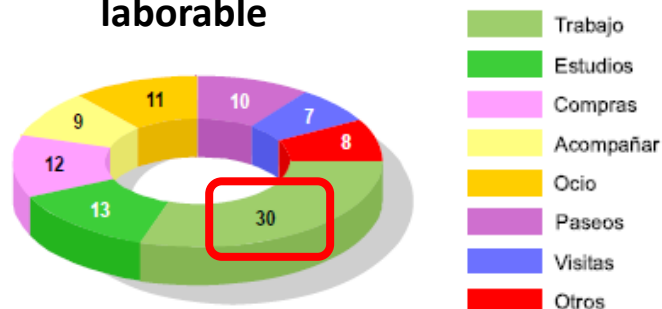


Movilidad sostenible, segura, saludable y equitativa al trabajo

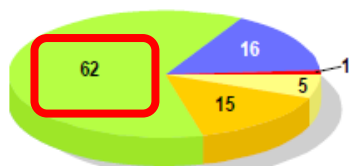


Morillo de Tou, 18 de mayo de 2023

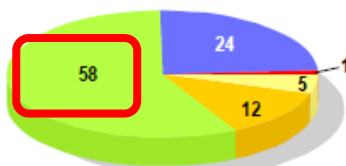
Motivo de los desplazamientos en día laborable



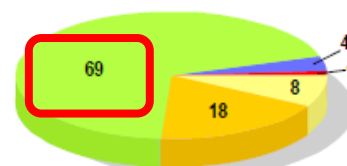
Distribución modal en los desplazamientos al centro de trabajo



Total



Área metropolitana



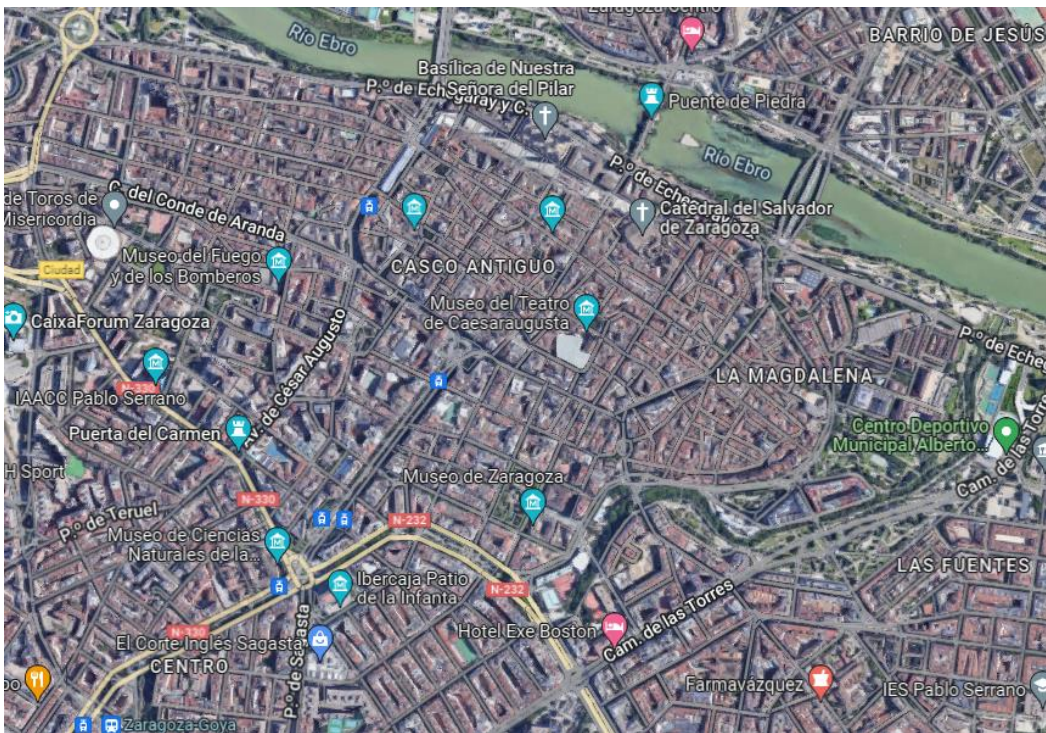
Área no metropolitana

■ Sólo a pie menos de 5 minutos
■ Sólo a pie más de 5 minutos

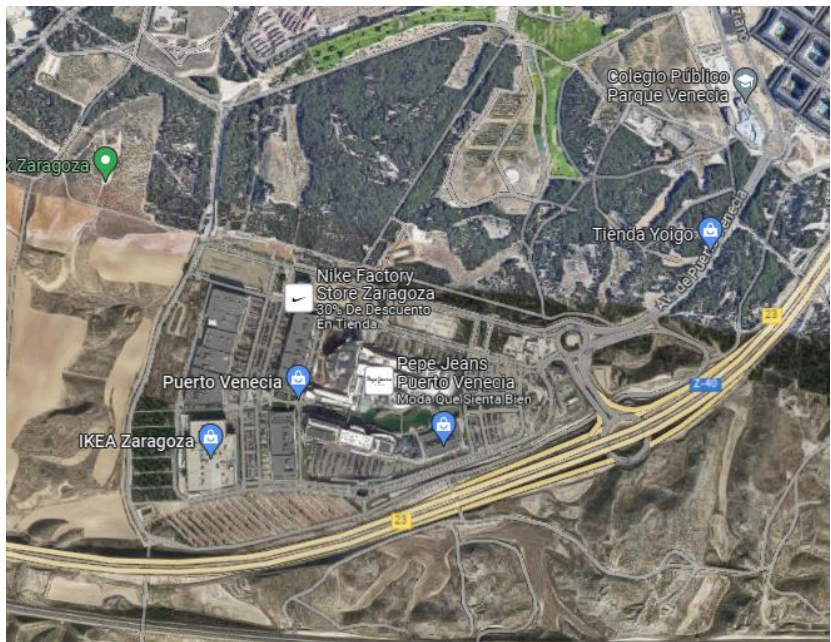
■ Sólo público
■ Sólo privado

■ Público y privado

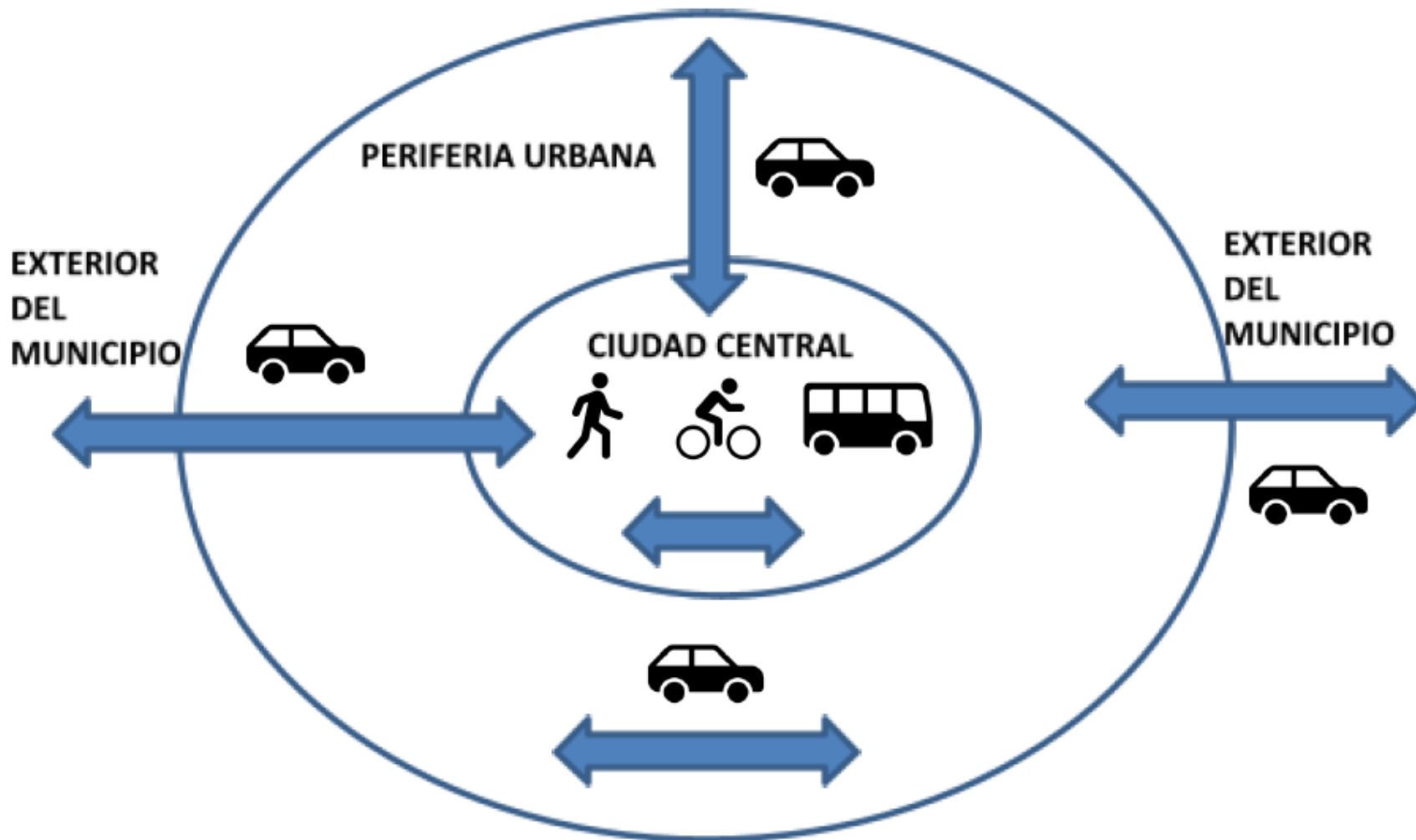
¿Por qué nos desplazamos así al trabajo?



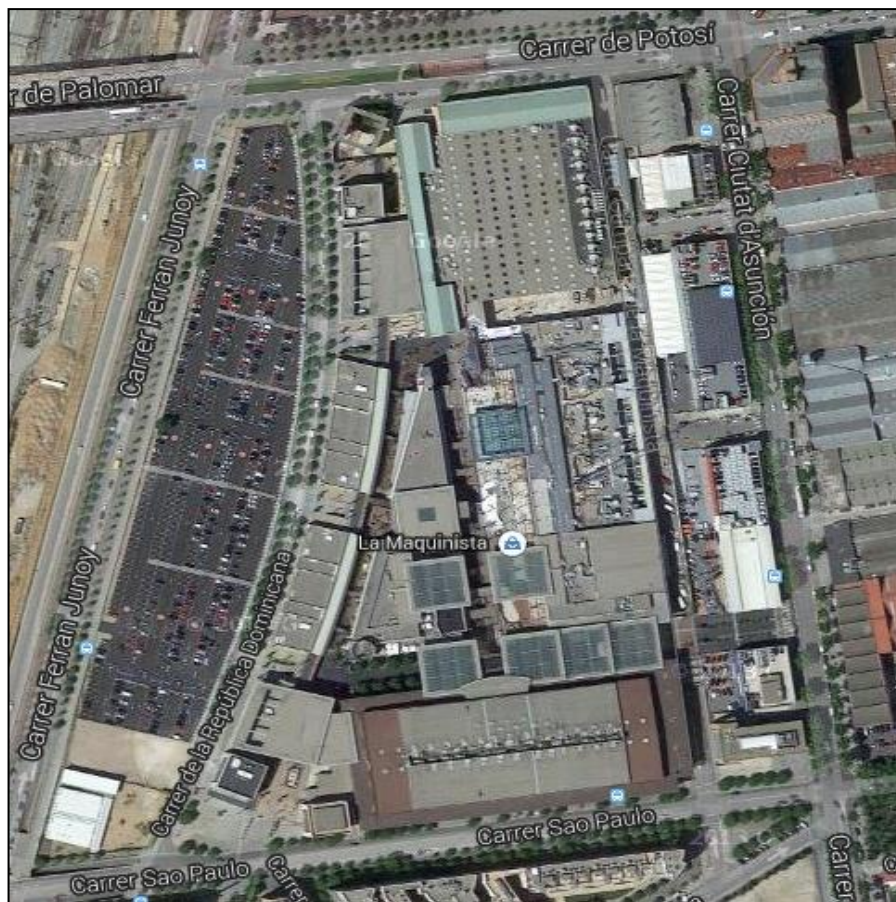
¿Por qué nos desplazamos así al trabajo?



Como nos desplazamos para ir al trabajo según origen y destino



¿Por qué nos desplazamos así al trabajo?



¿Por qué nos desplazamos así al trabajo?



Evolución del parque de vehículos en España

Años	Camiones y furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos	Total
2007	5.140.586	61.039	21.760.174	2.311.346	212.697	404.859	427.756	30.318.457
2008	5.192.219	62.196	22.145.364	2.500.819	213.366	418.629	436.631	30.969.224
2008	5.136.214	62.663	21.983.485	2.606.674	206.730	412.840	447.363	30.855.969
2009	5.103.980	62.445	22.147.455	2.707.482	199.486	414.673	450.514	31.086.035
2010	5.060.791	62.358	22.277.244	2.798.043	195.960	415.568	459.117	31.269.081
2011	4.984.722	61.127	22.247.528	2.852.297	186.964	410.369	460.196	31.203.203
2013	4.887.352	59.892	22.024.538	2.891.204	182.822	407.847	463.181	30.916.836
2014	4.839.484	59.799	22.029.512	2.972.165	186.060	413.155	475.872	30.976.047
2015	4.851.518	60.252	22.355.549	3.079.463	195.657	426.510	420.734	31.389.683
2016	4.879.480	61.838	22.876.830	3.211.474	207.889	443.598	425.411	32.106.520

En el año 2000 el parque total de vehículos era de **25.000.000**.

