



Resumen ejecutivo

Plan de Movilidad en el Área de Actividad Económica Ribera del Loira y Parque Cristalia

6 de septiembre de 2012

Índice

1. Introducción	5
1.1. Antecedentes	5
1.2. Recogida de información	5
1.3. Marco territorial y socioeconómico.....	5
2. Objetivos y líneas estratégicas	9
2.1. Competitividad.....	9
2.2. Universalidad	11
2.3. Sostenibilidad	12
3. Plan de movilidad.....	15
3.1. Control y regulación de tráfico	15
3.2. Gestión y limitación del aparcamiento.....	19
3.3. Potenciación del transporte colectivo	21
3.4. Mejora del espacio público, la accesibilidad y la inclusión social.....	26
3.5. Fomento de la movilidad ciclista.....	29
3.6. Gestión de la movilidad.....	31
3.7. Mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético	32
3.8. Implantación de responsables de movilidad	33

1. Introducción

1.1. Antecedentes

La necesidad de la elaboración de este Plan viene originada principalmente por ser el vehículo privado la opción mayoritaria elegida para acudir al trabajo. De estos hábitos de movilidad se derivan problemas que generan un importante impacto sobre el medio ambiente y la economía, así como una merma de la calidad de vida de los trabajadores: congestión, dificultades de circulación, tiempo perdido en busca de aparcamiento, etc.

Este Plan es fruto asimismo del 6º Taller de Deliberación y Análisis de la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid: “Hacia una movilidad laboral más sostenible en las Áreas de Actividad Económica”, y se plantea como un desarrollo práctico de las conclusiones que se formularon en el mencionado taller.

Por último, se enmarca dentro de la línea de acción de impulso y promoción de la movilidad sostenible, que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y el Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) vienen desarrollando en la Comunidad de Madrid.

5

1.2. Recogida de información

Para llevar a cabo la diagnosis y los indicadores de funcionamiento del sistema de movilidad del área de actividad económica se han utilizado las siguientes fuentes de información:

- La información existente facilitada por diferentes bases documentales y cartográficas (base digitalizada, censo de empresas, planificación urbanística, información relativa a la oferta y demanda de transporte público)
- La información recogida ex profeso para este proyecto en los trabajos de campo: inventario vial, inventario de aparcamiento, rotaciones de matrículas, registro de velocidades, aforos manuales de vehículos y peatones, inventarios de paradas de transporte público y conteos de usuarios del transporte público de la totalidad de líneas en el ámbito del área de actividad económica.
- La información recogida a través de encuestas a empresas (un total de 84) y trabajadores (3.916), lo que determina un margen de error de únicamente un 1,37%

1.3. Marco territorial y socioeconómico

El ámbito de estudio se sitúa en el noreste de Madrid, fuera del cuarto cinturón de la ciudad (M-40). El suelo donde se asienta el área de actividad económica pertenece a dos distritos, Hortaleza y Barajas y está prácticamente consolidado urbanísticamente.

Esta área se extiende paralela a la M-40 y las vías del ferrocarril convencional Madrid-Barcelona. Estas dos infraestructuras ejercen la función de límites del ámbito, generando una barrera física importante con el resto de la trama urbana de Madrid.

En el ámbito existe un total de 150 empresas, la práctica totalidad de oficinas, en las que trabajan un total de **16.500 empleados**, constituyendo uno de los polos de actividad económica terciaria más importantes de la Comunidad de Madrid, al nivel de Azca, Castellana Norte, M-30/Avenida de América, Las Tablas, A-6, etc. Existe una actividad residual de talleres, almacenes y una hormigonera. Además existe un centro educativo de primaria.

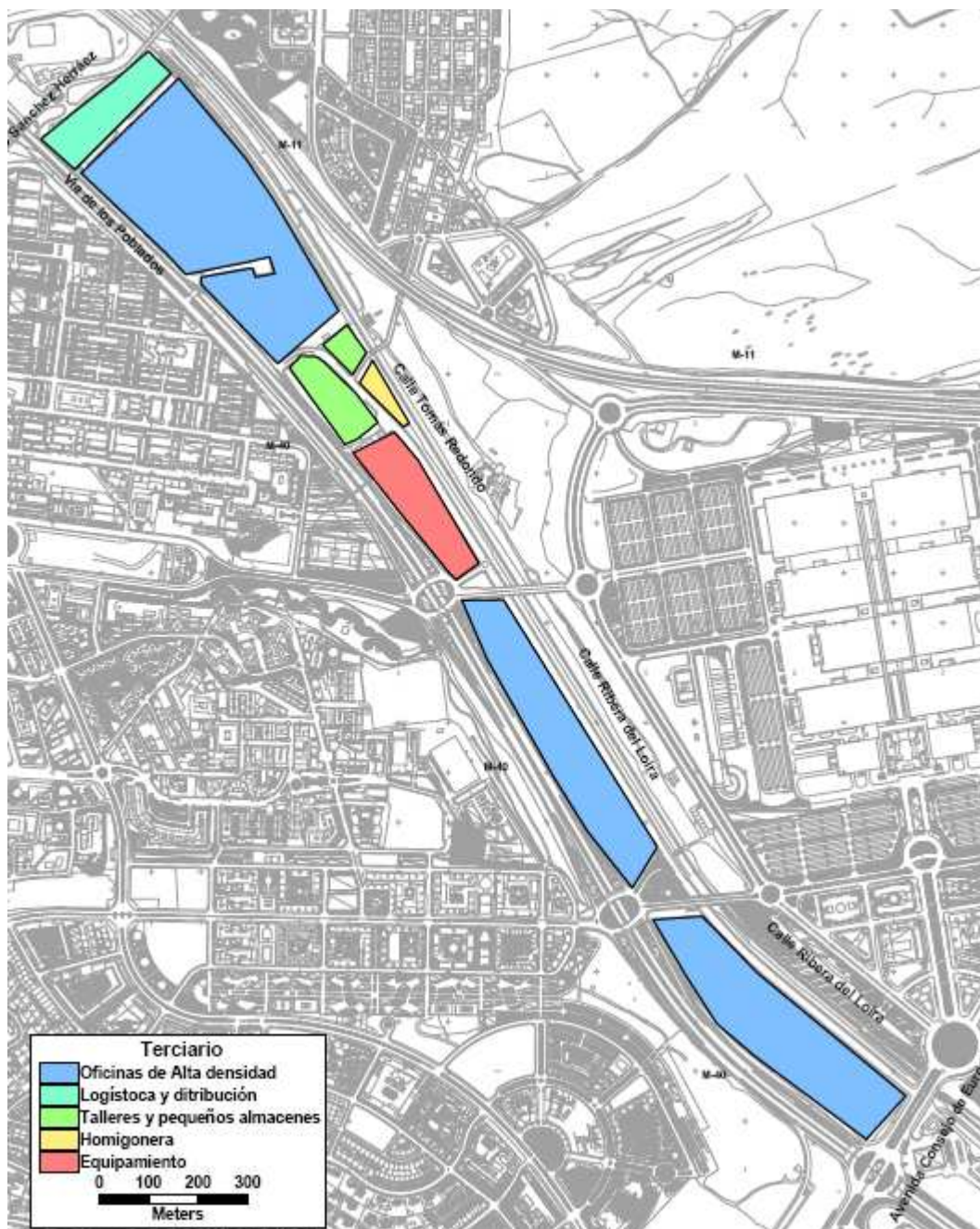


Figura 1: Tipo de actividad.



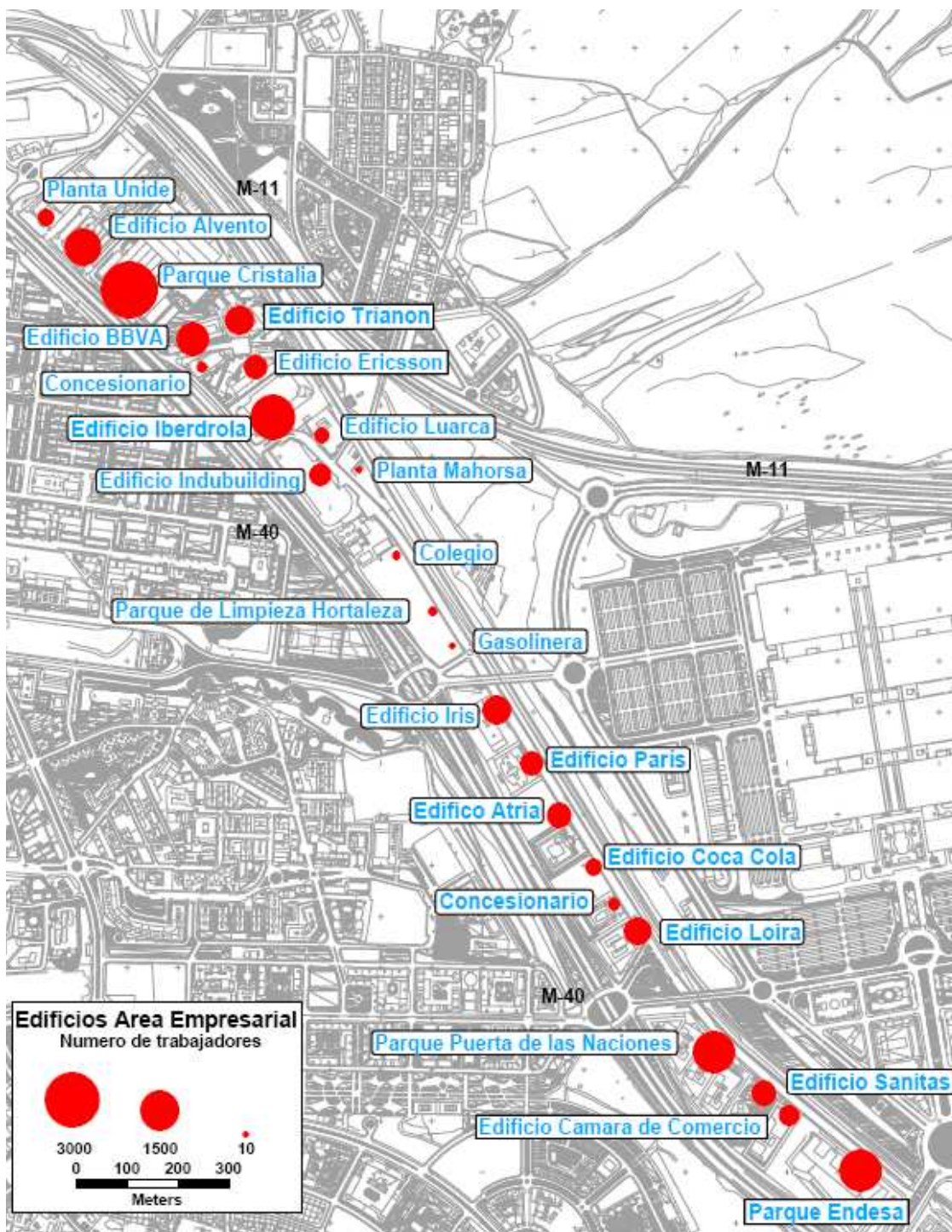


Figura 2: Número de trabajadores por empresa.

