.

UGT Madrid ofrece:

- ★ Colaboración en la realización del análisis inicial que determine el contenido del diagnóstico de situación.
- ★ Participación en el diseño e implantación del Plan de movilidad.
- ★ Información y sensibilización sobre los planes de movilidad entre las personas trabajadoras y las empresas.
- ★ Participación en el seguimiento y evaluación, así como en la actualización continua del Plan de Movilidad al Centro de Trabajo e en el Plan de movilidad sostenible urbana.

ANEXO

Principales medidas de movilidad sostenible para la persona trabajadora

Sin intención de ser exhaustivos, se exponen a continuación una serie de medidas básicas que podrían incluirse en los planes de movilidad sostenible en las empresas, indicando el agente implicado sobre el que se actúa.

MEDIDAS	
A trabajadores	Información, concienciación y experimentación
	Fomentar el uso del transporte público colectivo
	Proporcionar transporte colectivo privado
	Fomento del uso de la bicicleta
	Fomento del viaje compartido en coche (<i>carpooling</i>)
	Gestión del aparcamiento propio
	Lanzaderas para ir y volver al centro de trabajo
	Medidas relacionadas con reducción del número de viajes
	Otras medidas de fomento de los modos más sostenibles
	Conducción eficiente
A visitantes, clientes o proveedores	Ofrecer información de acceso en transporte público al centro de trabajo
	Lanzaderas para clientes o visitantes
	Exigir a proveedores la adopción de medidas de sostenibilidad en su sistema de transporte
Del sector público	Mejora de la oferta de transporte público
	Regulación y control del aparcamiento público
	Mejora de la infraestructura peatonal y ciclista
	Ampliación de servicios de bicicleta pública. Instalación de aparcamientos de bicicletas públicos

Por otro lado, en relación al área de gestión de la empresa, las acciones podemos agruparlas de la siguiente forma:

1.- Acciones sobre la gestión de los desplazamientos

- ❖ Fomentar y facilitar el transporte público.
- ❖ Implantar medidas de transporte de empresa: rutas de empresa con autobuses o microbuses.
- ❖ Promover el uso del coche compartido:
 - Carpooling. Utilizando el propio coche con bonificaciones o utilizando coche de empresa.
 - Vanpooling. Grupos de 6 hasta 15 personas que comparten un desplazamiento en un vehículo tipo monovolumen, furgoneta o minibús, en condiciones similares al carpooling.

- Carsharing: Sistema de vehículos utilizables para una duración preestablecida, de los cuales únicamente se paga el uso (horas y kilómetros recorridos).
- ❖ Promover el transporte verde. Potenciar los modos más saludables para la llegada al trabajo (a pie o en bicicleta).
- ❖ Medidas para disminuir los riesgos asociados a los desplazamientos en misión:
 - Reducción en el número de desplazamientos.
 - Mantenimiento de los coches de empresa.
 - Eficacia de los desplazamientos.

2. Acciones organizativas

- ❖ Medidas relativas a la gestión de los horarios:
 - Horario flexible.
 - Jornada continuada.
 - Semana laboral de 35 horas.
- ❖ Medidas asociadas a las nuevas tecnologías:
 - Teletrabajo.
 - Teleconferencia, videoconferencia o webconferencia.
- ❖ Medidas sobre gestión del aparcamiento:
 - Priorizar el aparcamiento destinando las plazas a los vehículos con dos o más personas, a empleadas y empleados que se hayan comprometido a traer el vehículo sólo uno o dos días por semana, a aquellas personas que más lo necesiten (personas con movilidad reducida, personas que lleven niños menores al colegio o guardería o aquellas que necesiten el vehículo durante el desarrollo de su trabajo).
 - Bonificar el no usar el aparcamiento.

3. Acciones sobre la gestión de vehículos

- ❖ Establecer un programa de mantenimiento y seguimiento de los vehículos.
- ❖ Realizar el correspondiente mantenimiento de los coches de empresa.
- ❖ Reemplazar los vehículos cuando cumplan su vida útil estableciendo criterios para su cambio según km realizados o antigüedad.
- ❖ Actualización de la flota de vehículos de la empresa, incorporando modelos en los que prime la reducción de emisiones y la seguridad.
- ❖ Establecer ayudas, económicas o técnicas para la compra y/o mantenimiento de vehículos de movilidad sostenible como la bicicleta.
- ❖ Favorecer el cambio de coche particular cada cierto número de kilómetros o de años, mediante descuentos, ayudas, etc.

4. Acciones sobre la gestión de la distribución de mercancías

En los desplazamientos relacionados con la distribución hay que tener en cuenta la bidireccionalidad de la misma. Por un lado, las medidas que se adoptan desde la óptica del distribuidor-proveedor de bienes y servicios y, por otro, desde el punto de vista del receptor de los mismos, del cliente.

5. Formación

- ❖ Desarrollo de campañas de sensibilización.
- ❖ Información sobre el coste del desplazamiento en vehículo privado.
- ❖ Desarrollo de cursos de conducción eficiente y segura.

Aplicación de los principios de accesibilidad universal

En los últimos años, se ha ido más allá en el concepto de movilidad, hablándose de “Accesibilidad”. Lo relevante ya no es la capacidad de desplazamiento sino la capacidad de acceso a los bienes, servicios y necesidades de las personas.