Ha crecido en **7.000.000** de vehículos en 15 años

La relación entre población y el número de de vehículos es de **691** vehículos por cada mil habitantes

En el año 2000 era de **577** y en 1990 de **404**

■ Fuente: Anuario Estadístico Dirección General de Tráfico 2017

Censo de conductores

El número de conductores ha crecido en **10.000.000** en 25 años

Años	Hombres	Mujeres	Total
1990	11.520.124	4.806.320	16.326.444
1991	11.823.659	5.120.803	16.944.462
1992	12.096.253	5.436.837	17.533.090
1993	12.296.224	5.693.225	17.989.449
1994	12.503.082	5.951.573	18.454.655
1995	12.711.985	6.205.392	18.917.377
1996	12.948.702	6.471.546	19.420.248
1997	13.150.928	6.757.503	19.908.431
1998	13.429.851	7.057.010	20.486.861
1999	13.622.620	7.329.699	20.952.319
2000	13.804.611	7.612.495	21.417.106
2001	13.696.414	7.852.025	21.548.439
2002	13.849.261	8.118.246	21.967.507
2003	13.986.087	8.395.498	22.381.585
2004	14.318.263	8.701.157	23.019.420
2005	14.589.515	9.032.391	23.621.906
2006	14.774.983	9.368.500	24.143.483
2007	15.007.265	9.705.015	24.712.280
2008	15.410.523	10.084.845	25.495.368
2009	15.464.023	10.268.364	25.732.387
2010	15.428.228	10.370.777	25.799.005
2011	15.545.721	10.587.789	26.133.510
2012	15.606.700	10.717.271	26.323.971
2013	15.616.630	10.785.030	26.401.660
2014	15.347.999	10.869.203	26.217.202
2015	15.362.190	10.987.846	26.350.036
2016	15.377.544	11.136.482	26.514.026

1990
Hombres 71%
Mujeres 29%

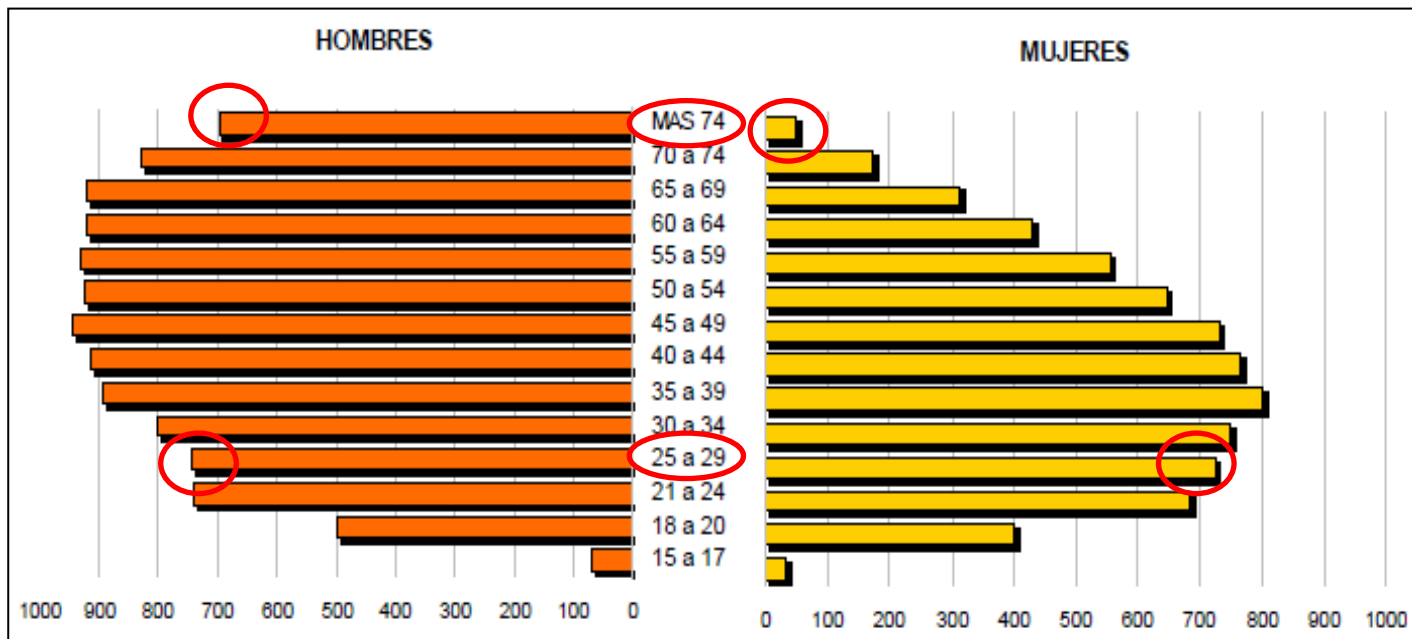
2000
 Hombres 64%
 Mujeres 36%

2010
 Hombres 60%
 Mujeres 40%

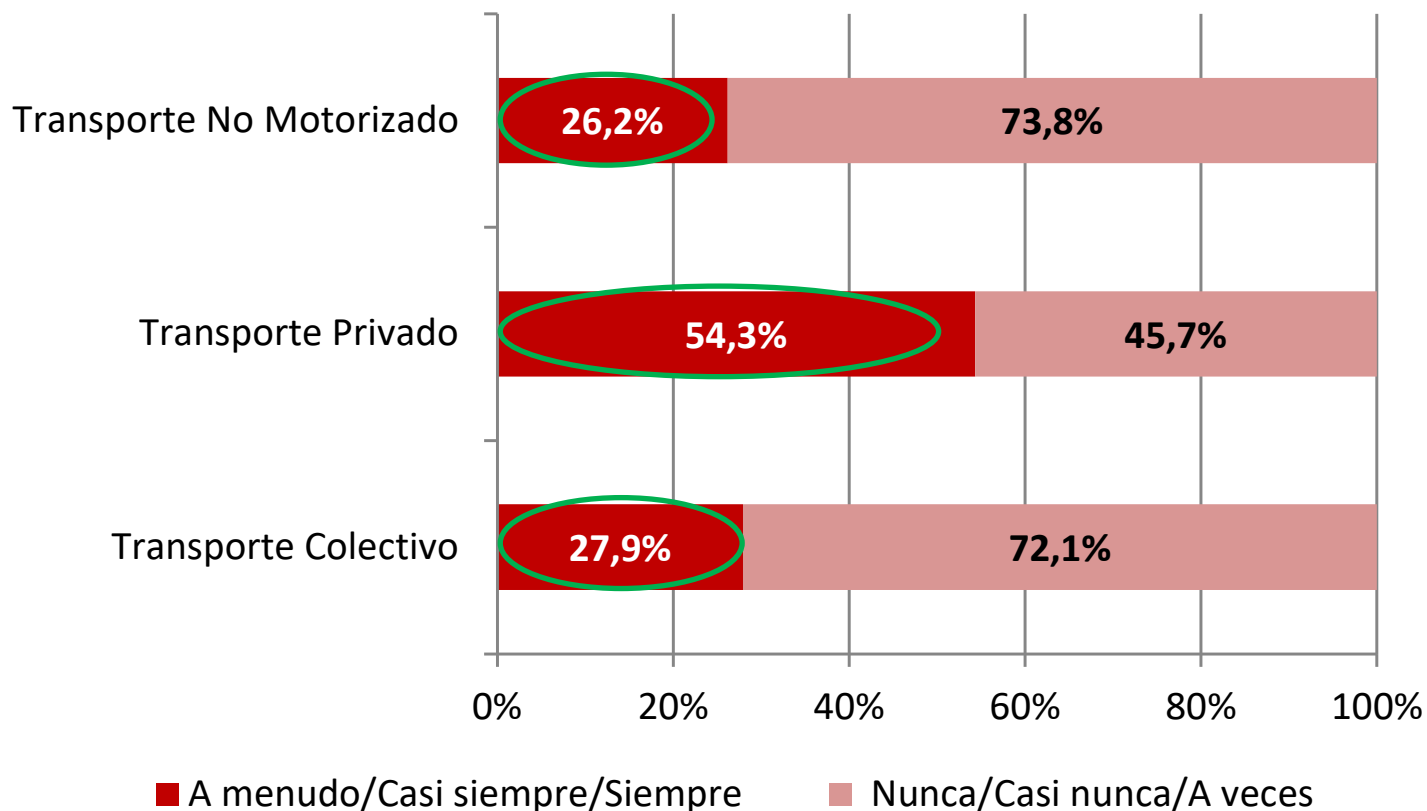
2016
Hombres 58%
Mujeres 42%

Fuente: Anuario Estadístico Dirección General de Tráfico 2017

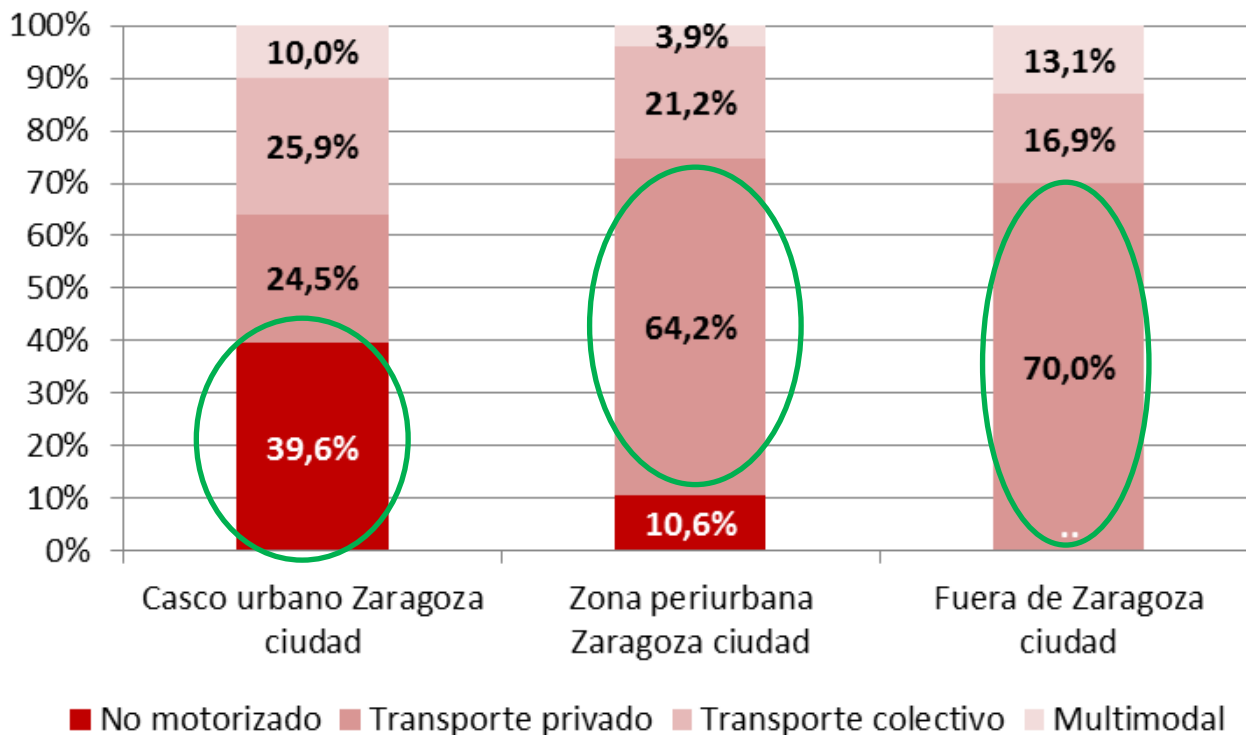
Evolución de permiso de conducir de nuevos conductores



Uso habitual de los modos de transporte en la movilidad al trabajo



Uso principal de los modos de transporte en la movilidad laboral según ubicación del lugar de trabajo



Uso de modos de transporte para ir o volver del trabajo según sexo

		Hombre		Mujer		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	105,7	74,5%	86,3	73,1%	192,0	73,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	36,3	25,5%	31,8	26,9%	68,1	26,2%
	Total	142,0	100,0%	118,1	100,0%	260,1	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	58,5	41,3%	60,2	51,0%	118,7	45,7%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	83,1	58,7%	57,9	49,0%	141,0	54,3%
	Total	141,5	100,0%	118,1	100,0%	259,6	100,0%
Transporte Colectivo	Nunca/Casi nunca/A veces	108,0	76,3%	78,8	67,0%	186,7	72,1%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	33,6	23,7%	38,9	33,0%	72,4	27,9%
	Total	141,5	100,0%	117,6	100,0%	259,2	100,0%

Uso de modos de transporte para desplazarse al trabajo según edad

		De 16 a 29		De 30 a 44		De 45 a 64		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	20,0	71,5%	94,6	82,6%	77,4	65,8%	192,0	73,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	..	..	19,9	17,4%	40,2	34,2%	68,1	26,2%
	Total	28,0	100,0%	114,5	100,0%	117,6	100,0%	260,1	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	16,9	60,5%	37,4	32,6%	64,4	54,9%	118,7	45,7%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	11,1	39,5%	77,1	67,4%	52,8	45,1%	141,0	54,3%
	Total	28,0	100,0%	114,5	100,0%	117,1	100,0%	259,6	100,0%
Transporte Colectivo	Nunca/Casi nunca/A veces	17,3	61,8%	87,6	76,8%	81,9	69,9%	186,7	72,1%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	10,7	38,2%	26,5	23,2%	35,3	30,1%	72,4	27,9%
	Total	28,0	100,0%	114,0	100,0%	117,1	100,0%	259,2	100,0%

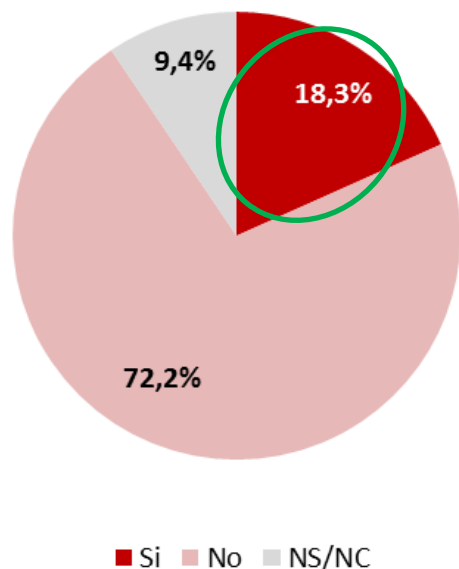
Distancia del domicilio al lugar de trabajo según uso de transporte prioritario

Distancia del Domicilio al Lugar de Trabajo (metros)	No motorizado	Transporte privado	Transporte público	Total
Media	2.618	12.386	9.640	9.901
Total	107	252	111	512

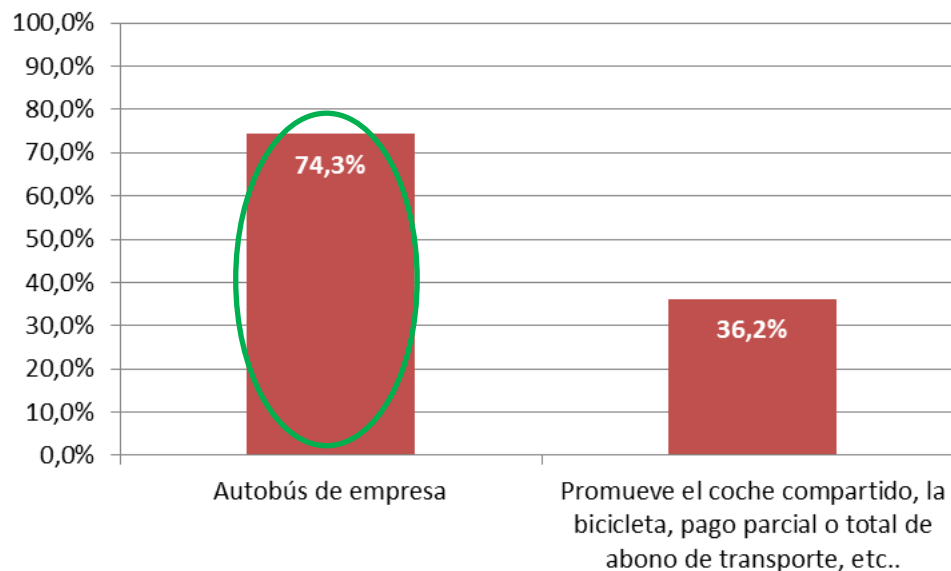
Tiempo en ir y volver del trabajo según uso de transporte prioritario

	No motorizado		Transporte privado		Transporte público		Total	
	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio	Del domicilio al trabajo	Del trabajo al domicilio
1-10 minutos	38,8%	37,8%	11,6%	10,5%	..	..	16,0%	14,9%
11-20 minutos	42,5%	44,3%	53,5%	51,5%	39,9%	35,3%	46,2%	44,2%
21-30 minutos	..	..	24,1%	27,1%	25,1%	28,3%	22,5%	24,4%
31 minutos y más	..	..	10,8%	10,9%	27,0%	28,7%	15,3%	16,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	117		283		128		577	

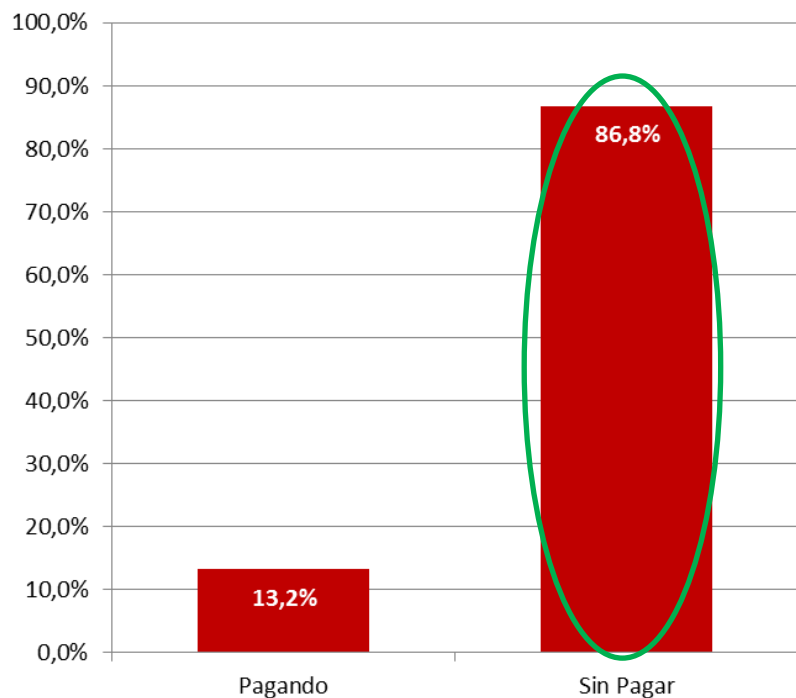
¿Su empresa ofrece a los trabajadores/as alguna medida de movilidad sostenible?