Cinco empresas concentran el 37% del empleo (Iberdrola, Endesa, CEPSA, Xerox y BNP). Se trata de un segmento de población joven (un tercio entre 35 y 40 años), con una elevada presencia de la mujer (48%) y un alto nivel formativo (el 80% son titulados). Sin embargo, este dinamismo y calidad profesional no se corresponde con un sistema de movilidad anquilosado en el uso del coche.

2. Objetivos y líneas estratégicas

El objetivo principal del Plan es conseguir un modelo de movilidad para el área de actividad económica de Ribera del Loira y Parque Cristalia más competitivo, universal, y sostenible.

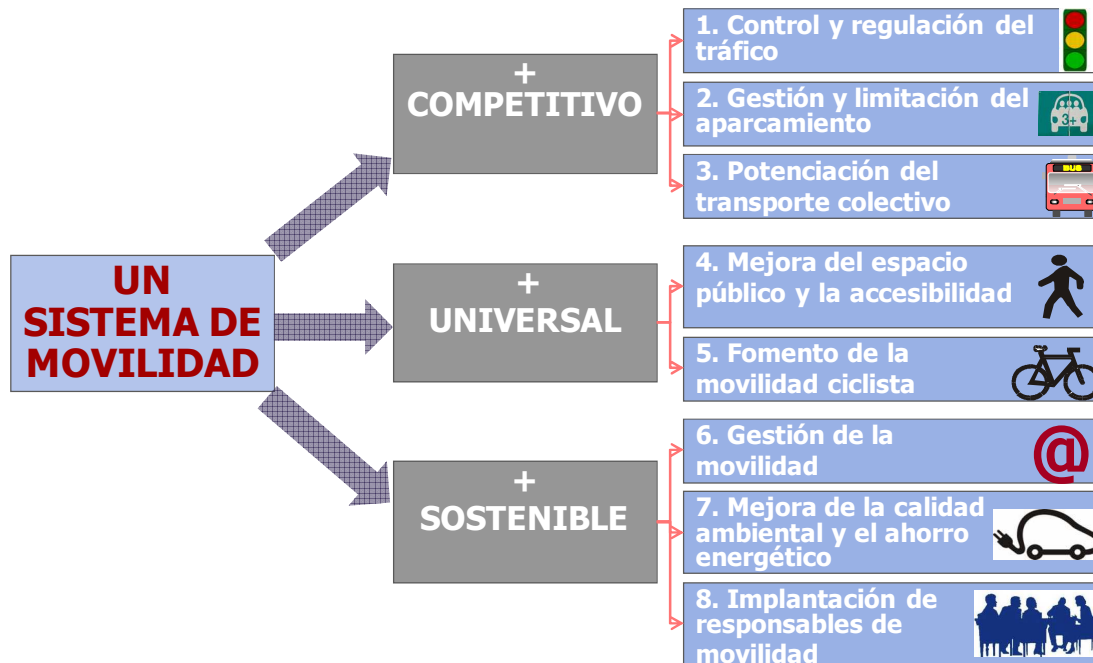


Figura 3: Objetivos y líneas estratégicas del Plan de movilidad.

2.1. Competitividad

En primer lugar, y más tratándose de un área de actividad económica, se ha de garantizar la competitividad, para lo cual es necesario la disminución de los tiempos de trayecto de los trabajadores. El tiempo y calidad del desplazamiento del trabajador incide directamente en su productividad, especialmente en un tipo de actividad como la de oficinas, ampliamente mayoritaria en el área que nos ocupa.

El usuario del transporte público sufre un elevado tiempo de trayecto: 53 minutos de media. Especialmente elevado es el tiempo de los trabajadores procedentes de distritos relativamente próximos como Villa de Vallecas o Vicálvaro (más de una hora), siendo el transporte público escasamente competitivo con el coche.

El usuario del vehículo privado, aunque tarda menos (una media de 33 minutos), casi la mitad de este tiempo circula a una velocidad lenta debido a la congestión o lo destina a bucar aparcamiento, lo que produce que el viaje sea también estresante y agotador.

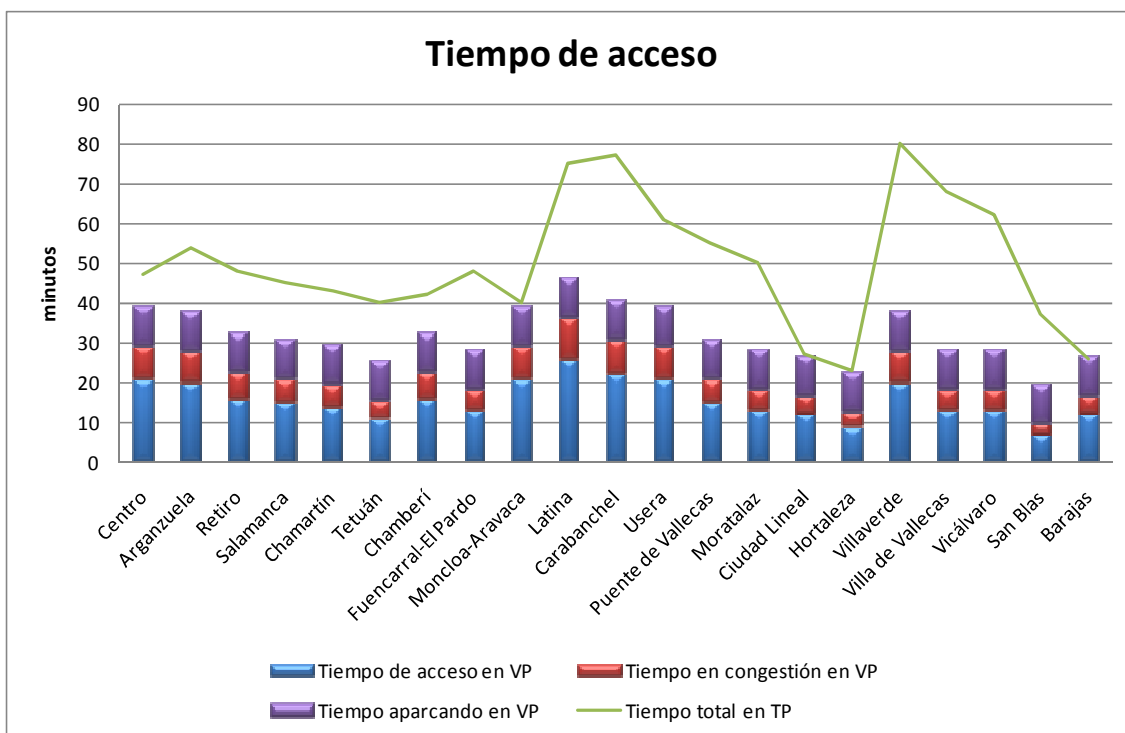


Figura 4: Tiempos de desplazamiento por modo de transporte.

Se plantea como objetivo disminuir en un 20% el tiempo de trayecto de los usuarios del transporte público, situándose la media por debajo de los 45 minutos. Así, la diferencia respecto al vehículo privado ya solo sería de 13 minutos, no de prácticamente el doble como sucede en la actualidad. De esta manera, la pequeña diferencia de tiempo entre transporte público y transporte privado se podría ver compensado por el atractivo del primero, en lo que se refiere a comodidad (posibilidad de realizar otras actividades como por ejemplo la lectura o ausencia de estrés derivado de la conducción).

Del mismo modo, también se plantea la reducción del tiempo en congestión o de búsqueda de aparcamiento entre los usuarios del vehículo privado.

Las líneas estratégicas para conseguir este objetivo son las siguientes:

1. **Control y regulación del tráfico**, principalmente mediante la diversificación de accesos al área de actividad económica (potenciación de la M-11), lo que permitirá disminuir la congestión en la zona. También se plantea pacificar y mejorar la gestión del tráfico en el eje principal (Ribera del Loira – Tomás Redondo – Vía de los Poblados).
2. **Gestión y limitación del aparcamiento**. Gestionar el estacionamiento para fomentar la ocupación de los vehículos y de este modo necesitar un menor número de plazas de estacionamiento.
3. **Potenciación del transporte colectivo**. La creación de líneas lanzadera exprés de servicio tanto discrecional como regular permitirá reducir de forma sustancial el tiempo de trayecto de estos desplazamientos, principalmente en lo que respecta en la intermodalidad con el tren y en las relaciones con los distritos y municipios situados al este de la capital.



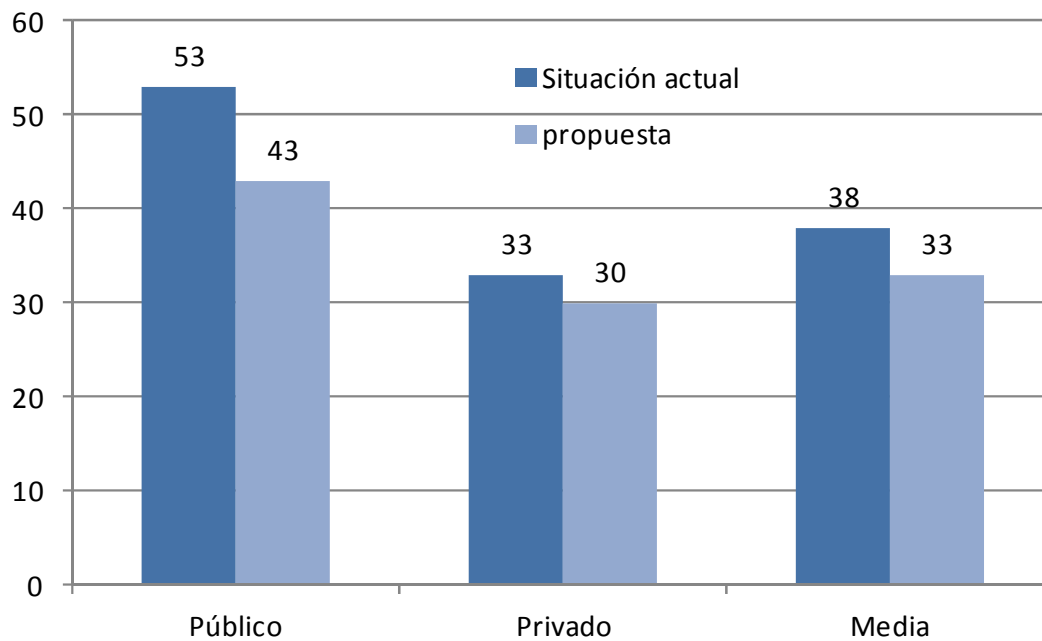


Figura 5: Objetivo de disminución del tiempo de desplazamiento (minutos).

2.2. Universalidad

En este caso, el objetivo básico es garantizar la accesibilidad en todos los modos (pie, bici, transporte público y coche compartido) y a todos los colectivos (aceras, paradas y autobuses accesibles). De este modo, se plantean los siguientes objetivos:

- 100 % de aceras accesibles, es decir, con anchos de acera superiores a 1,8 metros y pasos de peatones rebajados.
- 100 % de trabajadores con un vía ciclista a menos de 500 m.
- 100 % de paradas accesibles, es decir, que el itinerario a pie hasta las paradas disponga de una accesibilidad adecuada y que tanto las paradas como los propios autobuses sean completamente accesibles.