La accesibilidad es un concepto vinculado a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado desde un determinado espacio; y por extensión se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de personas trabajadoras, clientes y suministros a un determinado lugar. Con carácter general, se reserva el término accesibilidad para referirse a la superación de barreras arquitectónicas en favor de personas con funcionalidades distintas.

En este sentido, a la hora de elaborar el plan de movilidad sostenible se tendrá que realizar también un análisis de la accesibilidad para dar solución a las demandas completas de los trabajadores y trabajadoras. El análisis de la accesibilidad deberá considerar las necesidades específicas de las personas con discapacidad y los diversos lugares y situaciones. Aunque la casuística es variada, se puede realizar una aproximación suficiente, teniendo en cuenta tres variables:

- ❖ Tipo de usuario: Estableciendo grupos homogéneos con necesidades comunes de accesibilidad que permitan analizar los problemas de forma más sencilla. Estos grupos homogéneos podrían ser:
 - Aquellos que realizan determinados movimientos con dificultad, con o sin la ayuda de productos de apoyo; con especial atención a aquellos que usan silla de ruedas.
 - Aquellos que tienen dificultades de percepción, debido a limitaciones en sus capacidades sensitivas, principalmente auditivas o visuales.
 - Aquellos que tienen limitaciones cognitivas o intelectuales.
- ❖ Tipo de dificultad: Las dificultades de movilidad, de percepción, de orientación, de comunicación, etc, que pueden encontrar algunas personas en su entorno laboral para poder desarrollar sus trabajos con eficiencia.
- ❖ Mejora continua: Adaptarse a los requerimientos legales y una vez alcanzado ese objetivo, realizar un proceso continuo para mantener las condiciones de accesibilidad universal.

En definitiva, se debe tener en cuenta el principio de accesibilidad universal, y la necesaria adaptación de los puestos y lugares de trabajo, mediante:

- ❖ La implantación de un plan de accesibilidad en los centros de trabajo con el objetivo de eliminar las barreras tanto de las propias instalaciones, como de los medios tecnológicos y de comunicación.
- ❖ La realización de cuantos ajustes razonables sea necesario, para una correcta adaptación del puesto de trabajo en función de la discapacidad de que se trate, de manera que las personas con discapacidad puedan desarrollar su trabajo productivo sin condicionantes que mermen o dificulten el uso de sus conocimientos y capacidades.
- ❖ El impulso de entornos laborales accesibles, realizando cuantos ajustes razonables sean necesarios, para una correcta adaptación del puesto de trabajo en función de la discapacidad que se trate, y adaptando el puesto de trabajo a la capacidad de la persona. Todo ello, acompañado de la necesaria adaptación de las infraestructuras en materia de accesibilidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular. COM (2015) 614 final.
- Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre una Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones. COM(2016) 501 final.
- Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo al Comité de las Regiones sobre la aplicación del plan de acción para la economía circular. COM (2017) 33 final.
- Comisión Europea: Medida para impulsar la transición de Europa hacia una economía circular. 2016
- Comisión Europea: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo, el Comité Económico y Social Europeo y el comité de las Regiones. Una Europa que utilice eficazmente los recursos. Iniciativa emblemática con arreglo a la Estrategia Europa 2020.
- Por qué y cómo desarrollar estrategias de economía circular en el ámbito regional". Fundación Economía Circular. (2017).
- Informe global sobre automoción. 2017 KPMG
- Plan tipo de seguridad vial en la empresa. Guía metodológica. INSHT y DGT.
- Guía práctica para elaborar un plan de movilidad. Egarsat
- Página web del Ayuntamiento de Arganda: <http://www.ayto-arganda.es/>.
- www.madrid7r.es
- Plataforma de movilidad y seguridad vial en la empresa. RACE
- Ciudad cero emisiones, movilidad verde y circular. Ecoembes
- Guía sindical para la seguridad laboral vial y la movilidad sostenible en la empresa. UGT País Valenciá. FPRL AT-0020/2014
- Tríptico Economía Circular. UGT Madrid 2017.
- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular
- Cuadernillo informativo de PRL: Planes de movilidad y prevención de riesgos laborales. 2017. UGT Madrid.
- Taller Economía Circular Plan de movilidad. Transporte al centro de trabajo. UGT Madrid Unión Comarcal Sureste, 2018.
- [Autobuses en Arganda del Rey - Interurbanos y Nocturnos \(madridbuses.com\)](http://madridbuses.com)
- Mapa de movilidad. Dirección General de Tráfico
- [Economía circular: definición, importancia y beneficios | Noticias | Parlamento Europeo \(europa.eu\)](http://europa.eu)
- España circular 2030: [espanacircular2030_def1_tcm30-509532_mod_tcm30-509532.pdf \(miteco.gob.es\)](https://www.miteco.gob.es)
- [proyecto_ley_economia_circular_1.pdf \(comunidad.madrid\)](http://comunidad.madrid)
- [INFORME sobre la estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones | A8-0356/2017 | Parlamento europeo \(europa.eu\)](http://europa.eu)

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular ([BOE-A-2022-5809 Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.](#))
- El papel de la movilidad sostenible y su impacto sobre la salud y en el trabajo ([Monografico 001 Movilidad Sostenible.indd \(ugt.org\)](#))
- Inventario nacional de emisiones a la atmósfera. Emisiones de gases de efecto invernadero, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-/resumen_inventario_gei-ed_2022_tcm30-534394.pdf)