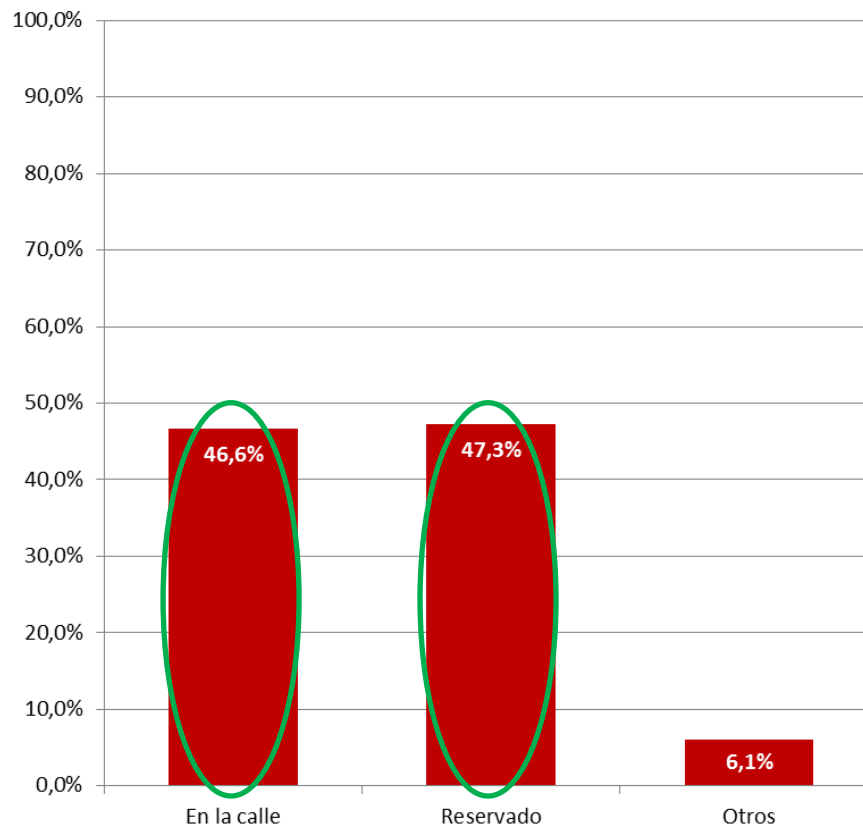
¿Qué medida de movilidad sostenible ofrece su empresa a los trabajadores/as?



En su lugar de trabajo, ¿Cómo aparca?



En su lugar de trabajo, ¿Dónde aparca?



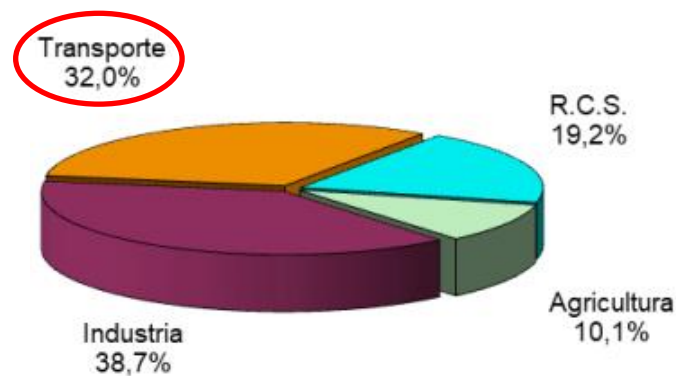
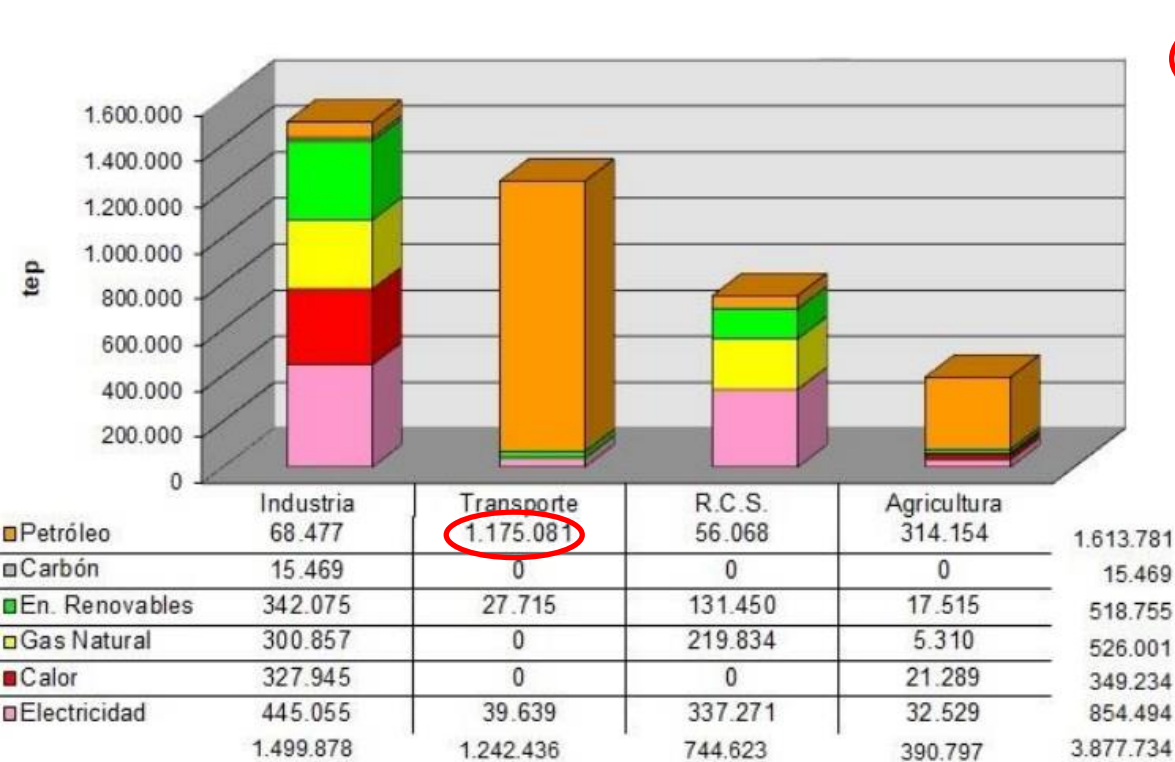
Uso habitual de los modos de transporte según disponibilidad de plaza de aparcamiento reservada y gratuita en su lugar de trabajo

		Si		No		Total	
Transporte No Motorizado	Nunca/Casi nunca/A veces	248	87,9%	170	60,1%	423	74,0%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	34	12,1%	113	39,9%	148	26,0%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%
Transporte Privado	Nunca/Casi nunca/A veces	78	27,9%	175	61,7%	256	45,0%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	203	72,1%	108	38,3%	313	55,0%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%
Transporte Público	Nunca/Casi nunca/A veces	224	79,7%	187	66,1%	414	72,8%
	A menudo/Casi siempre/Siempre	57	20,3%	96	33,9%	155	27,2%
	Total	282	100,0%	283	100,0%	571	100,0%

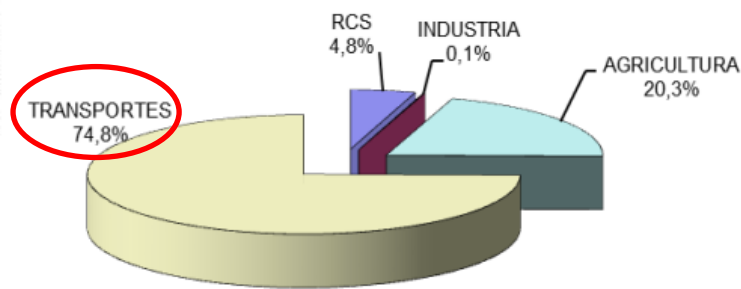
Dos modelos opuestos de movilidad al trabajo:

- Los desplazamientos al casco urbano son los **más sostenibles**
- Son desplazamientos **más cercanos y se dedica menos tiempo** para realizarlos
- Los realizan preferentemente, **mujeres que trabajan en el sector público, tienen más de 45 años y estudios superiores** y, principalmente, **residen en el casco o centro urbano de la ciudad**
- En los desplazamientos a la zona periurbana y fuera del municipio de Zaragoza se imponen los **modos privados motorizados**
- Desplazándose **más lejos y dedicando más tiempo**
- Los realizan, preferentemente, **hombres de mediana edad, que trabajan en el sector de la industria y no tienen estudios o los tienen primarios** y **residen en todos los barrios de la ciudad**

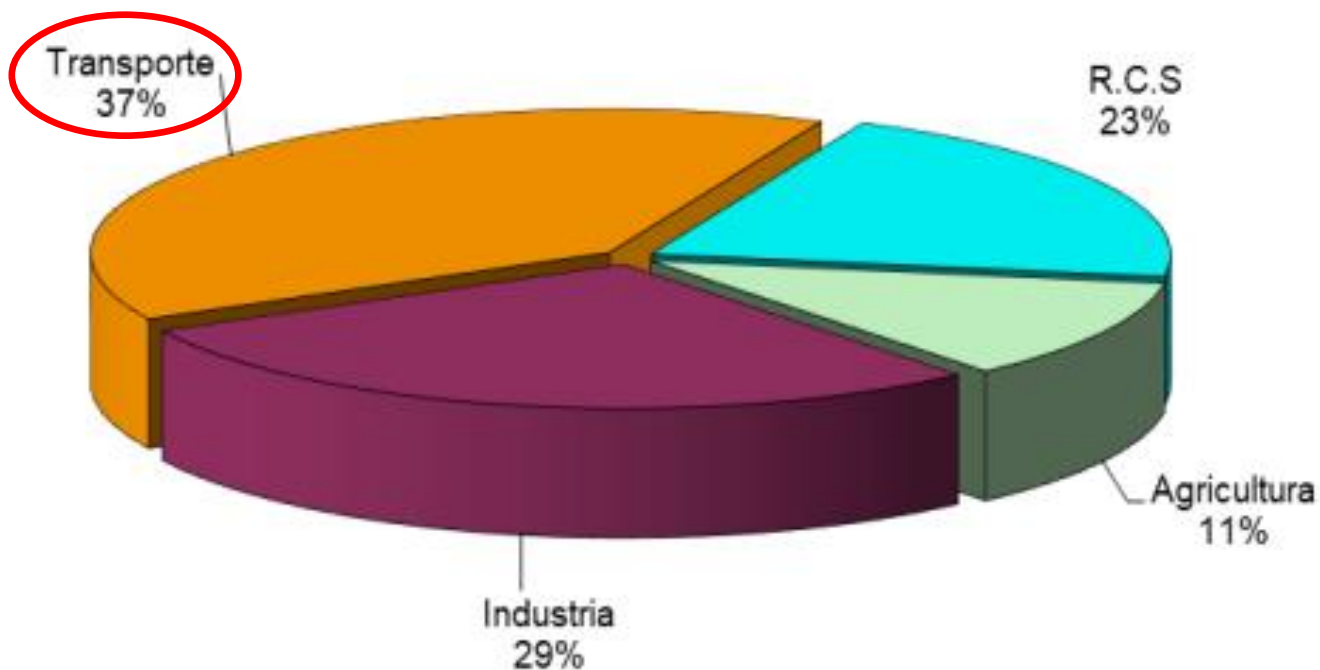
Consumo final por sectores en Aragón 2019



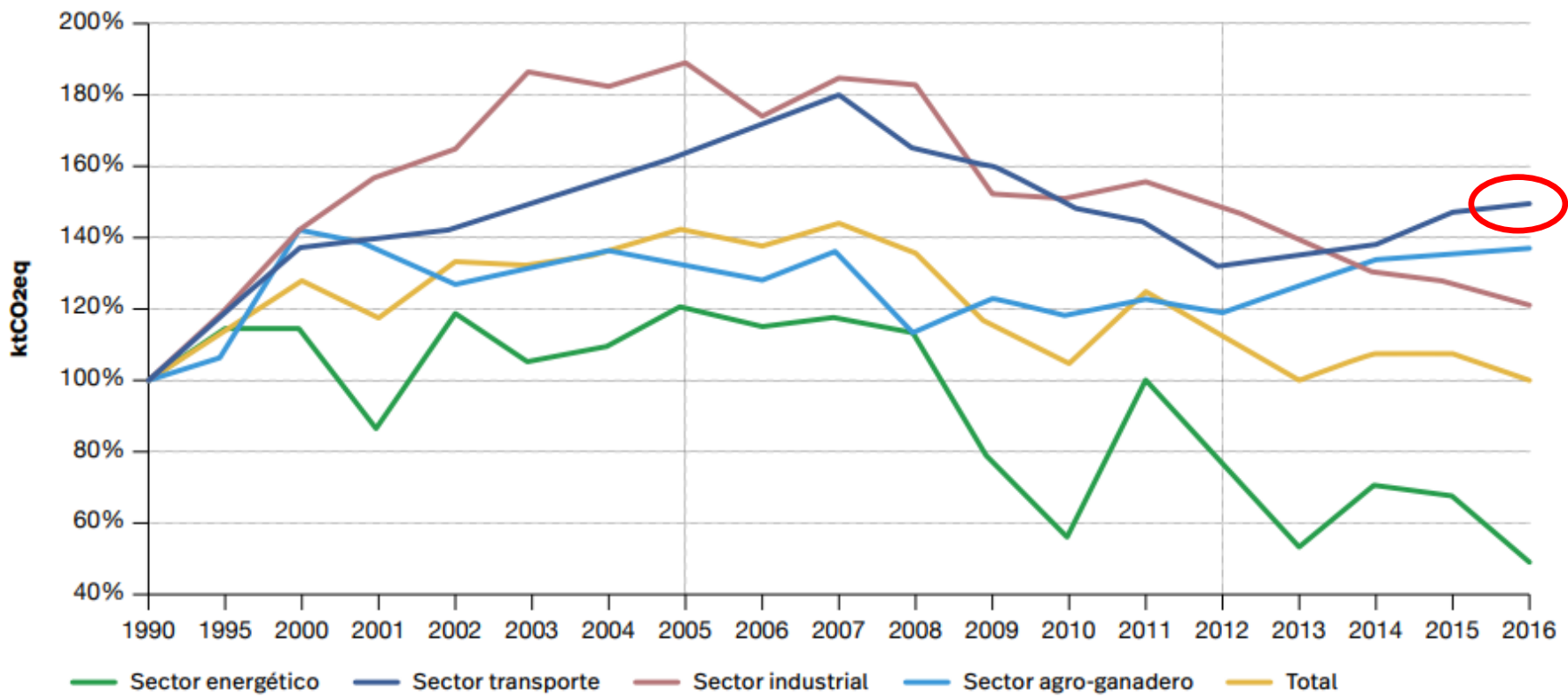
Consumo de hidrocarburos por sectores Aragón 2019