Las líneas estratégicas para conseguir este objetivo son las siguientes:

4. Mejora del espacio público, de la accesibilidad y la inclusión social. En este sentido se plantea la mejora de las accesibilidad de las aceras, ya sea ampliándolas ya sea eliminando los obstáculos existentes (mobiliario urbano y vehículos mal estacionados).

5. Fomento de la movilidad ciclista. Se propone completar la red ciclista para facilitar la seguridad de los usuarios que accedan al área en bicicleta. Del mismo modo la implantación de medidas de templado de tráfico permitirán reducir el decalaje de velocidad entre los modos más débiles y el coche.

2.3. Sostenibilidad

En lo que se refiere a éste aspecto, se plantea como objetivo la reducción de un 20% del consumo de combustible y de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2020 de acuerdo con los objetivos planteados por la Unión Europea en su estrategia 20/20/20.

Para alcanzar este objetivo es necesario disminuir de la utilización del vehículo privado por parte de los trabajadores, ya que actualmente el 75% utiliza en coche en alguna etapa del viaje al trabajo. Así, los trabajadores que utilizan el vehículo privado con 1 ocupante deberían pasar de representar un 56% a tan sólo el 42%.

Además, se debe trabajar en la mejora de la movilidad en lo relativo a un menor consumo energético y una disminución de la contaminación en base a la utilización de vehículos más limpios en las flotas de las empresas y una conducción más eficiente.

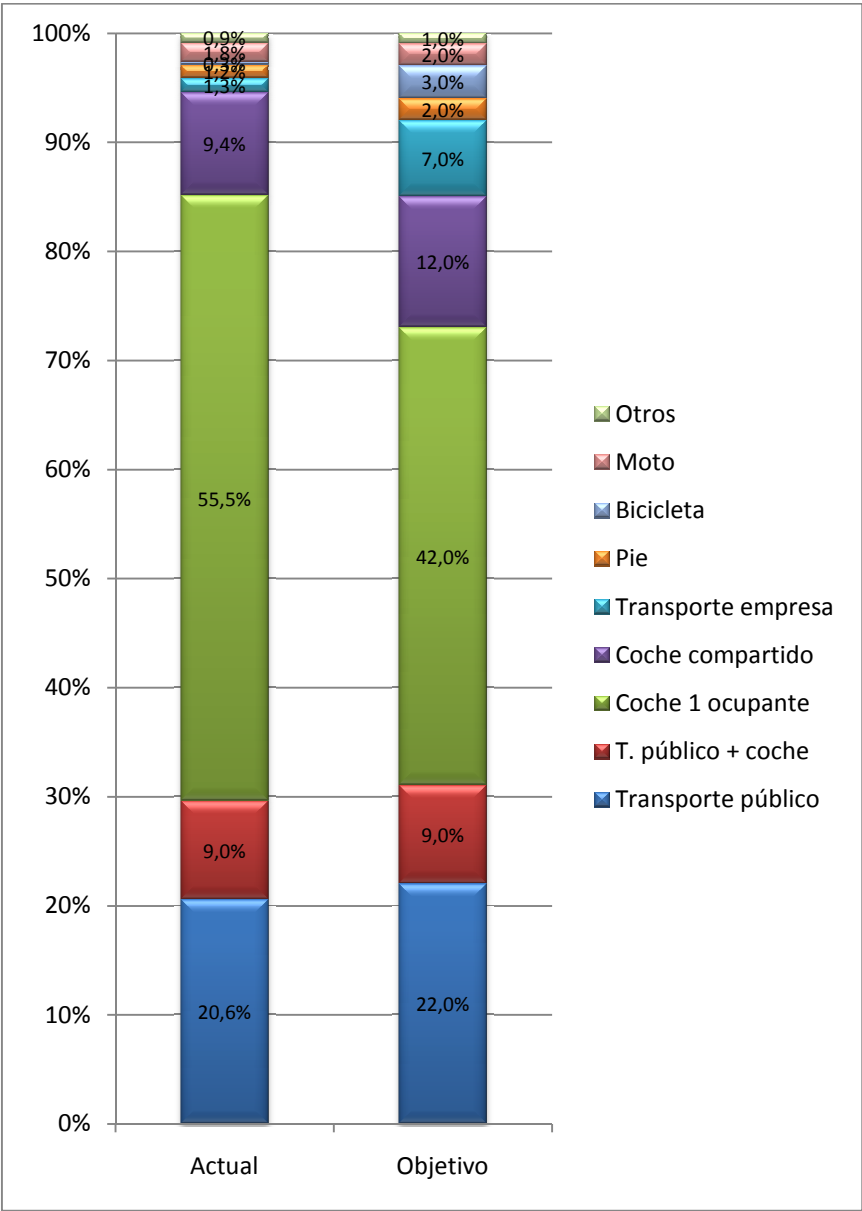


Figura 6: Distribución modal objetivo (%).



Además de las líneas estratégicas anteriores de potenciación de modos sostenibles (mejora de la oferta de transporte público, peatonal y ciclista) y fomento de la utilización del coche compartido, se plantean de forma complementaria las siguientes:

6. Gestión de la movilidad. La mejora de la oferta de los modos sostenibles, por sí sola, suelen ser insuficiente si no se acompaña de medidas de información, difusión e incentivación económica. En este sentido los planes de movilidad y seguridad vial de empresas se presentan como idóneas herramientas para alcanzar mayores cotas de cambio modal.

7. Mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético. Los planes de movilidad de las empresas también es el marco adecuado para introducir criterios medioambientales en la renovación de flotas y facilitar la realización de cursos de conducción eficiente entre los trabajadores.

8. Implantación de responsables de movilidad. Para que se garantice el cumplimiento de las propuestas planteadas se considera indispensable la creación de una comisión de seguimiento y el impulso de la figura del gestor de la movilidad, principalmente en el interior de las empresas.

3. Plan de movilidad

3.1. Control y regulación de tráfico

a) Déficits detectados

El hecho de que la mayor parte de los trabajadores accedan desde la M-40 y la concentración horaria del flujo de entrada (el 53% entra entre las 8h. y las 9h.) provoca importantes puntos de congestión en los accesos al ámbito.

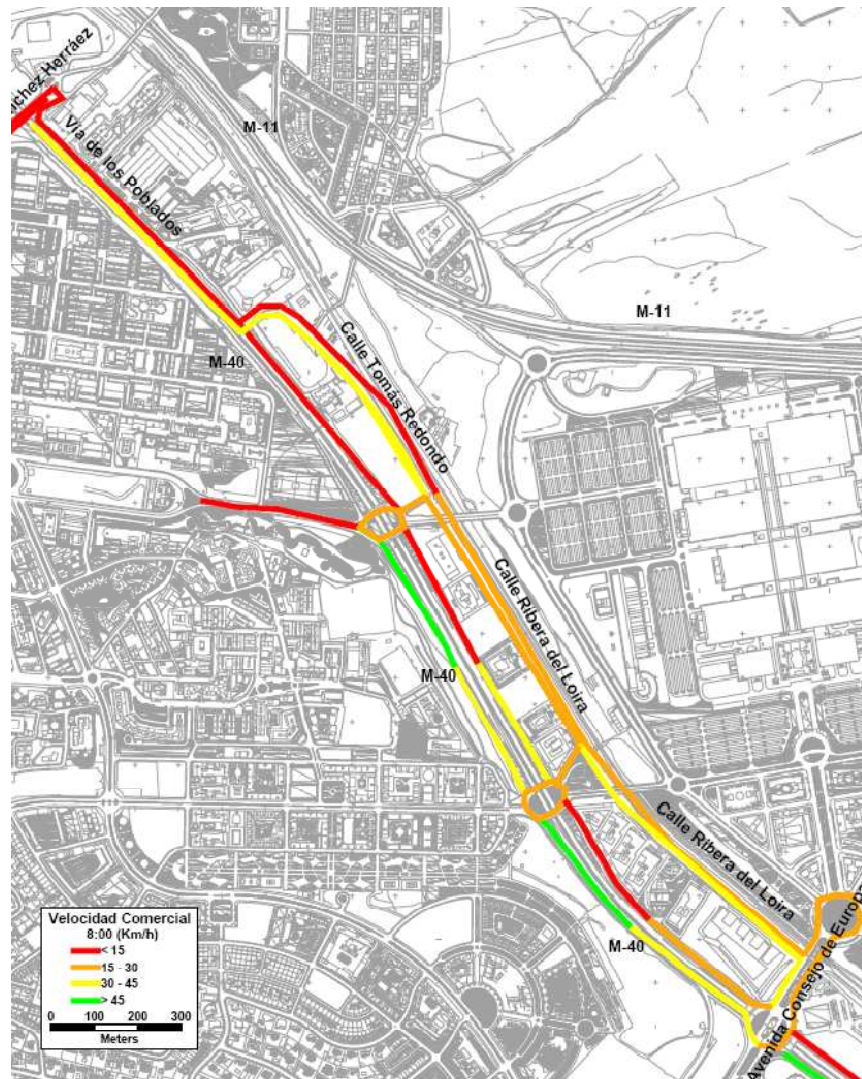


Figura 7: Velocidad en vehículo privado en periodo punta de tarde.

Por ello, se plantean medidas para diversificar y gestionar el tráfico de entrada, medidas que han de estar coordinadas con las de potenciación de los modos sostenibles (transporte público, pie y bicicleta). Del mismo modo, también se han de articular medidas de templado de tráfico para evitar el exceso de velocidad fuera de las horas punta.

b) Descripción de las medidas

- ☑ **Facilitar la salida desde C. Ribera del Loira hacia M-11;** permitiendo el giro a la izquierda (dirección IFEMA y M-11) en la intersección de C. Ribera del Loira con la Avenida del Consejo de Europa, y de este modo descongestionar las salidas del área, que actualmente conduce todo el flujo de tráfico hacia la glorieta de acceso a la M-40.