Emisiones de CO2 por sectores Aragón 2019

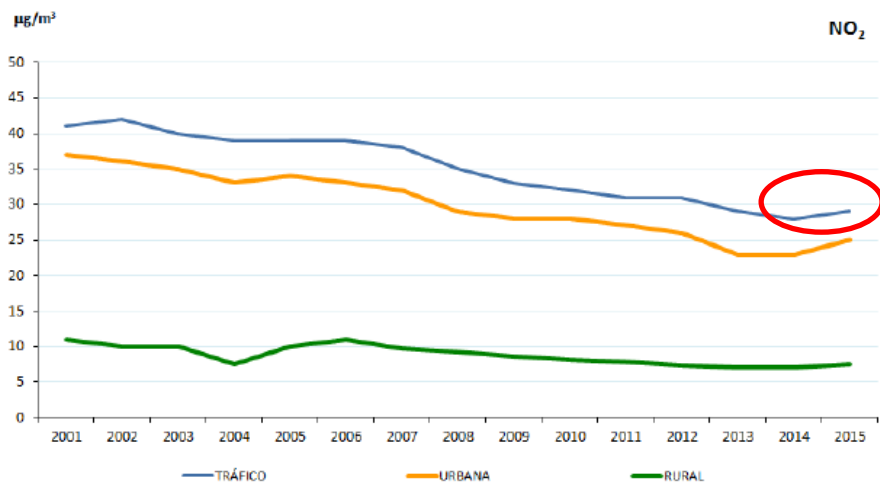


Evolución sectorial del índice de las emisiones GEI de Aragón, en referencia al año 90

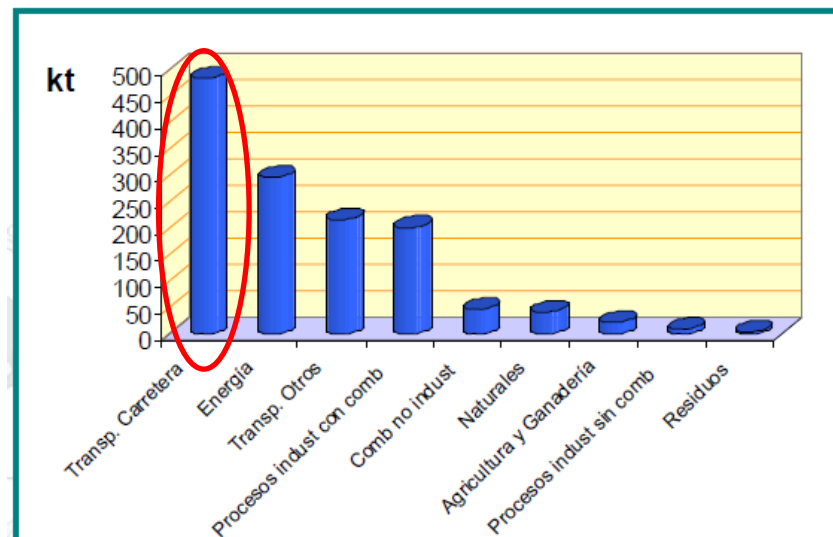


Fuente: Estrategia aragonesa de cambio climático. Gobierno de Aragón. 2019

Evolución de las medias anuales de NO₂

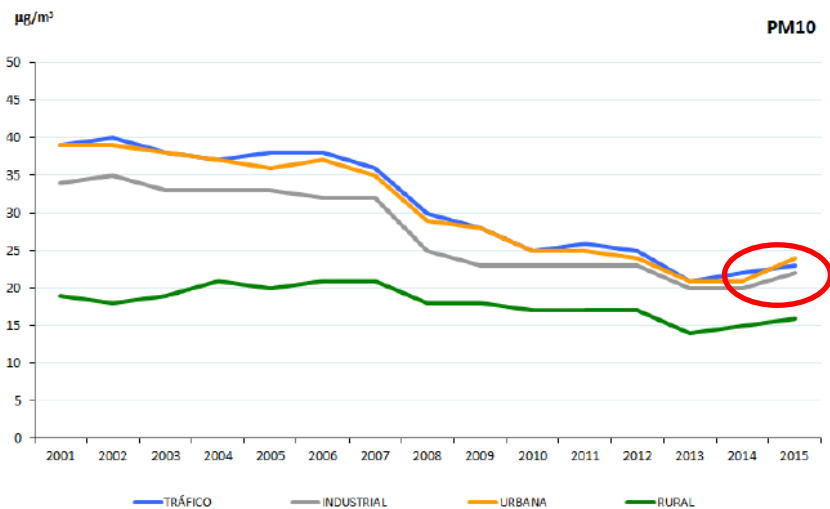


Origen de la contaminación de NOx (NO + NO₂)

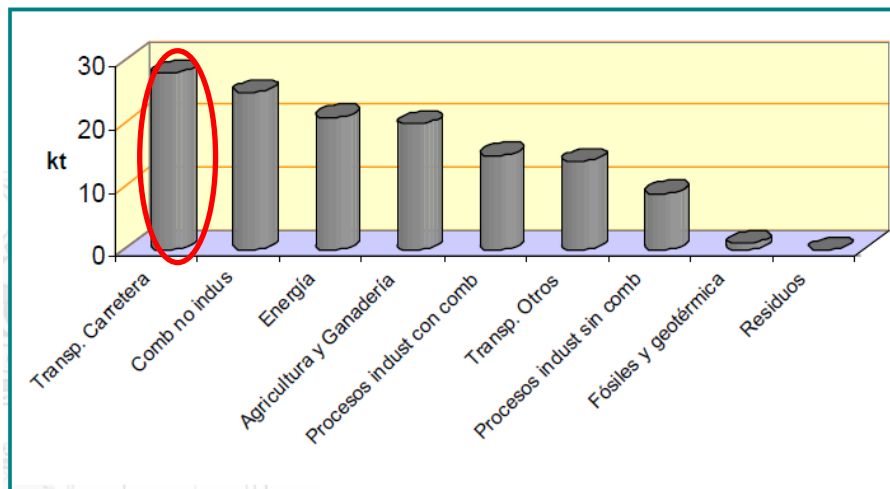


En España se estiman **9.300 muertes prematuras** anuales por contaminación del aire. Mortalidad que equivale a unas ocho veces la producida por accidentes de tráfico

Evolución de las medias anuales de PM10

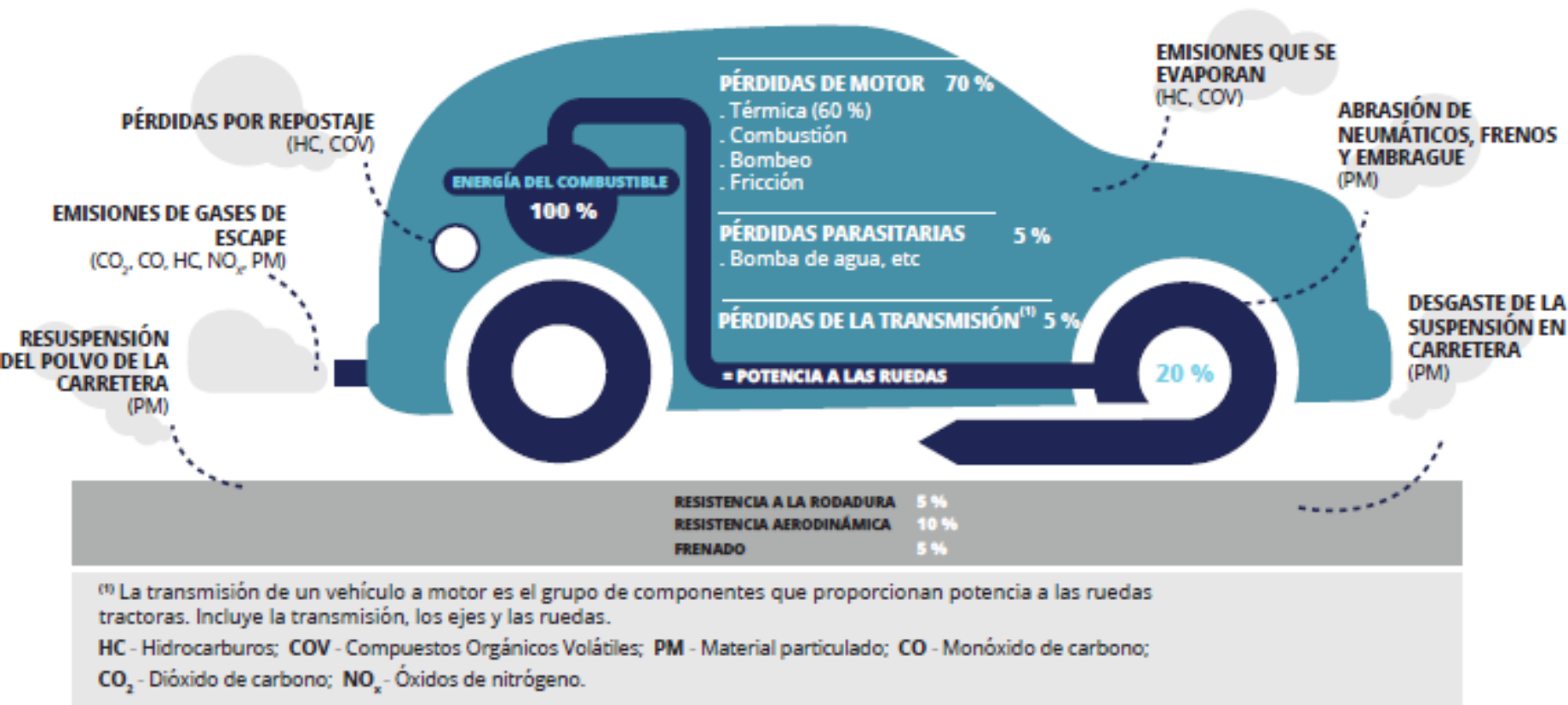


Origen de la contaminación de partículas



Más de **9 de cada 10** españoles respiran un aire con niveles de contaminación superiores a los recomendados por la OMS

■ Fuente: Análisis del calidad del aire en España 2015 y Plan Aire 2013









Fuente: Hacia una movilidad limpia e inteligente. Transporte y medio ambiente en Europa. Agencia Europea del Medio Ambiente. 2016

Mapa del ruido de Zaragoza



Nivel de ruido (dba)

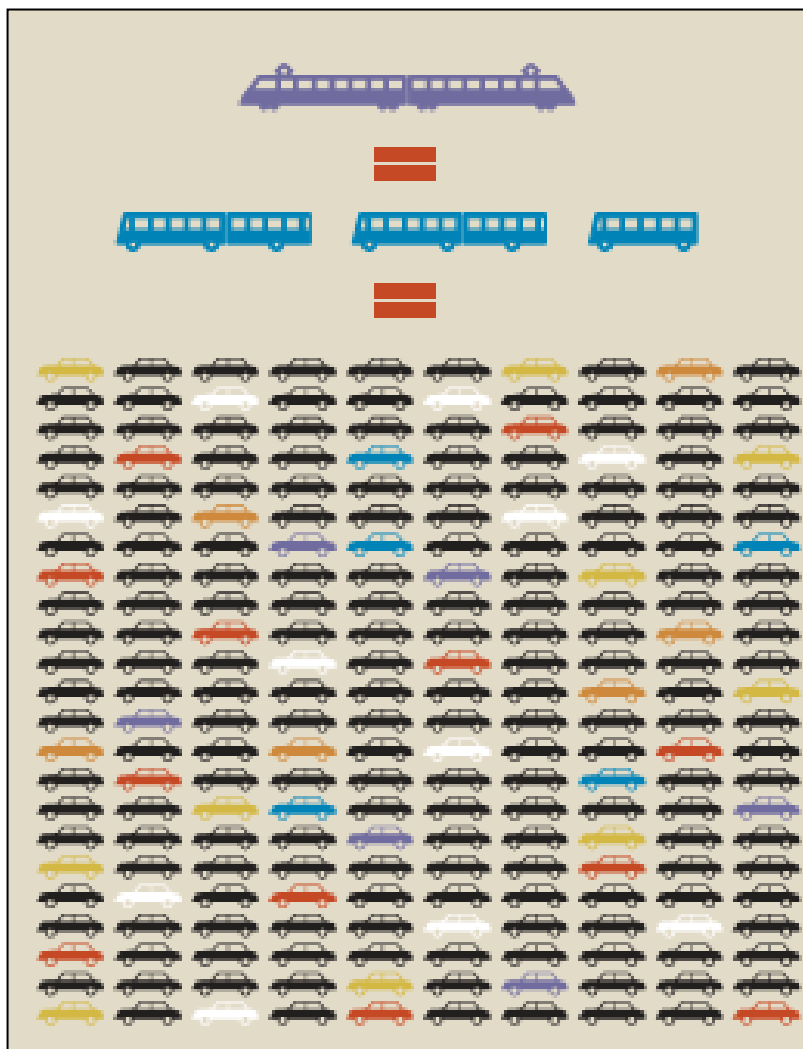
	<55
	55-60
	60-65
	65-70
	70-75
	>75

■ Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza. 2016

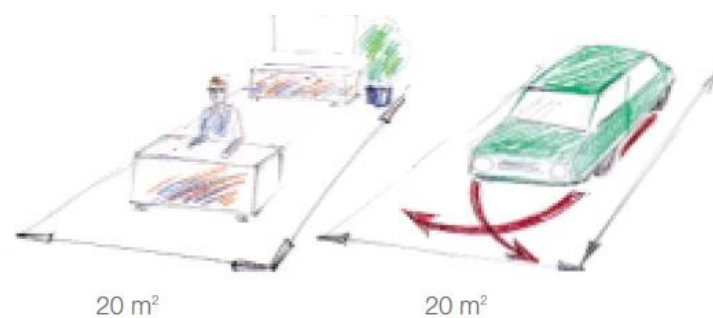
19/05/2023



Ocupación del espacio



El espacio de un **aparcamiento** de un coche equivale a un **espacio de trabajo**



Coste/km de los viajes de ida y vuelta al trabajo		
	Vehículo gasolina	Vehículo gasoil
Costes por inversión		
Adquisición del vehículo	15.800 euros	18.960 euros
Periodo amortización	8 años	8 años
Km totales vehículo / año	15.000 km	15.000 km
Coste inversión / año	1.986,25 euros/año	2.370 euros/año
Coste imputable por km	0,13 euros/km	0,15 euros/km
Coste de mantenimiento		
Mantenimiento cada...	10.000 km	10.000 km
Coste medio de la revisión	100 euros	100 euros
Coste imputable por km	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Coste por reparación		
Se estima que las reparaciones suponen el 20% de la inversión del coste total en la vida útil del vehículo	3.178 euros	3.792 euros
Coste por reparación /año	397,25 euros/año	474 euros/año
Coste imputable por km	0,026 euros/km	0,031 euros/km
Coste por cambio neumáticos		
Sustitución de neumáticos cada...	40.000 km	40.000 km
Precio medio de los neumáticos	312 euros	312 euros
Coste imputable por km	0,008 euros/km	0,008 euros/km
Coste póliza de seguros		
Coste anual de la póliza	1.015 euros/año	1.015 euros/año

Coste imputable por km	0,068 euros/km	0,068 euros/km
Impuesto de tracción mecánica		
Coste anual del impuesto	75 euros	75 euros
Coste imputable por km	0,005 euros/año	0,005 euros/año
Combustible		
Consumo medio	9,5 litros/100km	6,1 litros/100 km
Precio litro	1,10 euros	1 euro
Coste imputable / km	0,10 euros/km	0,06 euros/km
Aparcamiento	0,06 euros/km	0,06 euros/km
Multas	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Peajes	0,05 euros/km	0,05 euros/km
COSTE TOTAL POR KM	0,467 euros/km	0,452 euros/km

Trayecto de 10 km

Zaragoza – polígono Malpica



Transporte público Línea 211 (0,40%)

Titulo 80/60 **72,90€**

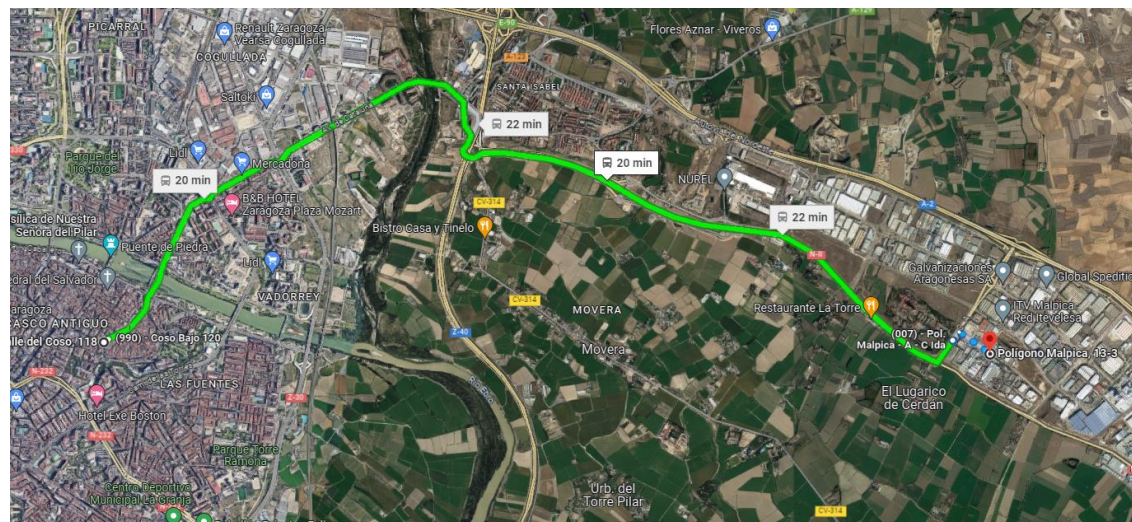
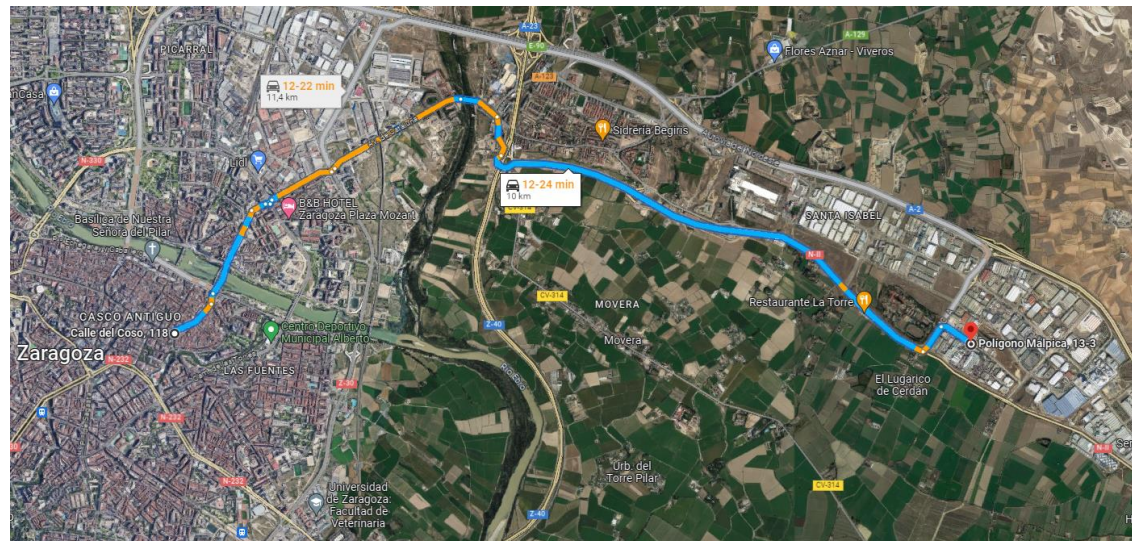
Coste: **36,45€ / mes**
400€ /año

Vehículo privado (87%)

Coste: **180,80€ / mes**

1,990€ /año

Coche vs autobús al polígono Malpica



Zaragoza Coso, 118	Zaragoza Pza. Mozart	P. I. Malpica
5:55	6:05	6:20
6:25	6:30	6:45
7:25	7:30	7:50
8:20	8:25	8:50
10:20	10:25	
11:40	11:45	
12:40	12:45	
13:40	13:45	
14:10	14:15	
15:20	15:25	15:50
16:20	16:25	
17:20	17:25	
19:00	19:05	
20:30	20:35	
21:30	21:35	
22:30	22:35	

Polígono Malpica	Zaragoza Pza. Mozart	Zaragoza Coso, 118
6:05	6:15	6:20
	7:10	7:25
	7:30	7:45
	8:25	8:40
9:20	9:35	9:50
	11:20	11:35
	12:25	12:40
	13:50	14:00
14:50	15:00	15:15
	15:45	16:00
	17:00	17:15
17:20	17:30	17:45
	18:40	18:55
19:50	20:05	20:20
	21:55	22:10

Línea

211

Dependiente/a Panadería (Vehículo Imprescindible)

- **ADECCO DISTRIBUCION**
- San Sebastian/Donostia, Guipúzcoa/Gipuzkoa (España)
- Publicada el 25 de sep
- Salario: 1.200€ - 1.200€ bruto/mes
- Experiencia mínima: al menos 1 año
- Tipo de oferta: indefinido, jornada completa

Requisitos

Estudios mínimos

Bachillerato

Experiencia mínima

Al menos 1 año

Imprescindible residente en

España

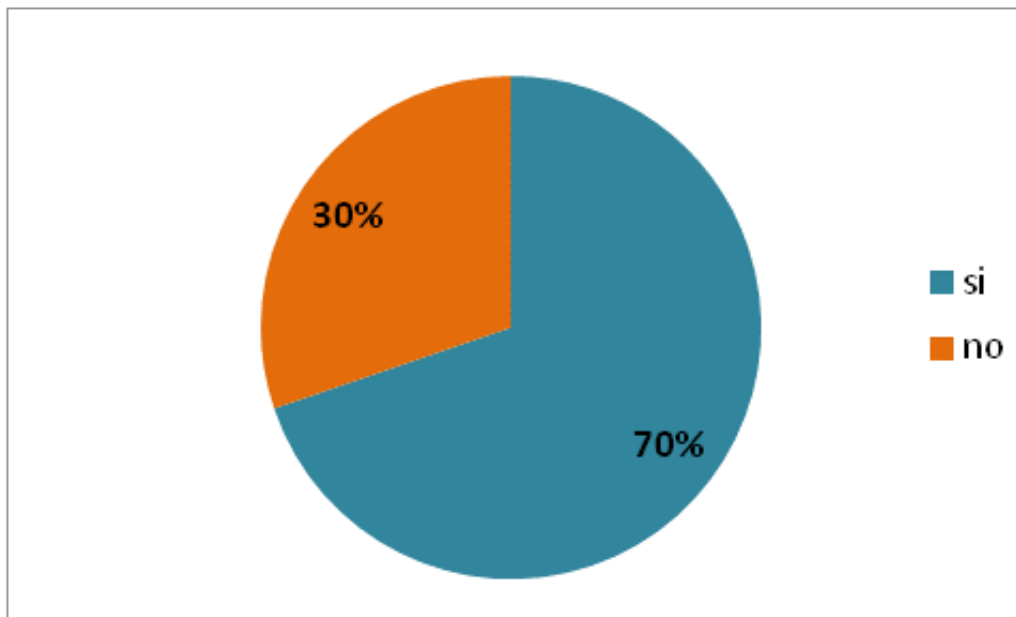
Requisitos mínimos

- Experiencia de al menos 1 año realizando funciones similares
- Valorable experiencia como camarera/o en cafetería
- **Vehículo Propio**
- Disponibilidad de Incorporación Inmediata
- Flexibilidad horaria
- Disponibilidad para trabajar de Lunes a Domingo
- Disponibilidad para trabajar a turnos
- Movilidad geográfica
- **Vehículo Propio Imprescindible**

Los sectores con menos acceso al vehículo: **mujeres, jóvenes y algunos colectivos de inmigrantes extracomunitarios**

¿Quién tiene carnet de conducir?

Población mayor de 18 años con carnet de conducir 2020



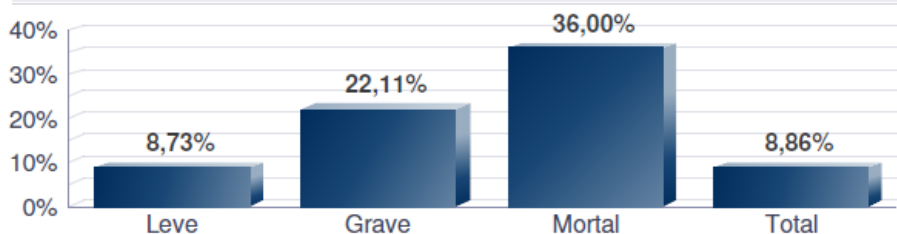
Carnets de conducir por género:

1990 Total **16.326.440** hombres **71%** mujeres **29%**

2020 Total **27.206.036** hombres **57%** mujeres **43%**

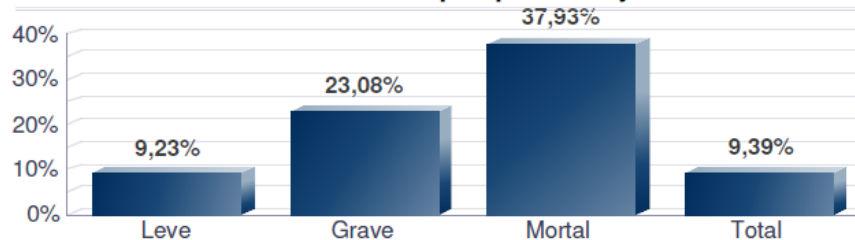
2016

Grado del accidente con baja de tráfico sobre el total de accidentes por porcentaje



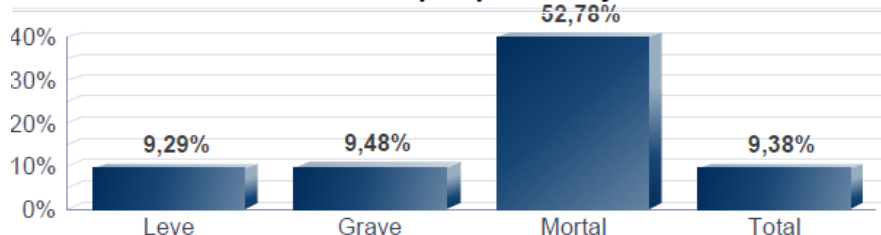
2017

Grado del accidente con baja de tráfico sobre el total de accidentes por porcentaje



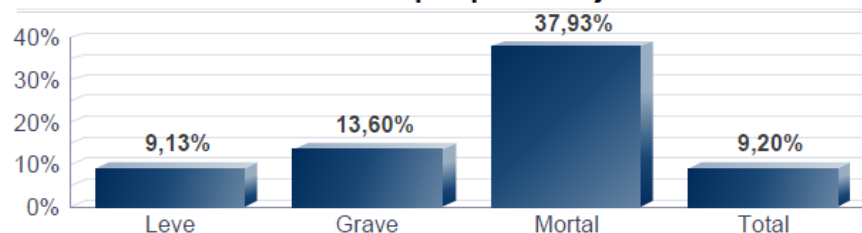
2018

Grado del accidente con baja de tráfico sobre el total de accidentes por porcentaje



2019

Grado del accidente con baja de tráfico sobre el total de accidentes por porcentaje

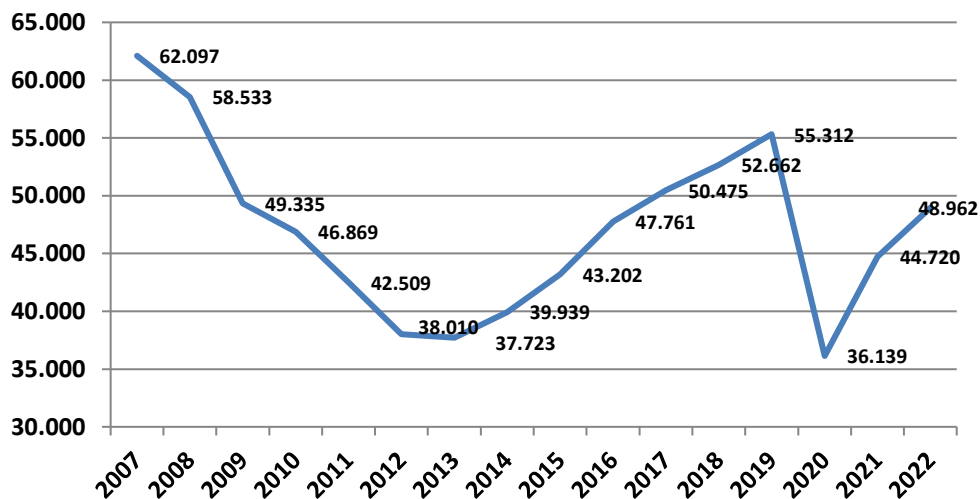


Fuente: Instituto Aragonés de Seguridad y Salud Laboral

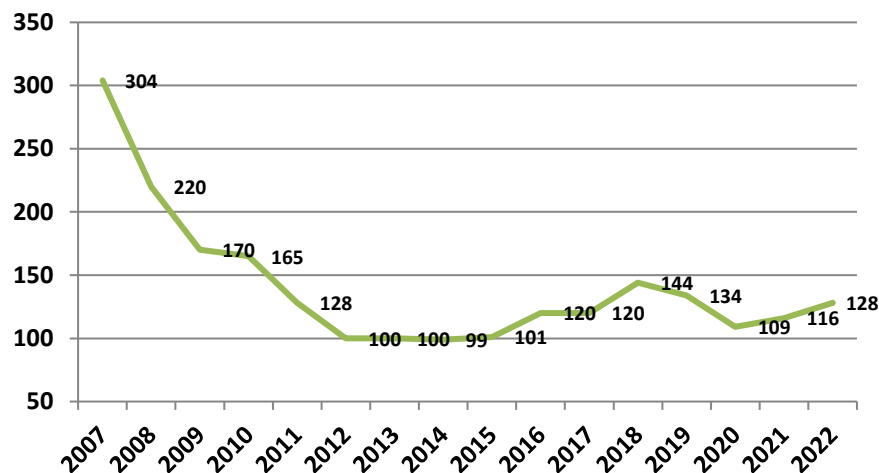
Accidentes in itinere de tráfico

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total accidentes	62.097	58.533	49.335	46.869	42.509	38.010	37.723	39.939	43.202	47.761	50.475	52.662	55.312	36.139	44.720
Índice de incidencia	305,1	288,9	261,2	281,0	291,5	265,1	280,8	292,6	306,7	328,5	334,0	336,8	296,8	198,8	239,9
Mortales	304	220	170	165	128	100	100	99	101	120	120	144	134	109	116
Graves	-	-	-	-	776	758	654	648	680	735	789	751	793	597	639
Leves	-	-	-	-	41.605	37.152	36.969	39.192	42.421	46.906	49.566	51.767	54.385	35.433	43.965