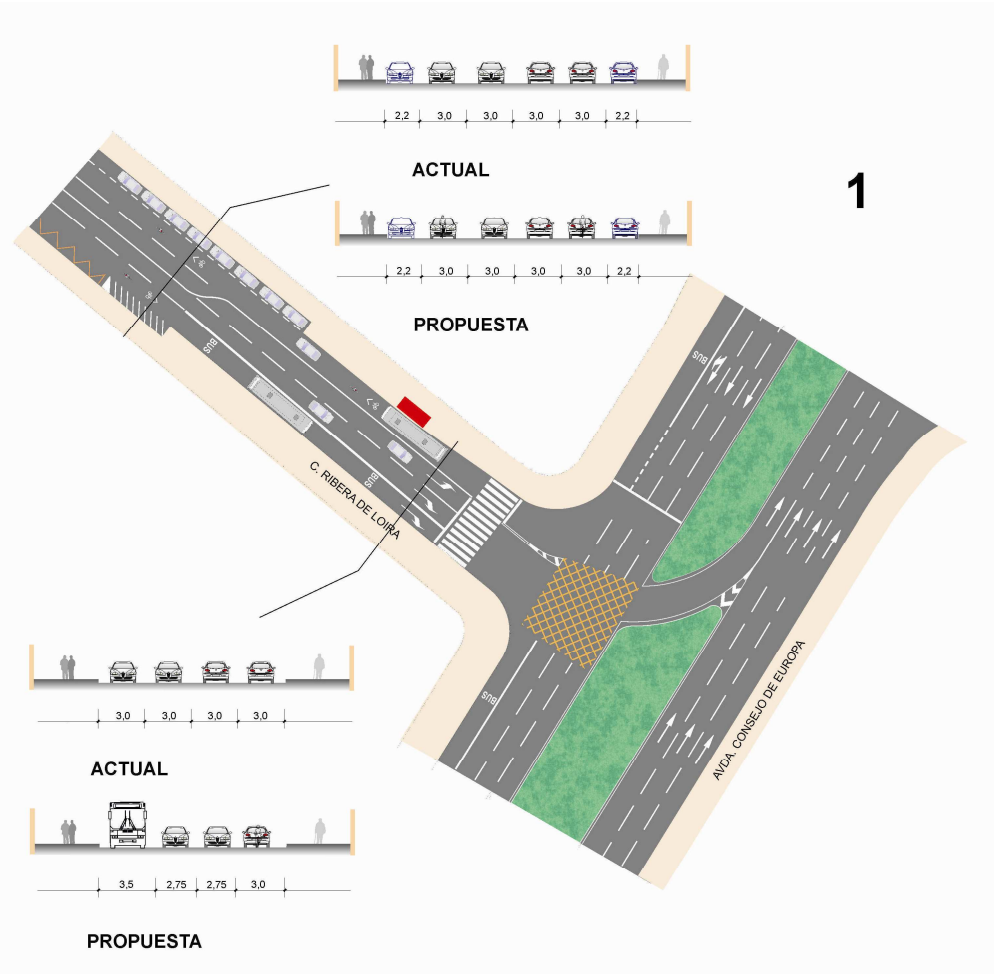


Figura 8: Sección y planta propuesta en C. Ribera del Loira (altura Av. C. de Europa).

- ☒ **Mejora de la gestión del tráfico en Vía de los Poblados.** Con el objetivo de gestionar adecuadamente las colas que se producen en la entrada de la M-40 por la Vía de los Poblados, se plantea la semaforización de esta intersección. Este semáforo puede ir acompañado con espiras de detección de vehículos y prioridad semafórica. También se plantea semaforizar el paso de peatones existente a la altura de la pasarela peatonal.

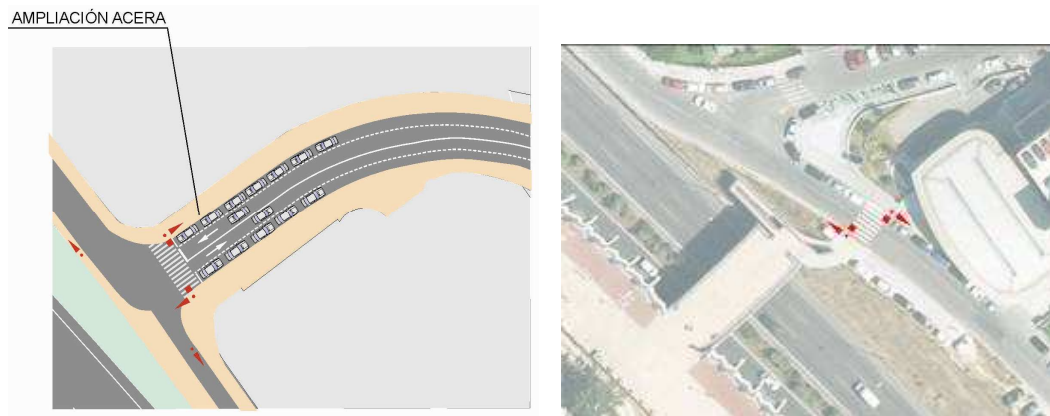


Figura 9: Semaforización en Vía de los Poblados.

17

- ☒ **Mejora de accesos al viario de alta capacidad (M-11).** El objetivo es buscar una alternativa clara de salida del área hacia la M-11 en vez de concentrar la conexión con la ya congestionada M-40. Esta salida hacia la M-11 se ya contemplaba en el Convenio de Colaboración para la Mejora de Accesibilidad al API 21.09 entre el Ayuntamiento y los propietarios de suelo y el desarrollo urbanístico previsto en el Olivar de la Hinojosa, el cual se encuentra en proceso de renegociación en el momento de redacción del presente Plan.
- ☒ **Ordenación del servicio de recogida de basuras en Vía de los Poblados.** Se propone adaptar el horario del servicio de recogida de basuras para no coincidir con los periodos punta.

- ☑ **Templado de tráfico en C. Ribera del Loira y C. Tomás Redondo.** La velocidad de los vehículos es elevada debido a la existencia de dos carriles por sentido, comprometiendo la seguridad vial en este tramo. La nueva sección de la calle sumado a la señalización de un ciclo-carril y la implantación de elementos adicionales de templado mejorarán la seguridad vial en el área.

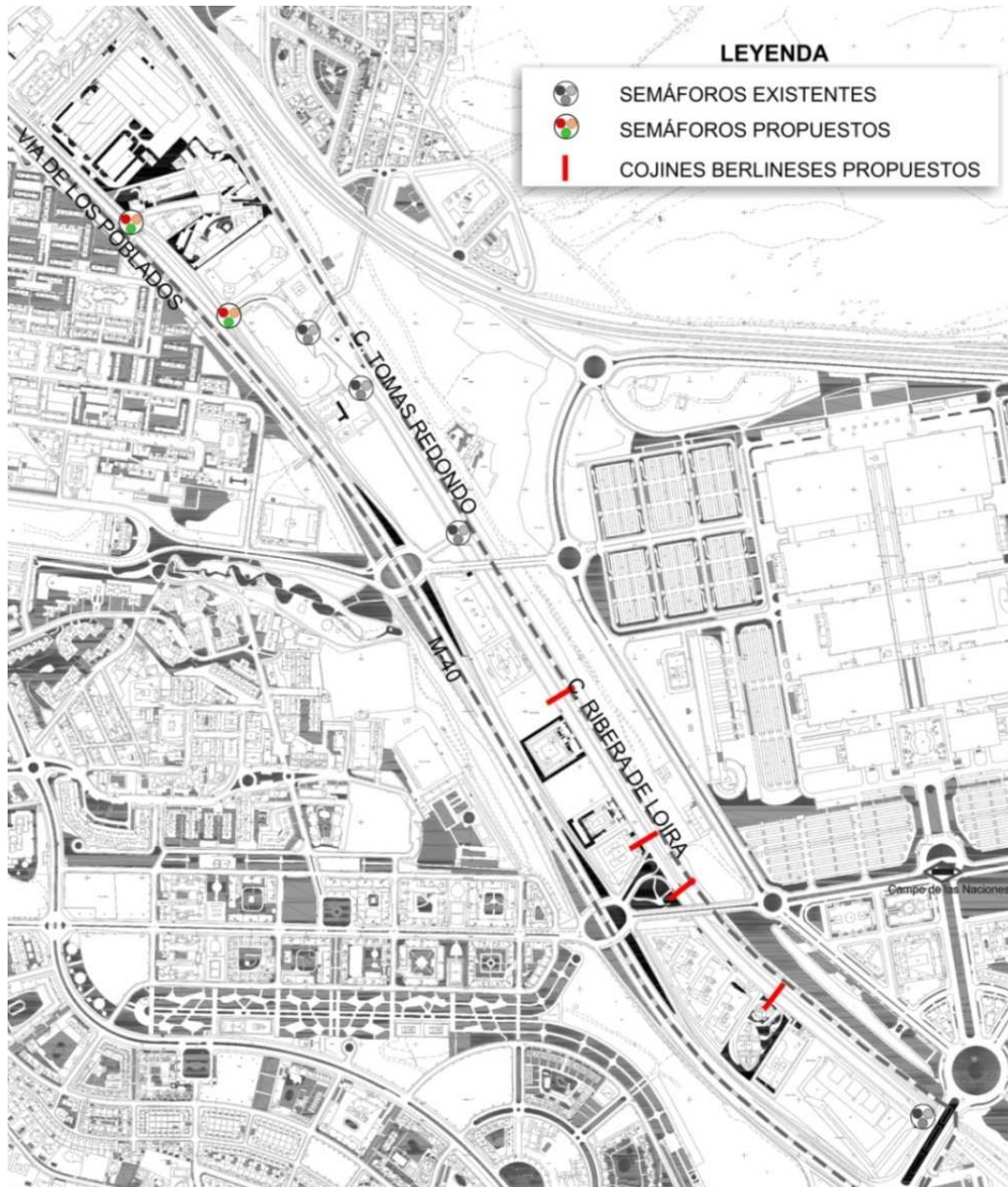


Figura 10: Propuesta de elementos de templado de tráfico.

3.2. Gestión y limitación del aparcamiento

a) Déficits detectados

La oferta de aparcamiento en el área es abundante en lo que se refiere a las plazas interiores de las empresas, sin embargo, es limitado en calzada lo que provoca la indisciplina y el aparcamiento en solares, aceras y zonas verdes. Esta frecuente ilegalidad afecta especialmente a los desplazamientos peatonales en la zona y la imagen del sector.

Por otro lado, la gestión del aparcamiento se presenta como el mejor elemento regulador de la gestión de la demanda de movilidad privada, necesario para conseguir un trasvase modal hacia una movilidad más sostenible (transporte público, bicicleta o viaje compartido en coche).

En este sentido, debe indicarse que un 63% de los trabajadores muestra disponibilidad a compartir viaje en coche, especialmente si se les ofrece bonos-gasolina o se les facilita aparcamiento reservado. Aumentar en un 11% la ocupación del vehículo resolvería los actuales problemas de estacionamiento de la zona.

También se ha observado que la oferta destinada a paradas de taxis es insuficiente así como las reservas de motocicletas.

19



Figura 11: Indisciplina de estacionamiento de taxis y motocicletas.

b) Descripción de las medidas

- ☒ **Piloto sobre la regulación del estacionamiento en vía pública considerando criterios de ocupación del vehículo.** Existe la oportunidad de regular el aparcamiento en vía pública, para lo cual se podrían considerar criterios de ocupación del vehículo. Aparte de un cambio normativo para la inclusión de criterios ambientales en la regulación de estacionamiento en calzada, se plantea establecer un número limitado de plazas situadas en el viario público para vehículos de alta ocupación, que pueda servir también como referente a las empresas que procedan a gestionar sus aparcamientos interiores en base a criterios de sostenibilidad.

- ☑ **Limitación del aparcamiento ilegal.** Mediante elementos físicos en las zonas verdes, aceras y junto a estas, para evitar que los vehículos invadan el espacio peatonal.
- ☑ **Señalización de los aparcamientos públicos.** Mediante señalización vertical de los 2 aparcamientos públicos existentes en la zona.
- ☑ **Gestión del aparcamiento privado de empresas.** Reservando plazas de aparcamiento a vehículos de alta ocupación, PMR y vehículos eléctricos o híbridos.