Total accidentes in itinere

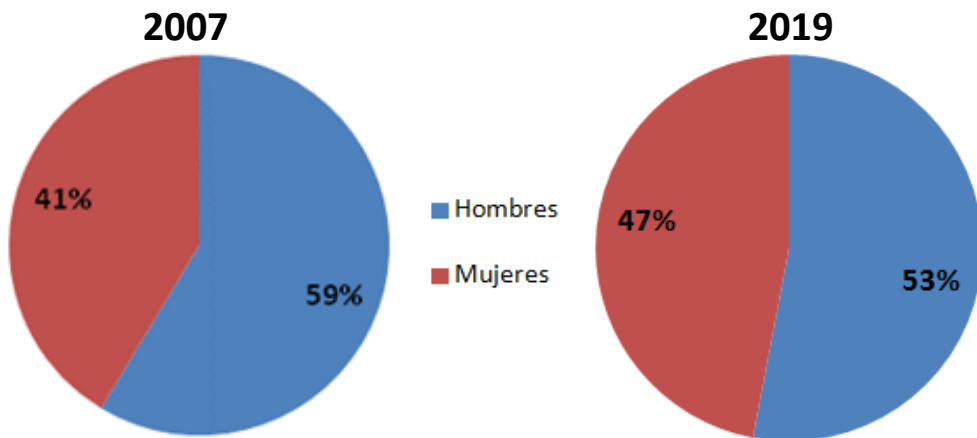


Accidentes mortales in itinere

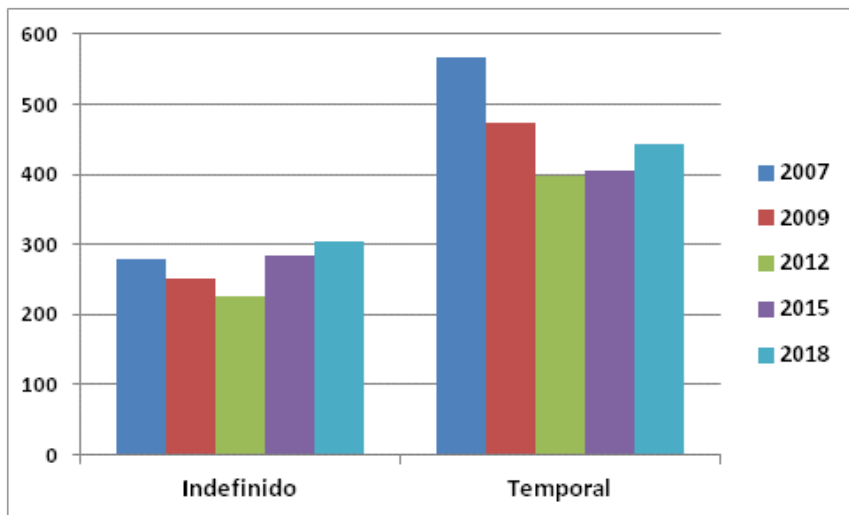


■ Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico 2007 - 2021. Ministerio de trabajo y Economía Social

Total de accidentes por género



Índice de incidencia por género

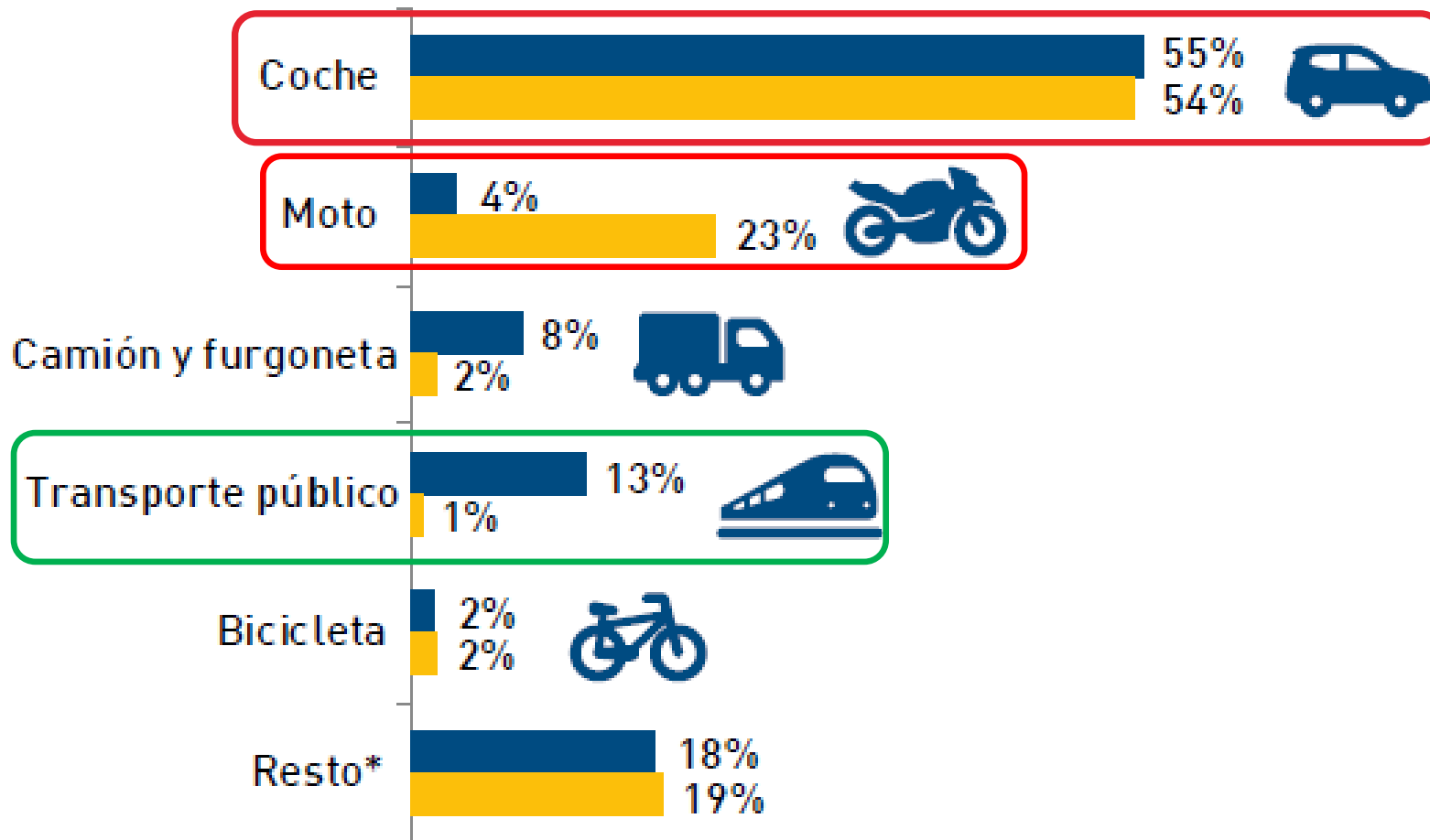


Índice de incidencia por tipo de contrato

Fuente: Informe de accidentes laborales de tráfico 2007 - 2019. Ministerio de trabajo y Economía Social

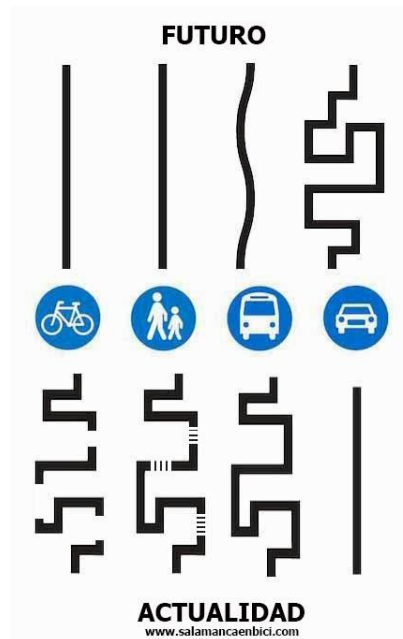
Accidentes in itinere de tráfico por modos de movilidad

■ Uso de vehículo ■ Accidentes viales laborales

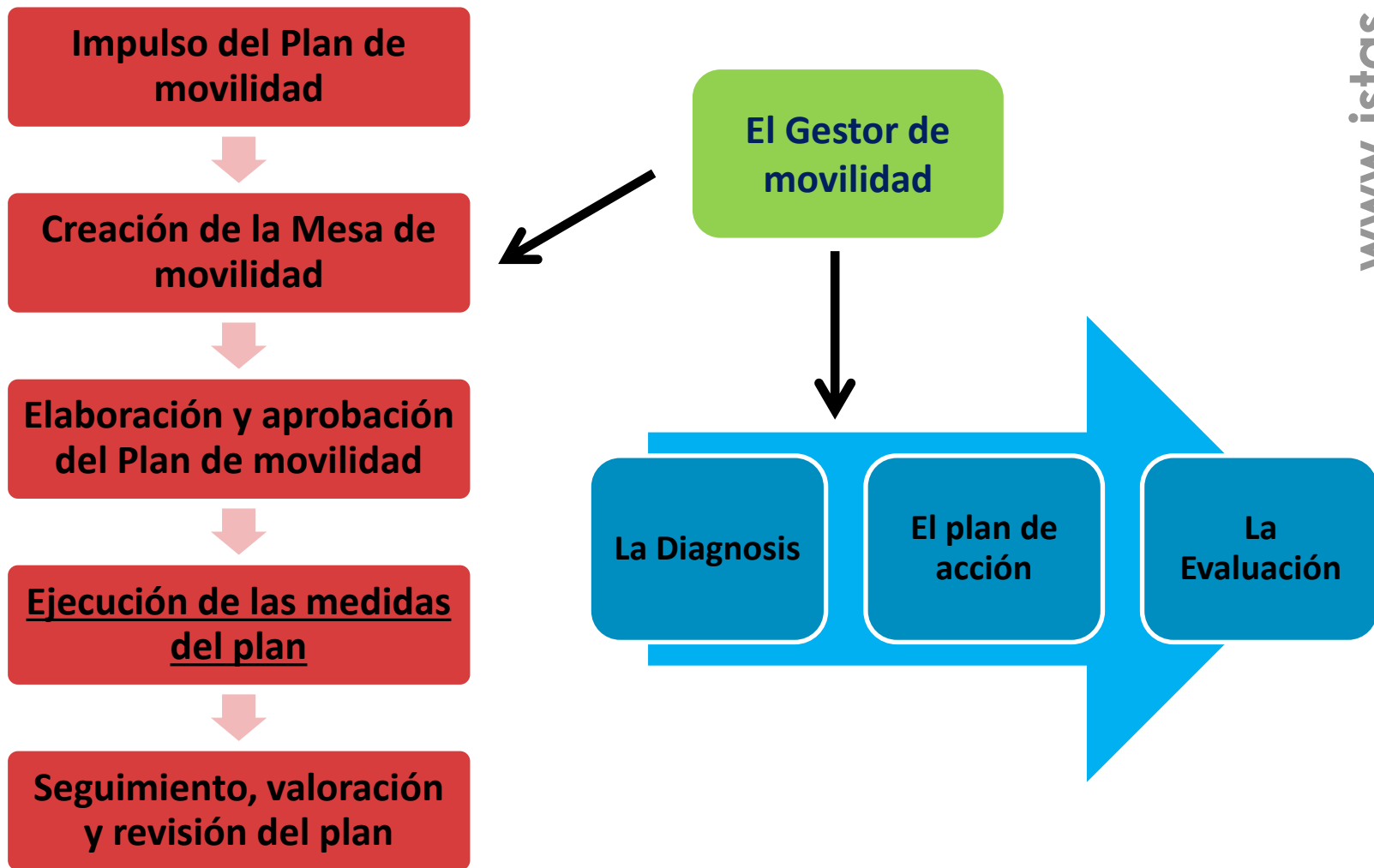


Font: Informe RACE. La seguridad vial laboral en España. 2019

“El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible”



- Planificación urbana de ciudades compactas, densas y con mezcla de usos del suelo
- Fomento de los modos sostenibles de movilidad
- Limitación de la circulación de los automóviles y las motocicletas



Realización de la diagnosis

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

Elaboración del plan de acción

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

Seguimiento y evaluación del plan

- ¿Qué mejoras hemos conseguido?

Incluir el derecho de las personas trabajadoras a la movilidad sostenible, segura y equitativa en:

- En los **Convenios colectivos**, acuerdos y pactos de empresa
- En la evaluación y los **Planes de prevención de riesgos laborales** (Comité de seguridad y salud)
- En los **planes de igualdad** de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres
- En los **Sistemas de gestión ambiental** (EMAS, ISO14001)
- En la **Responsabilidad social corporativa** (compromiso empresarial con la calidad de las condiciones laborales y ambientales)



4. Transición ecológica

Asimismo, para garantizar la reducción de emisiones y la eficiencia de las medidas que en su caso de apliquen, tanto en beneficio de las empresas como de las personas trabajadoras, **se impulsarán planes de movilidad sostenible, fomentando el transporte colectivo por áreas geográficas, polígonos industriales o espacios de gran concentración de personas trabajadoras.**



Artículo 7: Planes de movilidad sostenible en las fábricas andaluzas de cemento.

En el marco del presente acuerdo la representación empresarial y la representación social **consideran que la movilidad sostenible**, en línea con el objetivo de reducir un 55% las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el 2020 con respecto a 1990 de la UE, deben constituir una línea de acción estratégica en la política de descarbonización del sector cementero en Andalucía.

En este contexto, las empresas cementeras en Andalucía **se comprometen al estudio, la elaboración e implantación de planes de movilidad sostenibles, con la participación de la representación legal de las personas trabajadoras**, y en el período de vigencia del presente acuerdo.



Medidas de disuasión del uso del vehículo motorizado privado

Con el fin de contribuir a una movilidad sostenible, como parte relevante de la responsabilidad social corporativa de la organización, y teniendo como objetivo final el uso del transporte público, todas las trabajadoras y los trabajadores de la Fundación **tendrán derecho a un abono de transporte** mensual u otro título de transporte equivalente que cubra el trayecto entre el domicilio particular el del centro de trabajo (para 11 meses).

También costeará, de forma compatible con lo anterior, **abono base de los servicios públicos de bicicletas** para los y las trabajadoras que lo soliciten.



Movilidad y transporte colectivo

Encuadrado dentro del plan de movilidad las partes acuerdan que **todas la personas de la organización, independientemente de su antigüedad o grupo profesional pueden hacer uso de las líneas de transporte colectivo**

Asimismo, en la Comisión de movilidad **se estudiarán las rutas de autocar actuales** pudiendo plantearse alternativas en función de las necesidades que existan.



REAL DECRETO-LEY 6/2010, DE MEDIDAS PARA EL IMPULSO DE LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA Y EL EMPLEO

Una exención en la tributación del IRPF de las cuantías satisfechas por las empresas para desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo en transporte público, con un límite de 1.500 euros anuales, con el objetivo de incentivar fiscalmente la utilización de los medios de transporte público colectivo.

Bonificación IAE Ordenanzas fiscales de: Huesca, Zaragoza y Teruel

Una bonificación de hasta el 50% de la cuota correspondiente:

Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo

Impulso a la redacción de Planes de Transporte para personas trabajadoras

- Empresas a partir de 200 empleados o centros de gran afluencia de usuarios con más de 2.000 asistentes diarios habituales
- Se prevé una partida de impulso a cada plan de transporte al trabajo durante los 3 primeros años del 40% de la cantidad total del plan, hasta un total de 25.000€ al año bajo convocatoria pública

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

1. El MITMA y Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, establecerán conjuntamente los **criterios para identificar los grandes centros de actividad** que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los **hitos cuantificables** que estos planes deben alcanzar.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, **el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo** o afluencia de visitantes y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Dentro del plazo de 18 meses desde la publicación de los criterios, los grandes centros de actividad **obligados** deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá **revisarse, al menos, cada cinco años** y designar un **Gestor de movilidad** del centro de actividad.

Corresponderá a las Comunidades Autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación

Artículo 27. Planes de movilidad sostenible al trabajo

En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades del sector público **deberán disponer** de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos **centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.**

Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento. **En el plazo de dos años** desde su aprobación deberán **elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan**, que se repetirá cada dos años

Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una **comisión negociadora** constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector

Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, el teletrabajo en los casos en los que sea posible

Asimismo, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

Disposición final 3ª. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores

El apartado 1 del Artículo 85 del texto refundido de la **Ley del Estatuto de los Trabajadores**, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, queda redactado como sigue:

«1. **Dentro del respeto a las leyes, los convenios colectivos podrán regular materias de índole económica, laboral, sindical y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo y al ámbito de relaciones de los trabajadores y sus organizaciones representativas con el empresario y las asociaciones empresariales...**

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo orientados a **buscar soluciones de movilidad** que contemplen

- el impulso del transporte colectivo,
- la movilidad eléctrica,
- la movilidad activa y
- la movilidad compartida o colaborativa,

De cara a conseguir los **objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones**, así como a **evitar la congestión y prevenir los accidentes** en los desplazamientos al trabajo.