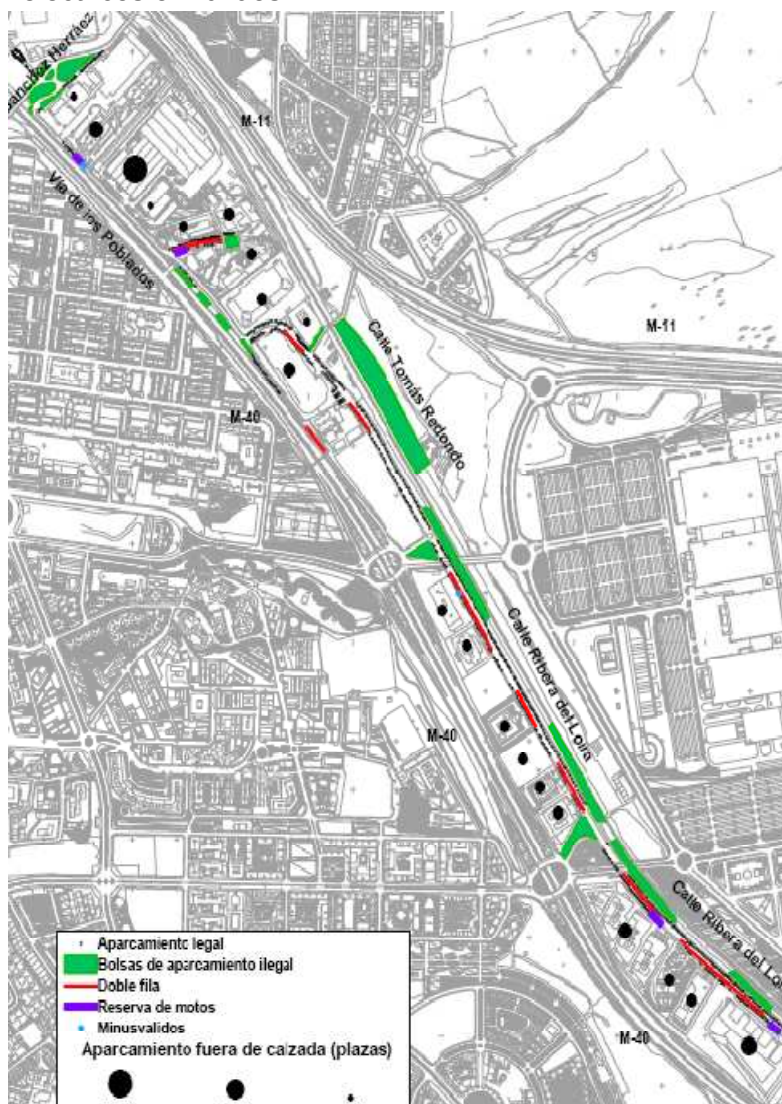


Figura 12: Oferta de aparcamiento y localización de los espacios de estacionamiento legal.

3.3. Potenciación del transporte colectivo

a) Déficits detectados

La cobertura de transporte público en el área es relativamente buena, ya sea a través de autobús con la línea T-11 y la línea 104. Además, a entre 10 y 20 minutos andando se localizan las estaciones de de metro de San Lorenzo y Campo de las Naciones.

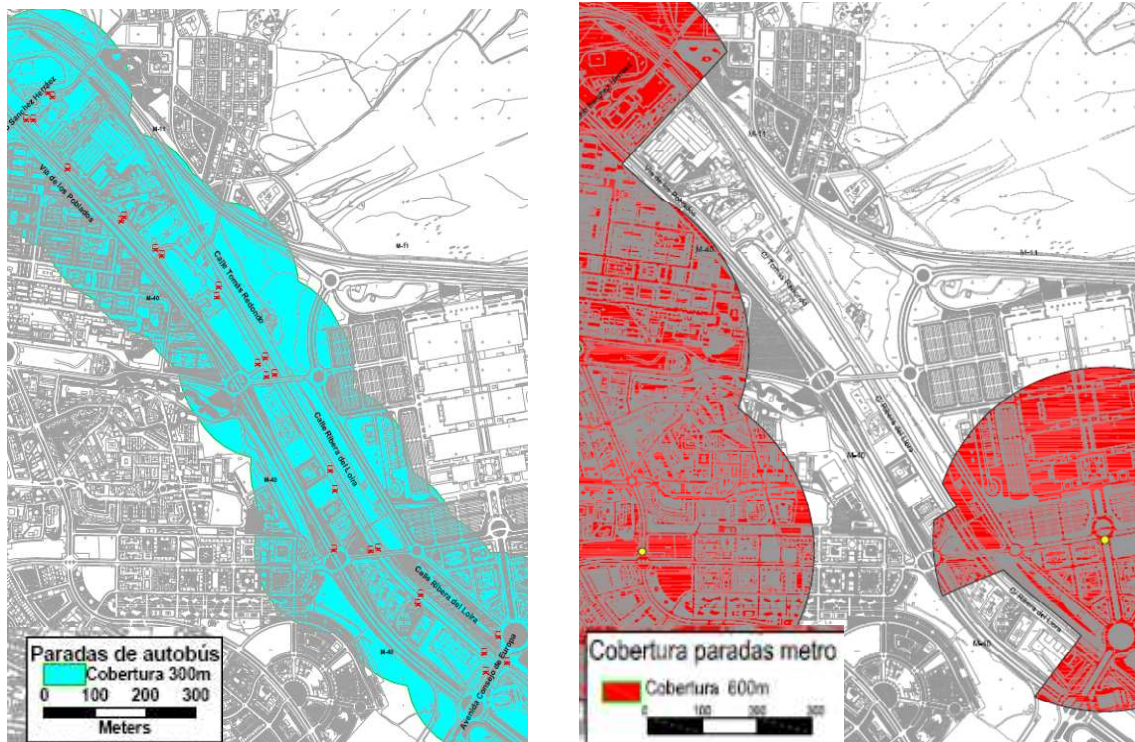


Figura 13: Cobertura de la oferta de transporte público.

No obstante, la necesidad de transbordos en la mayoría de casos y la congestión que sufre el autobús provoca que el tiempo de trayecto sea elevado y la frecuencia irregular.

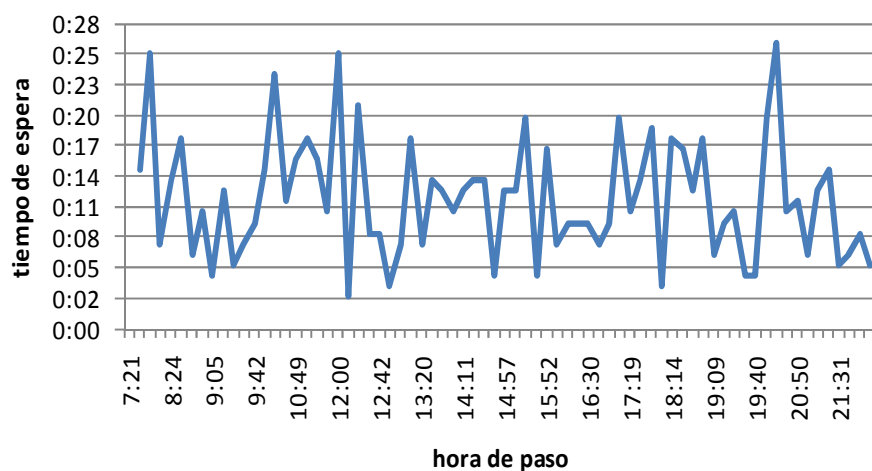


Figura 14: Frecuencia de la línea 112 en sentido Barrio del Aeropuerto.

La especialización funcional del área ocasiona que la demanda de transporte público se concentre en horas muy concretas, con una clara infrautilización fuera de estos periodos.

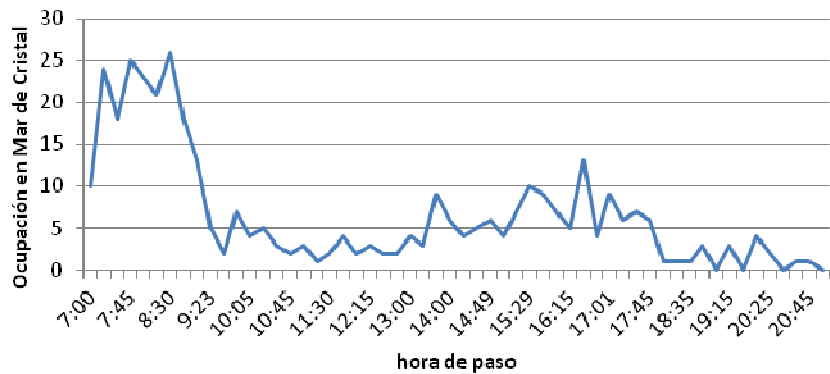


Figura 15: Utilización de la línea T-11 en sentido Parque Cristalia.

Por último, los servicios discrecionales de que disponen actualmente las empresas suelen ser ineficientes ya que en la mayoría de los casos están infrautilizados y el tiempo de trayecto suele ser elevado.

Ruta	Nº trabajadores que lo utilizan	Horario
Parada en Madrid y Valdemoro	2	16:00 / 19:00
Parada en la estación de metro Campo de las Naciones y en Ribera del Loira 28		7:30 / 20:00
Parada en Cuatro Vientos - Atocha - Avenida de América	35	
Parada en diversos puntos del centro de Madrid (Atocha - Conde Casal - Av America - Nuevos Ministerios - Pz. Castilla - Chamartin)	35	7:30-8:00 / 18:05-18:35
Parada en la estación de metro Campo de las Naciones y en Ribera del Loira 28	80	8:00 - 9:30 / 15:00 - 20:00
Recorrido hasta la estación de Atocha	12	8:00 / 17:00
Parada en la estación de metro Campo de las Naciones	19	7:00 - 11:00 / 15:00 - 20:00
Parada en la estación de metro Campo de las Naciones		cada 15min. (de 8h a 9h y de 17h a 18h)
Se recoge en domicilio propio	6	

Figura 16: Relación de servicios discrecionales existentes en la actualidad.