Se aprueban las bases de la convocatoria para la concesión de ayudas a las empresas que contraten servicios de transporte público regular de viajeros de trabajadores

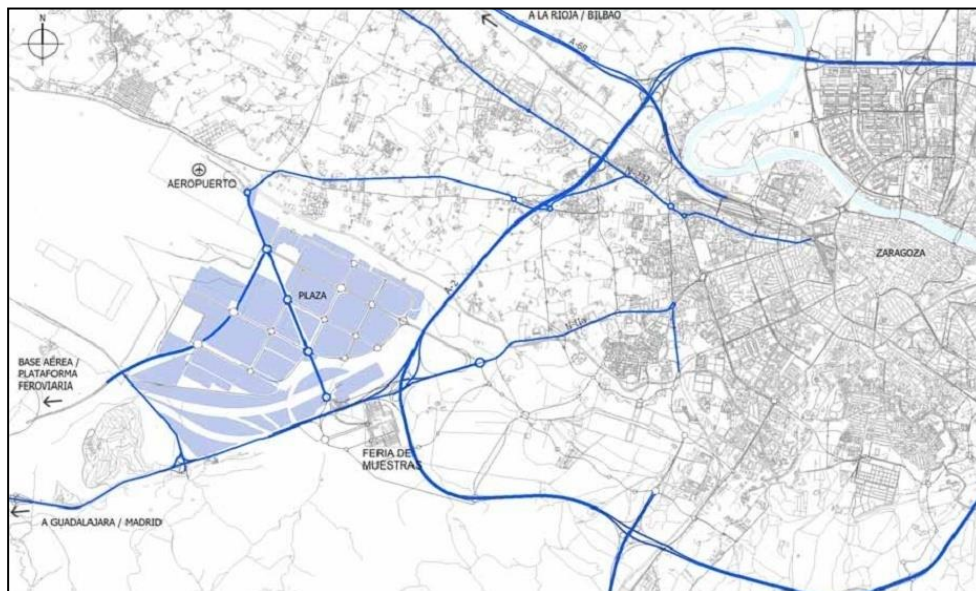
Tercera.— *Actuaciones subvencionables.*

- Los servicios mancomunados de transporte público regular de viajeros trabajadores prestados que se mantengan activos en el momento de publicación de la convocatoria. Subvención 20% de los costes operativos
- La implementación de nuevos servicios mancomunados de transporte público regular de viajeros de trabajadores. La obtención de la subvención estará condicionada a la puesta en marcha del servicio en el plazo que se indique en la correspondiente convocatoria. Subvención 30% de los costes operativos

- ✓ **CCOO de Aragón**, conjuntamente con **ISTAS**, realizaron un Plan de movilidad Sostenible para el polígono **PLAZA** de Zaragoza en 2010

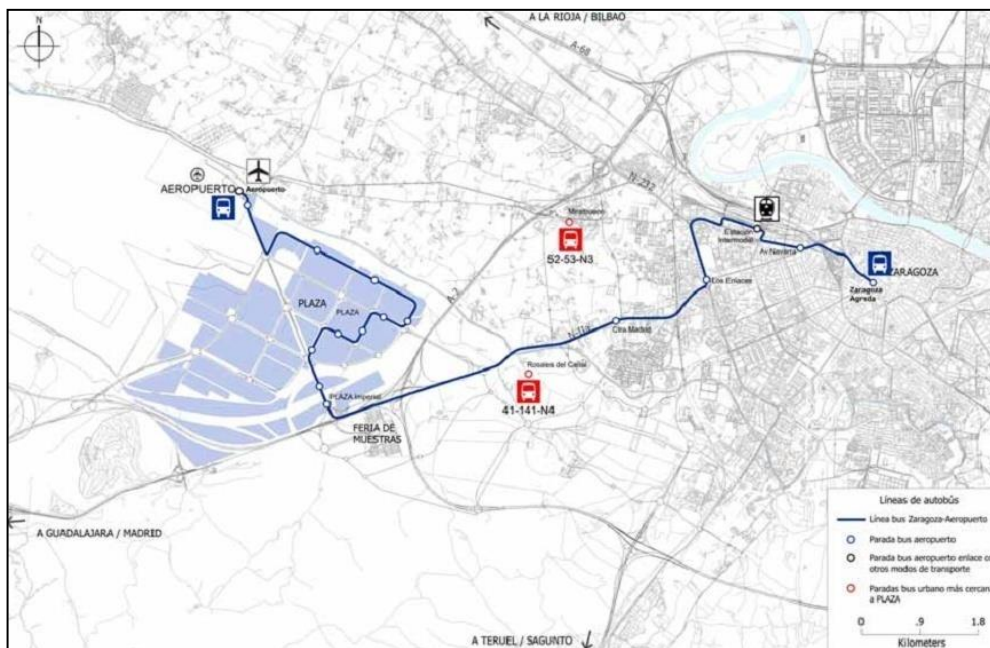


- ✓ Polígono logístico a 7 kilómetros de Zaragoza
- ✓ Tenía 12.000 trabajadores/as y estaba en pleno crecimiento
- ✓ Contaba con tres hoteles y un complejo comercial y de ocio con 4.000 trabajadores/as



Autobús al aeropuerto de Zaragoza I

- ✓ Empezaba a las 6 h. y finalizaba a las 22:30 h.
- ✓ Servicio de bus cada 30 minutos de lunes a sábado y 60 minutos los festivos
- ✓ El recorrido total era de 45 a 60 minutos



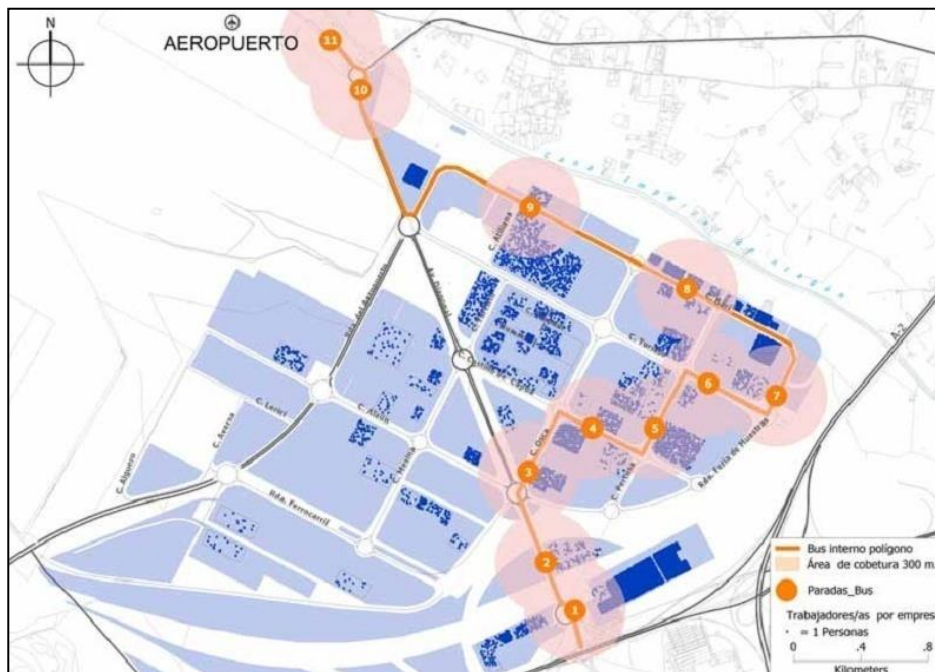
Autobús al aeropuerto de Zaragoza II

- ✓ Faltaban marquesinas en todas las paradas y la información era incorrecta
- ✓ Ocupación habitual del espacio de las paradas por coches
- ✓ Accesibilidad a las paradas deficiente

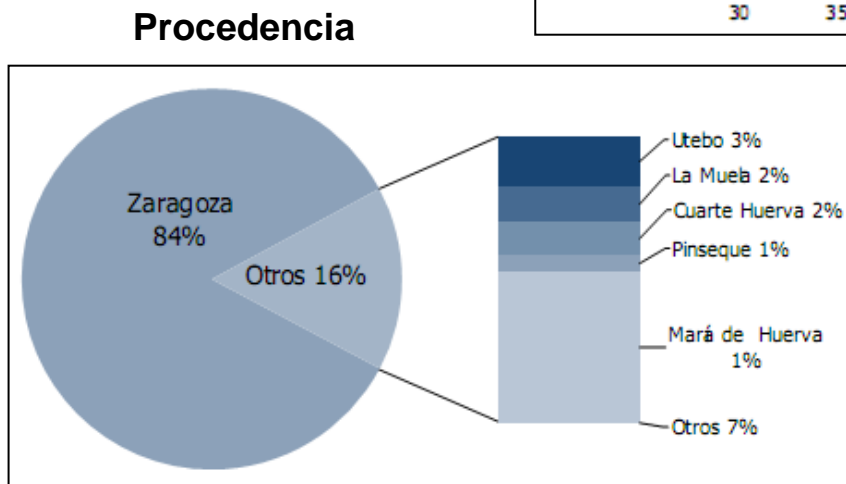
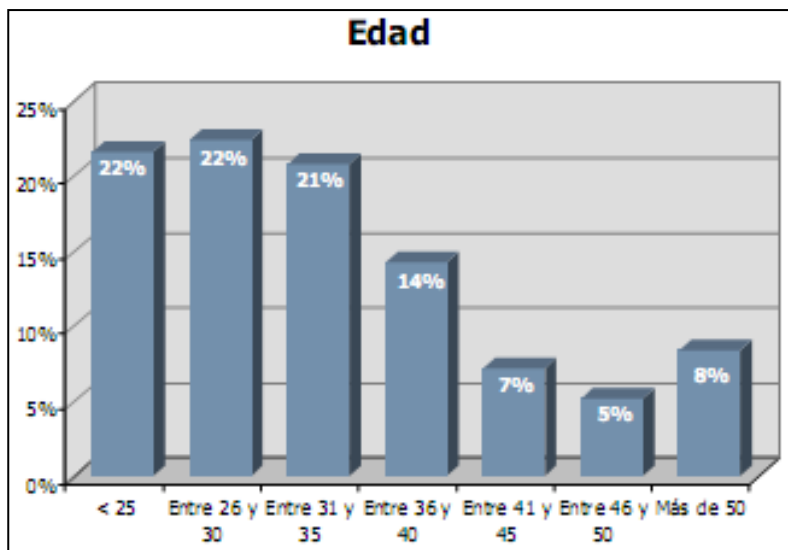
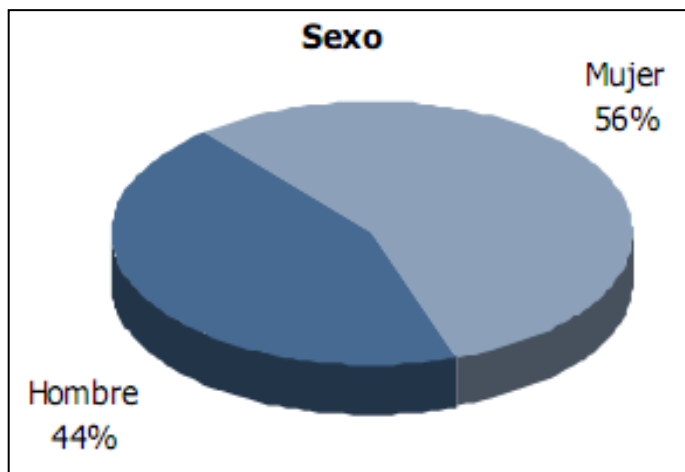


Autobús al aeropuerto de Zaragoza III

- ✓ El billete costaba 1,60€ y no estaba integrado tarifariamente (el viaje urbano integrado costaba 0,60€)
- ✓ La cobertura territorial era del 50% de los trabajadores/as
- ✓ La capacidad estaba limitada por el espacio para las maletas de los viajeros



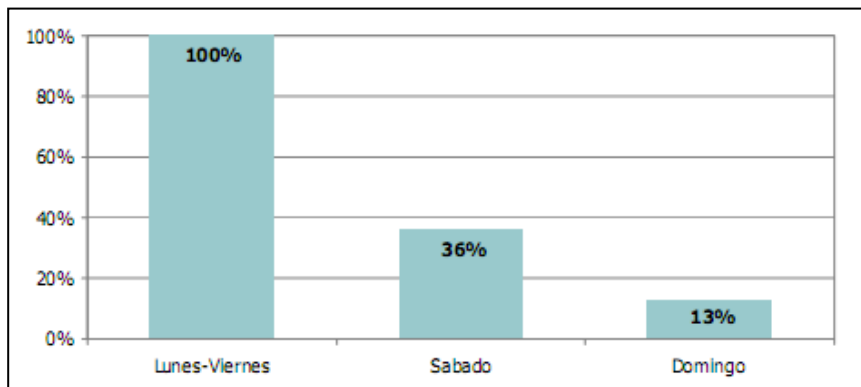
Demanda de movilidad al PLAZA de Zaragoza I



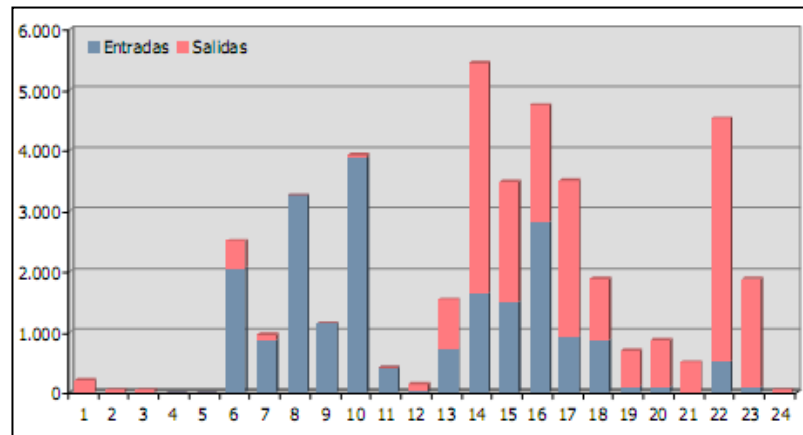


Demanda de movilidad al PLAZA de Zaragoza II

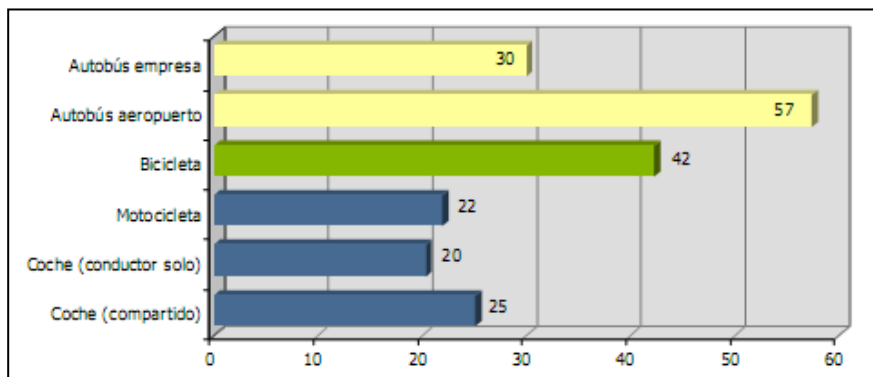
Días trabajados



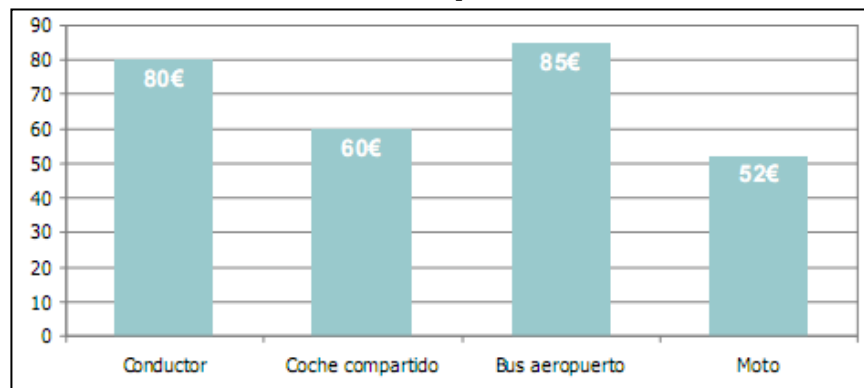
Horarios



Tiempo de desplazamiento

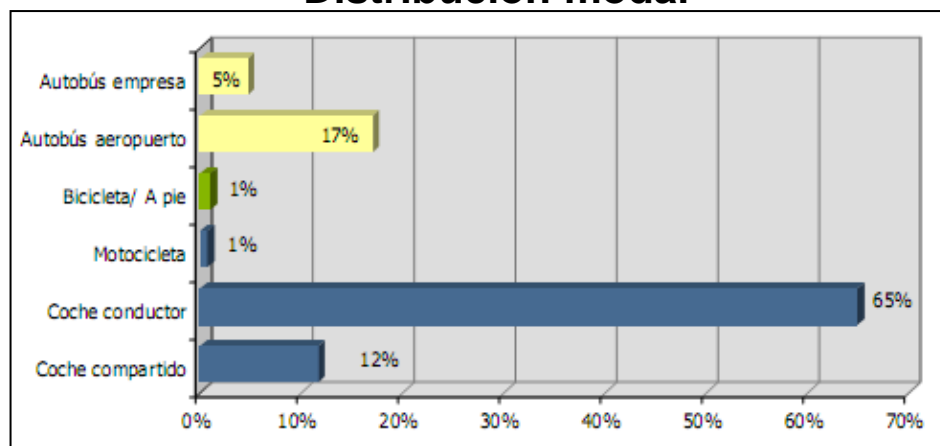
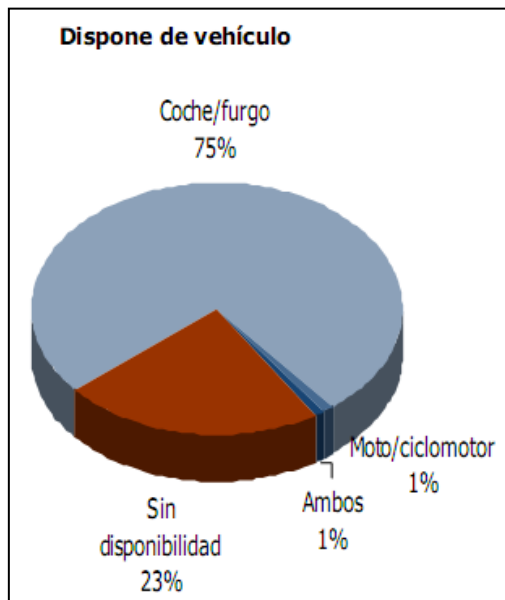