Las medidas propuestas van principalmente en la línea de mejorar el servicio de autobús: mejora de la accesibilidad y equipamiento de las paradas, aumento y racionalización de la actual oferta, tanto pública como de las empresas, y una mayor información al trabajador.



b) Descripción de las medidas

- ☒ **Mejora de la accesibilidad a las paradas y al autobús.** Mediante la adecuación de las paradas a la normativa de accesibilidad al transporte público.
- ☒ **Instalación de marquesinas en las paradas de C. Tomás Redondo.** Se plantea el cambio de postes por marquesinas aprovechando la ampliación de acera planteada.
- ☒ **Información en tiempo real sobre transporte público en las empresas.** Mediante la instalación de paneles de información al viajero (PIV) en los accesos a los edificios y la difusión entre los trabajadores de las páginas web en que se facilita esta información.
- ☒ **Implantación de plataformas exclusivas para autobús en Av. Consejo de Europa y C. Ribera del Loira.** Concretamente un carril-bus en Av. Consejo de Europa en sentido M-40 para evitar el efecto de la congestión sobre el transporte público en hora punta de tarde. También se plantean dos carriles de avance para autobús para evitar la congestión al transporte público en las intersecciones de C. Ribera del Loira con Av. Consejo de Europa y C. Tomás Redondo

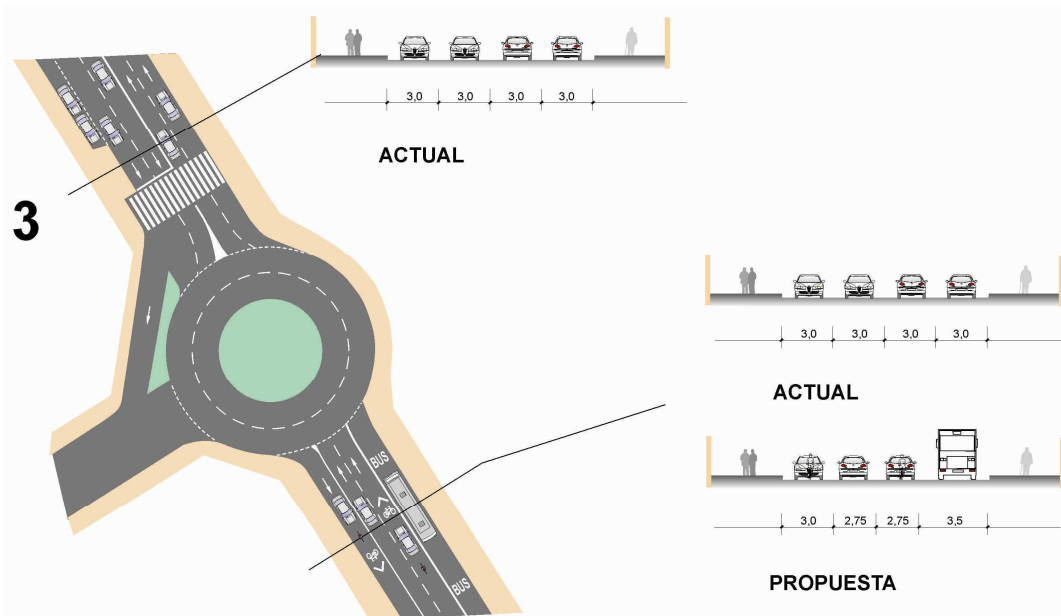


Figura 17: Sección y planta propuesta en C. Ribera del Loira (altura C. Tomás Redondo).

- ☒ **Reestructuración del servicio de la línea T-11.** Se plantea una línea circular con el recorrido más corto para recortar el tiempo de servicio y ganar frecuencia. Además, se efectuaría la bajada y subida de viajeros por el lado donde se sitúa la demanda, junto a las oficinas y junto a la boca de metro de Mar de Cristal.

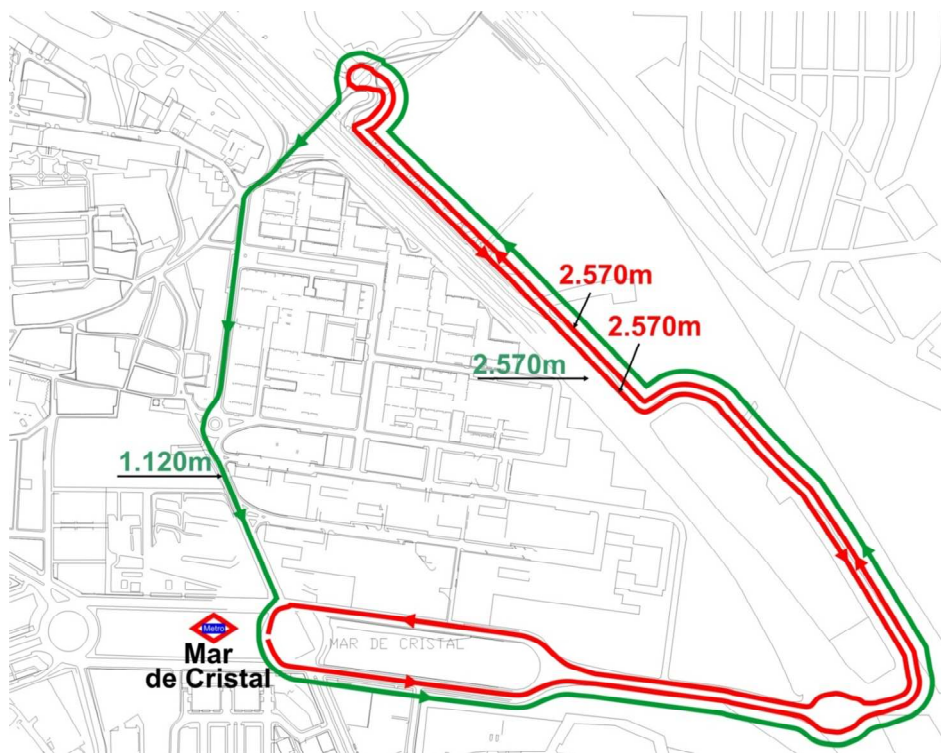


Figura 18: Propuesta de rediseño de la línea T-11. (en rojo el recorrido actual y en verde el propuesto)

- ☒ **Estudio de viabilidad de un nuevo apeadero de Adif.** A largo plazo y en función de la viabilidad económica por la demanda prevista, se plantea la construcción de una estación en el lugar planeado para ello en el PGOU de 1997, en el que podrían hacer parada los trenes provenientes del Corredor del Henares. Debe indicarse que en el momento actual la captación de viajeros del corredor del Henares sería mínima por lo que se plantea postergar su ejecución hasta que se lleve a cabo la explotación de la línea ferroviaria de contorno (conexión con el arco sureste de la ciudad).
- ☒ **Ampliación de las paradas de taxi.** En la Calle Ribera del Loira y Vía de los Poblados, para evitar la actual doble fila de taxis en estos puntos. Esta medida ya ha sido ejecutada



- ☒ **Transporte discrecional para trabajadores**, permitiendo la homogeneización de las rutas de empresa y consiguiendo sinergia y eficiencia para hacer sostenibles económicamente estos servicios. Se plantean líneas lanzaderas a Chamartín y a los barrios del Este de la ciudad. De este modo se crea un servicio que reduciría el tiempo de trayecto y se ajustaría el servicio de transporte colectivo a los periodos del día en los que existe más demanda.

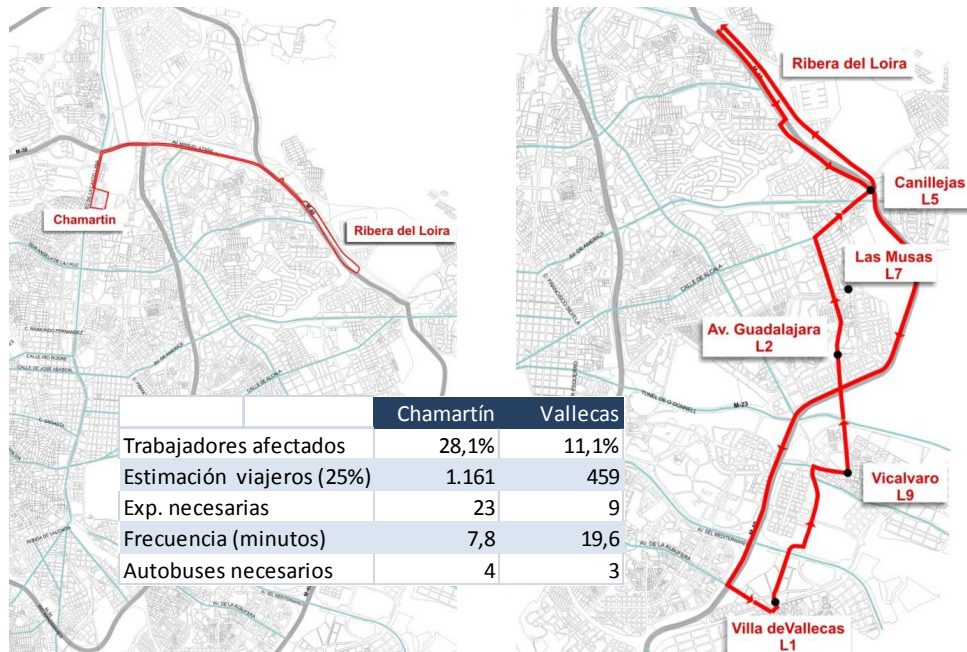


Figura 19: Posibles servicios discrecionales mancomunados.

- ☒ **Propuesta de una nueva línea transversal entre Canillejas y Mar de Cristal.** En el Programa Operativo de Gobierno (POG) del Ayuntamiento de Madrid se plantea una nueva línea que conecta Canillejas con Mar de Cristal pasando por diferentes puntos del área.

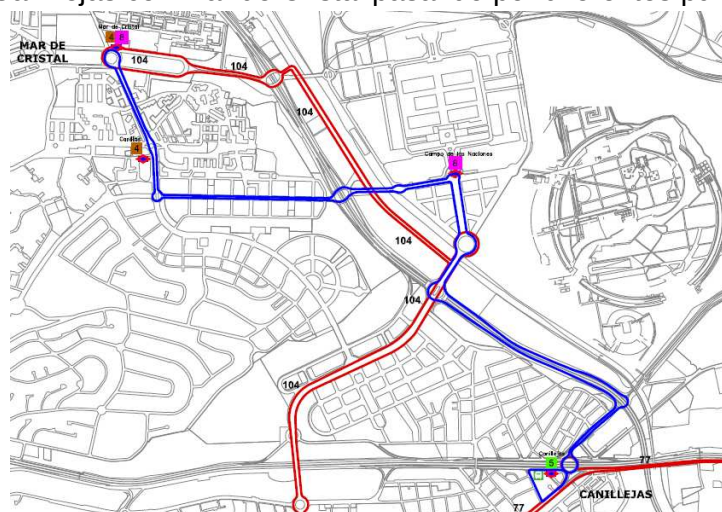


Figura 20: Propuesta línea transversal.

3.4. Mejora del espacio público, la accesibilidad y la inclusión social

a) Déficits detectados

Existen algunas aceras que se encuentran con un nivel de servicio bajo, debido principalmente a la escasez de anchura útil para el peatón (por sección, por colocación indebida de mobiliario urbano, por aparcamiento sobre la acera, etc.) y al estado de conservación de alguna de ellas. Además, el hecho de tratarse de un área monocultivo (solo actividad terciaria) provoca que los itinerarios peatonales sean poco atractivos por la ausencia de comercios, viandantes, etc.

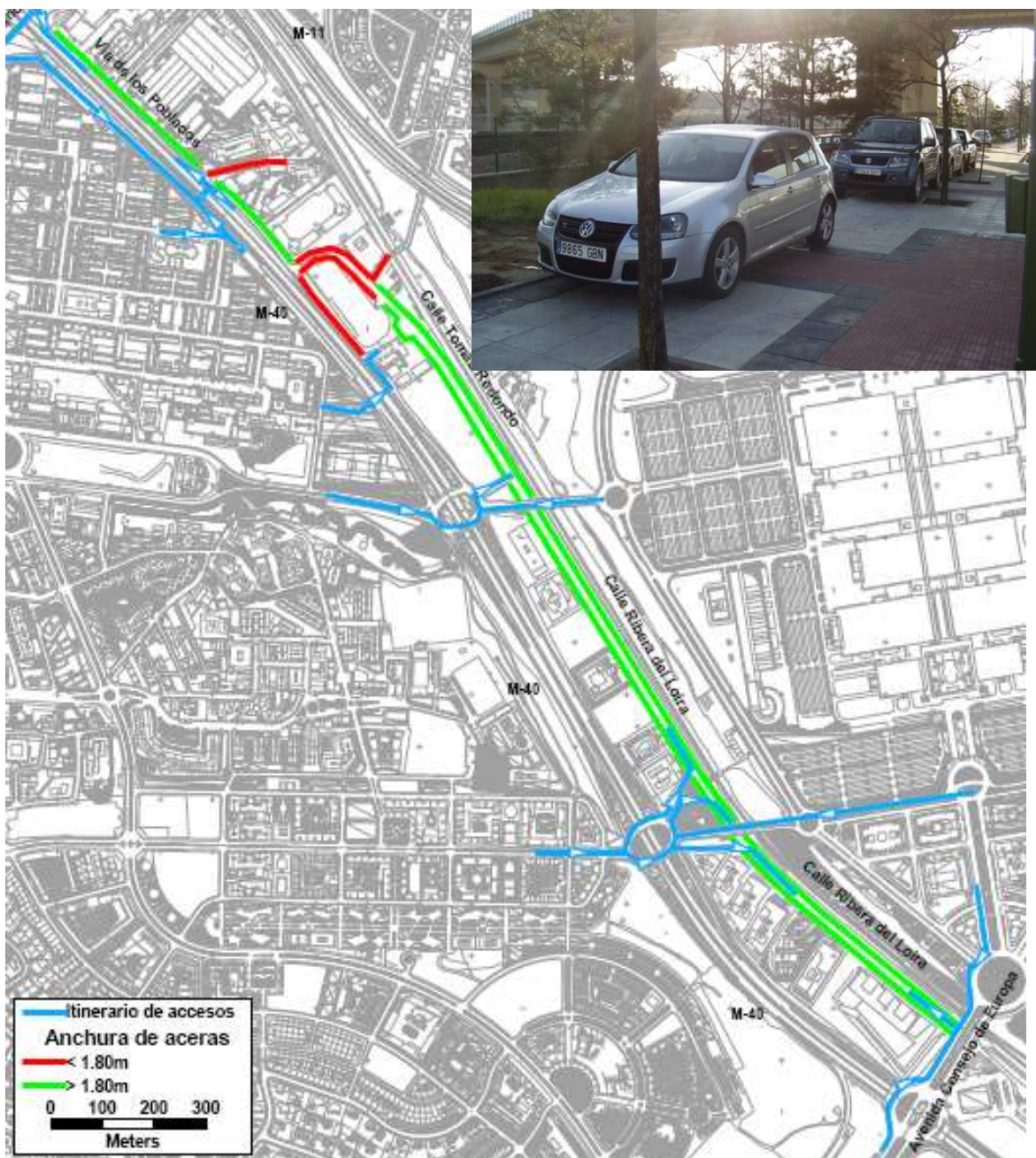


Figura 21: Amplitud de aceras.

b) Descripción de las medidas

- ☑ **Ampliación de aceras en el tramo final de C. Tomás Redondo,** reordenando la sección de la calle para conseguir ampliar las aceras con una mejora de la señalización, iluminación, mantenimiento y limpieza de los recorridos.

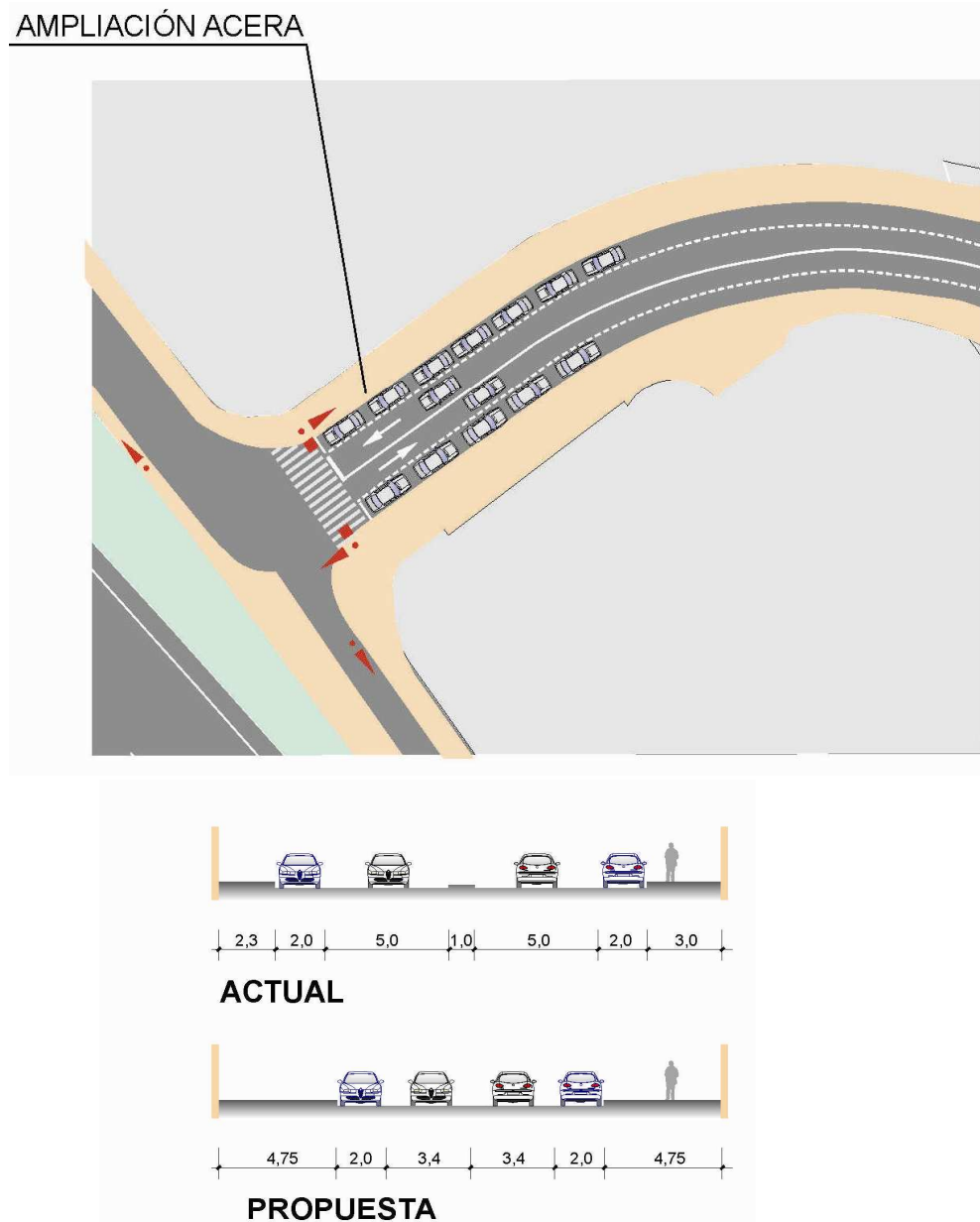
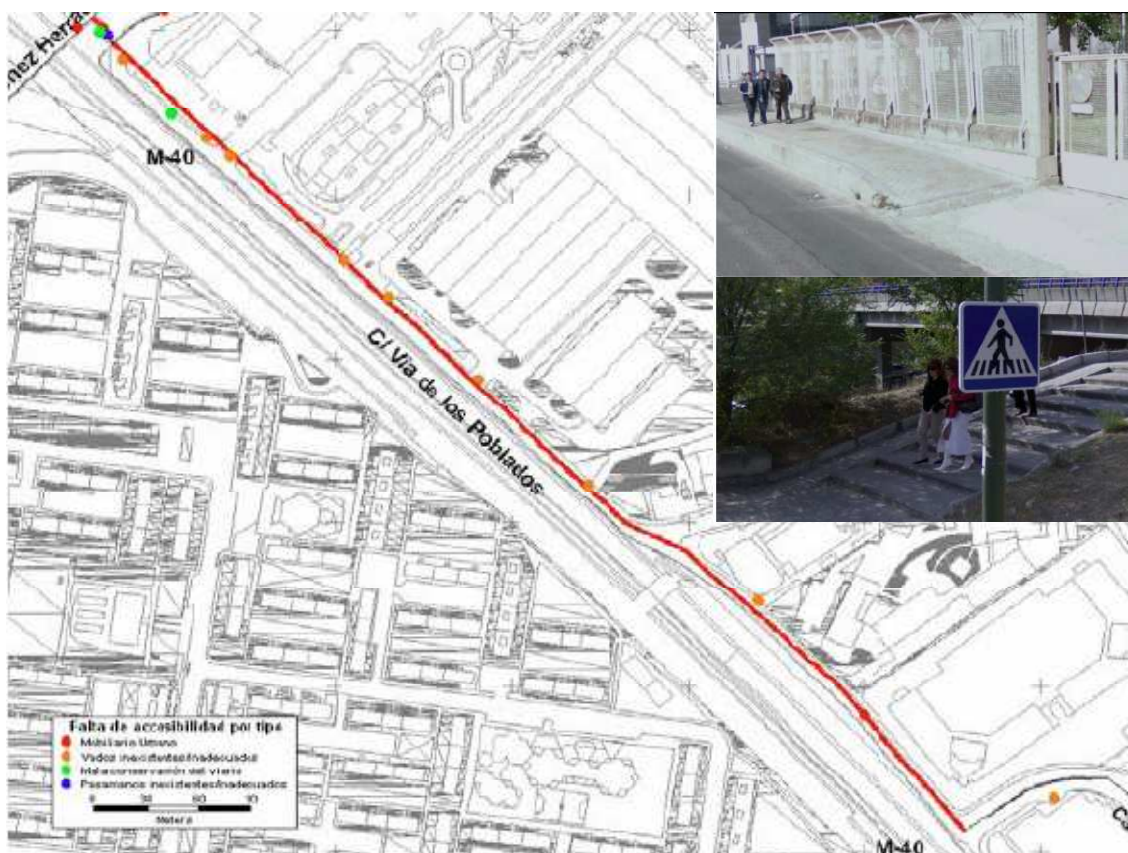


Figura 22: Aumento de anchura de aceras en C. Tomás Redondo (altura Vía de los Poblados).

- ☑ **Mejora de la accesibilidad universal en el viario público**, mediante la mejora del mantenimiento, poda de ramas y supresión de barreras arquitectónicas, especialmente en Vía de los Poblados.



- ☑ **Participación del CEIP Juan de Zaragueta en el programa de camino escolar municipal “Madrid a pie, camino seguro al cole”**. Esta actuación promueve la movilidad sostenible entre los escolares y sus padres.

3.5. Fomento de la movilidad ciclista

a) Déficits detectados

En la actualidad no existe ningún carril bici en el interior del área forzando a los usuarios ciclistas a circular por la calzada junto a los vehículos motorizados.

Sin embargo, las posibilidades de crecimiento de este modo son amplias ya que un 25% de los trabajadores provienen de distritos próximos (Hortaleza, San Blas, Ciudad Lineal y Barajas).

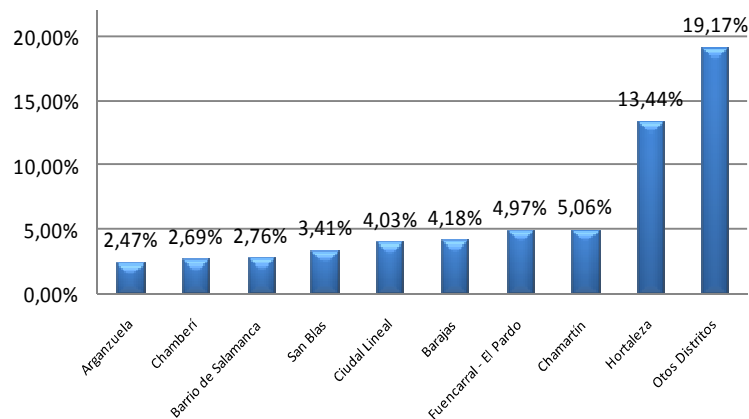


Figura 23: Lugar de residencia de los trabajadores.

A este hecho, se ha de añadir que existen ya diferentes infraestructuras ciclistas:

- De penetración en la ciudad (eje José del Hierro – Av. de los Andes – Parque Juan Carlos I): hacia el centro de Madrid.
- Para los desplazamientos transversales (Anillo Verde): facilita las conexiones con los distritos de San Blas y Ciudad Lineal.

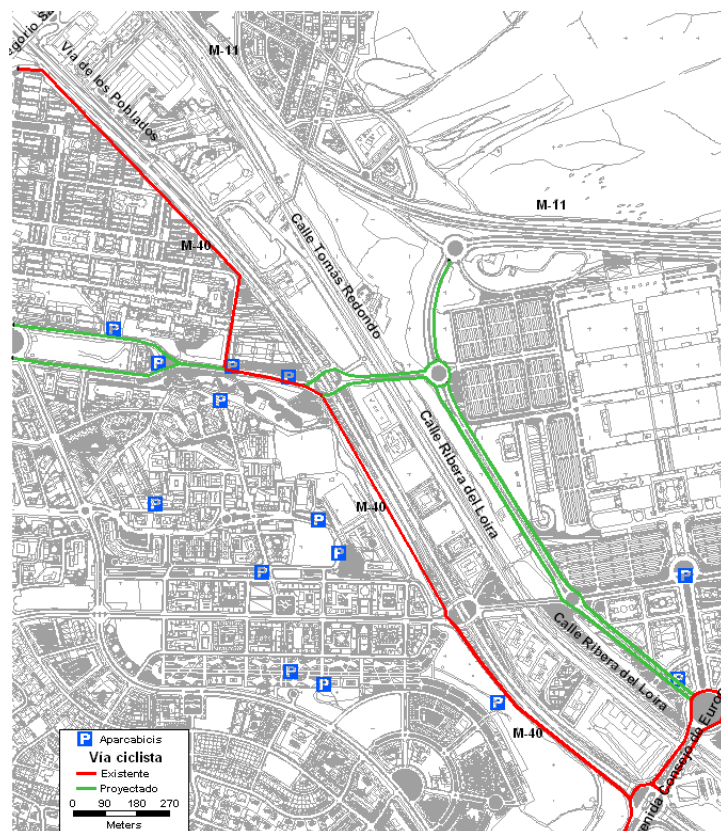


Figura 24: Oferta ciclista actual.

b) Descripción de las medidas

- ☑ **Medida 5.1: Creación de una vía ciclista en C. Ribera del Loira.** Se plantea un ciclo-carril en Ribera del Loira (dentro del ámbito) y un carril-bici en Arequipa (este tramo está incluido en el Plan Director de Movilidad Ciclista). De este modo se da continuidad a las vías ciclistas existentes (Anillo Verde y eje José del Hierro – Av. de los Andes – Parque Juan Carlos I) y se facilita el acceso en bicicleta al intercambiador de Mar de Cristal.

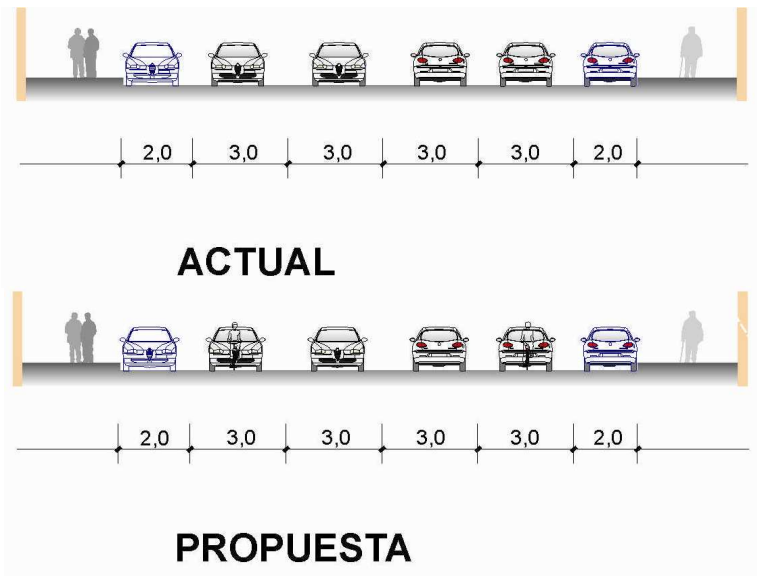


Figura 25: Sección con ciclocarriles en C. Ribera del Loira.

- ☑ **Medida 5.2: Instalación de consignas para bicicletas en Mar de Cristal.** Este servicio de consignas permite guardar durante la noche la bicicleta dentro de un recinto controlado o en cajones especiales.
- ☑ **Medida 5.3: Incentivos empresariales para el uso de la bicicleta.** Se plantea que las empresas adopten medidas de potenciación del uso de la bicicleta que van desde la creación de aparcamientos interiores y seguros hasta el préstamo/donación de bicicletas a sus trabajadores.

3.6. Gestión de la movilidad

a) Déficits detectados

Prácticamente ninguna empresa está adoptando en la actualidad políticas de movilidad sostenible. Únicamente un 21% considera criterios medioambientales en la renovación de las flotas de vehículos y sólo un 18% contempla el teletrabajo. No obstante, se ha observado por parte de los empresarios una elevada disponibilidad a implantarlas. En este sentido, existe una gran mayoría de empresarios que se muestran favorables, por ejemplo, a facilitar aparcamiento preferente a los vehículos de alta ocupación o poco contaminantes o a incentivar económicamente a sus trabajadores para que utilicen el transporte público, concepto que puede ser desgravado fiscalmente por parte de los empleados.

Debe indicarse que la realización de Planes de Movilidad y Planes de Seguridad Vial, también permite reducciones en las cuotas de la seguridad social por parte de las empresas.

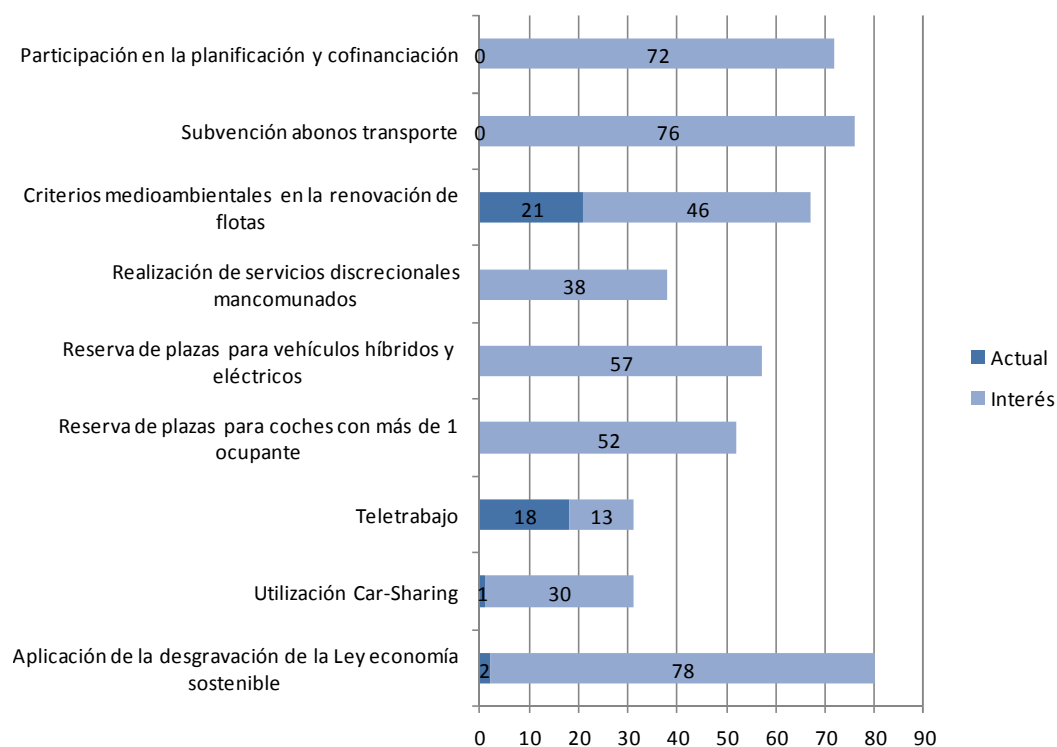


Figura 26: Disponibilidad de las empresas a implantar políticas de movilidad (%).

La elaboración de planes de movilidad dentro de las empresas y su seguimiento posterior por un gestor de movilidad se constituye en un elemento clave para potenciar la utilización de modos de transporte sostenible entre los trabajadores.

b) Descripción de las medidas

- ☒ **Implantación y/o difusión de un portal de viaje compartido en coche.** La difusión de plataformas webs que faciliten el viaje compartido en coche, para que sean efectivas, se ha de acompañar de otros tipos de bonificación como, por ejemplo, la reserva de plazas de aparcamiento dentro de la empresa.
- ☒ **Planes de Movilidad y Seguridad Vial de Empresa,** dirigidos principalmente a empresas con más de 100 empleados.
- ☒ **Impulso de programas de horarios flexibles y de teletrabajo** en empresas donde todavía no se ha implantado.
- ☒ **Programas de subvención del abono transportes** por parte de las empresas, dentro de la política estatal de desgravación fiscal de la medida.
- ☒ **Información y difusión de la movilidad sostenible.** Se plantean campañas que difundan las medidas adoptadas en el Plan de Movilidad.

3.7. Mejora de la calidad ambiental y el ahorro energético

a) Déficits detectados

Las empresas pueden ejercer un papel importante en reducción de emisiones a través de sus flotas, por lo que se debe potenciar la renovación de sus vehículos por modelos menos contaminantes como vehículos eléctricos o híbridos.

b) Descripción de las medidas

- ☒ **Cursos de conducción eficiente** dirigidos a los trabajadores, para conseguir reducir las emisiones y el consumo.
- ☒ **Promoción de flotas de empresa sostenibles** mediante la renovación de las flotas y la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de gas.



3.8. Implantación de responsables de movilidad

a) Déficits detectados

Para que el presente Plan se aplique es aconsejable la figura del gestor de movilidad que lleve a cabo su seguimiento, y la creación de un órgano supraempresarial que sea capaz de llevar a cabo las medidas del Plan.

b) Descripción de las medidas

- ☒ **Creación de un comité de gestión y seguimiento del Plan.** Para llevar a cabo las medidas que se desprenden del Plan con un plazo y un presupuesto cofinanciado por todas las partes.
- ☒ **Creación de la figura del gestor de movilidad.** Destinada a impulsar el Plan de Movilidad y sus actuaciones, y ser interlocutor entre empresas y resto de los agentes implicados.