Costes del transporte mensuales

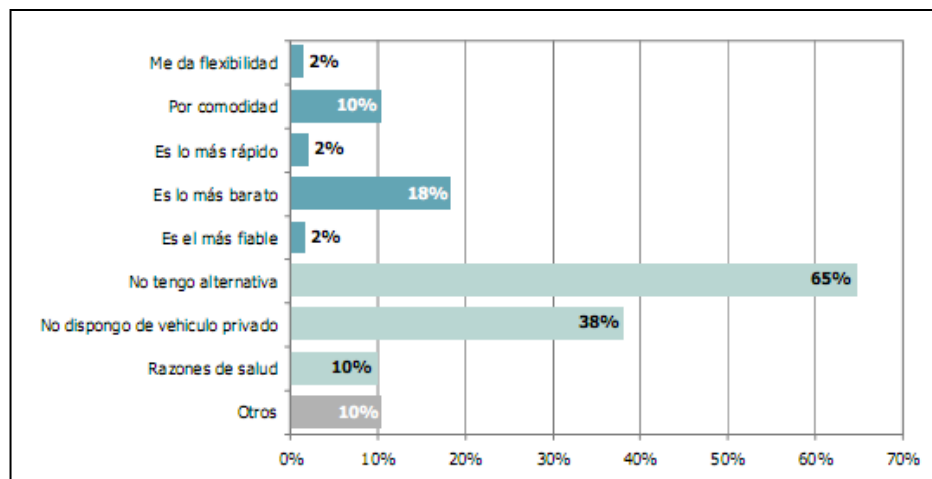


Demanda de movilidad al PLAZA de Zaragoza III

Distribución modal



¿Por que eres usuario del bus?



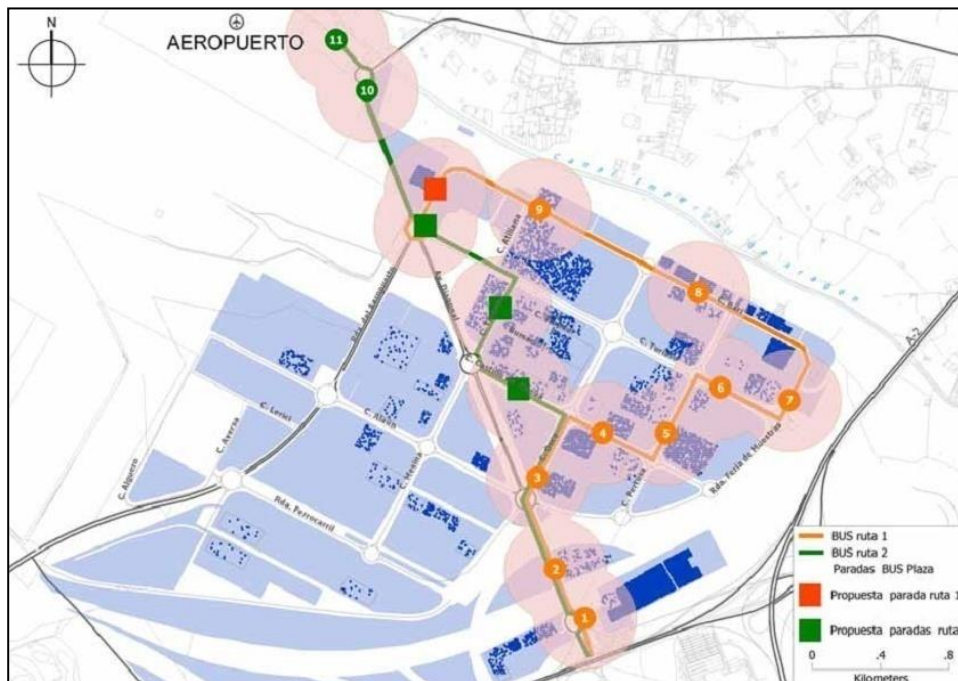
- ❑ **Objetivos de CCOO para el bus del PLAZA**
 - Dotar a los trabajadores y trabajadoras del polígono usuarios del bus del aeropuerto (polígono) de un **servicio de calidad**
 - Convertir el autobús en una **alternativa útil y atractiva** para que se produzca el trasvase modal
 - Aumentar el número de **usuarios convencidos** de utilizarlo y dejen de serlo solo los cautivos porque no tienen alternativa

Propuestas para el bus del PLAZA de Zaragoza I

- ✓ **Mejora de la frecuencia de paso** a 10 minutos de lunes a sábados en horas punta y de 15 minutos el resto de días y horas
- ✓ **Aumentar la capacidad** incorporando más vehículos
- ✓ **Priorización del acceso** del bus en la rotonda del centro comercial
- ✓ **Integración tarifaria**
- ✓ **Añadir una nueva parada** para dar servicio a una empresa de reciente instalación con 800 trabajadores/as
- ✓ **Mejorar el equipamiento y la información** en las paradas
- ✓ **Promover la intermodalidad**

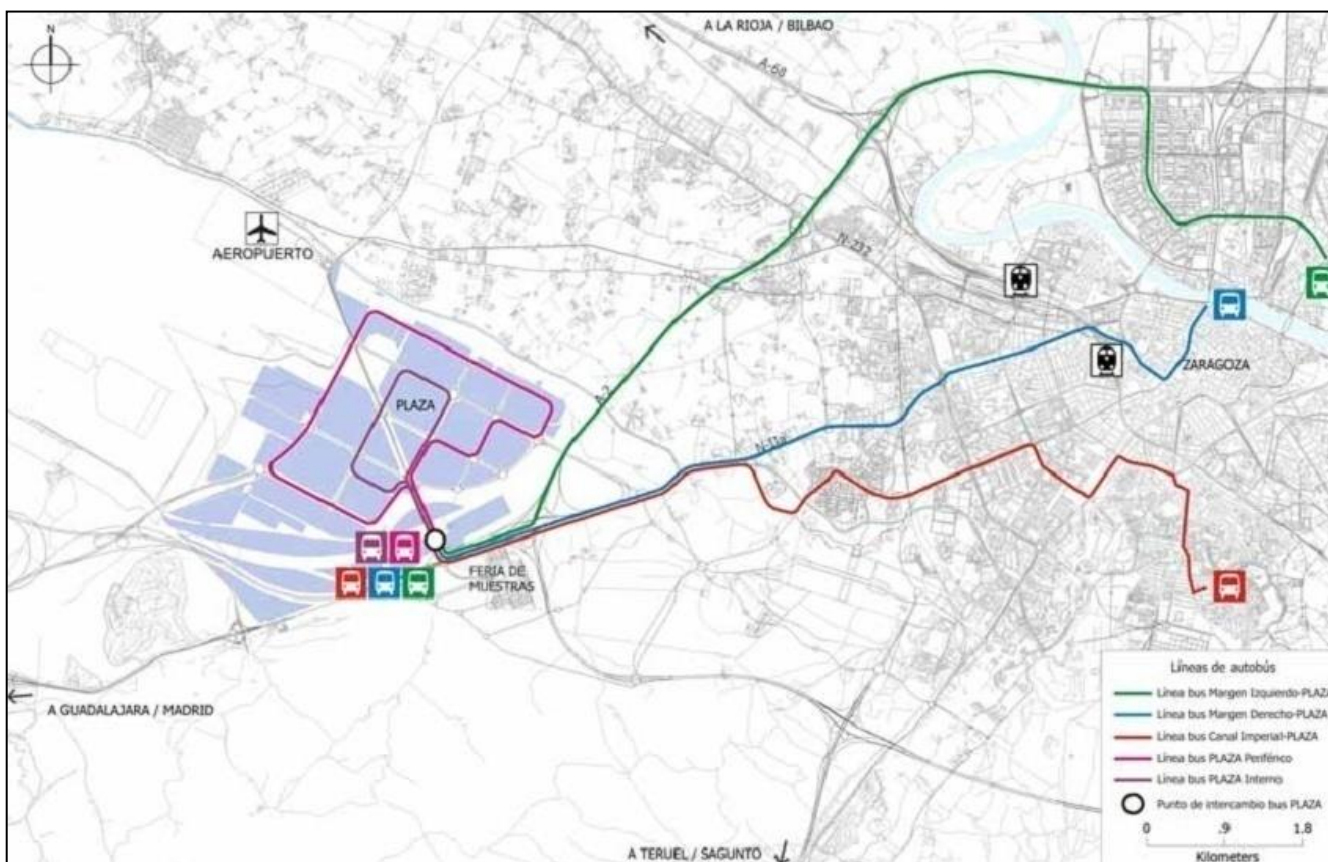
Propuestas para el bus del PLAZA de Zaragoza II

- ✓ Incorporar las empresas en la financiación
- ✓ Revisar y actualizar periódicamente el servicio de bus
- ✓ Desdoblar la línea en el interior del polígono



Propuestas de autobuses para el PLAZA de Zaragoza III

- ✓ A medio plazo implantar nuevas líneas lanzadora



Difusión y reivindicación de las propuestas para el PLAZA III

- ✓ Manifestación del 1º de mayo con reivindicación de transporte público digno para PLAZA
- ✓ Jornada de movilidad para presentar y debatir el estudio con la ciudadanía y entre los delegados y delegadas sindicales



Empiezan a verse algunos resultados...

- Se ha ampliado el horario, la 1ª salida es a las 5,30 h
- Se ha incorporado una nueva parada enfrente de la nueva empresa Caladero
- Se han instalado marquesinas en las paradas del polígono...



La DGA quiere ampliar el transbordo gratis al autobús del aeropuerto en otoño

Con un coste estimado en 306.000 euros al año, la línea se igualará al resto de servicios urbanos y metropolitanos.

El proyecto de partir el recorrido en dos para mejorar la cobertura a Plaza se posterga hasta 2011

ZARAGOZA. El medio millón de usuarios que toma el bus de autobús del aeropuerto se podría beneficiar de un transbordo gratuito en el caso de Plaza tras un estudio que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

El Consorcio Metropolitano de Transportes, el que administra la línea, está a la espera de la aprobación de un estudio que permita la ampliación de la línea para cubrir el transbordo de Plaza, que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

El Consorcio Metropolitano de Transportes, el que administra la línea, está a la espera de la aprobación de un estudio que permita la ampliación de la línea para cubrir el transbordo de Plaza, que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.



La línea ya tiene marquesinas en Plaza tras invertir 150.000 euros

Una de las principales apuestas de los planes de la línea del aeropuerto era la condona a esperar a la incorporación de servicios urbanos y metropolitanos de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

El Consorcio Metropolitano de Transportes, el que administra la línea, está a la espera de la aprobación de un estudio que permita la ampliación de la línea para cubrir el transbordo de Plaza, que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

533.500

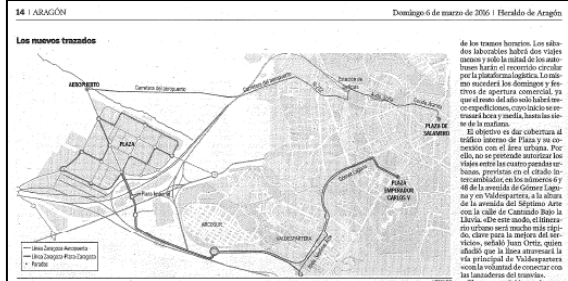
La línea de transporte regular de Zaragoza cuenta con 533.500 usuarios al día, de los cuales el 20% son usuarios urbanos y metropolitanos.

El proyecto de partir el recorrido en dos para mejorar la cobertura a Plaza se posterga hasta 2011

ZARAGOZA. El medio millón de usuarios que toma el bus de autobús del aeropuerto se podría beneficiar de un transbordo gratuito en el caso de Plaza tras un estudio que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

El Consorcio Metropolitano de Transportes, el que administra la línea, está a la espera de la aprobación de un estudio que permita la ampliación de la línea para cubrir el transbordo de Plaza, que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.

El Consorcio Metropolitano de Transportes, el que administra la línea, está a la espera de la aprobación de un estudio que permita la ampliación de la línea para cubrir el transbordo de Plaza, que se espera se haga con el Ayuntamiento de Zaragoza. El proyecto se verá claro cuando los beneficiarios de los que ya disfrutan del servicio urbano y metropolitano de la ciudad, que se encuentran en un número superior al 20% de usuarios que pueden abarcar el billete de autobús.



Plaza tendrá bus propio en un año con un itinerario más rápido y una rebaja de tarifa

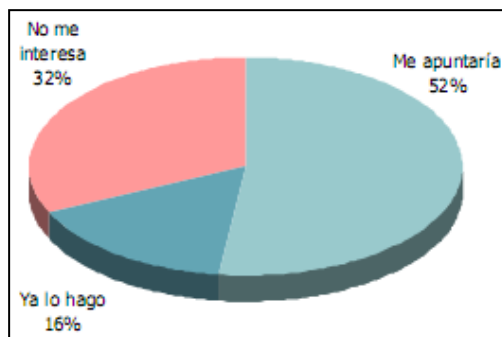
La frecuencia oscilará entre los 30 y los 45 minutos y únicamente habrá cuatro paradas en el casco urbano para garantizar que ida y vuelta se recorten a una hora

ZARAGOZA. La Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) tendrá un bus propio de tránsito en el casco urbano de Zaragoza en un año con un itinerario más rápido y una rebaja de tarifa. La frecuencia oscilará entre los 30 y los 45 minutos y únicamente habrá cuatro paradas en el casco urbano para garantizar que ida y vuelta se recorten a una hora.

Empiezan a verse algunos resultados...

- ✓ Ya no se penaliza el transbordo del bus del PLAZA
- ✓ Se creó la Mesa de movilidad del PLAZA con participación sindical
- ✓ Se hizo una campaña para promocionar el coche compartido
- ✓ Posibilidad de separar la línea del aeropuerto y la del PLAZA

¿Compartirías coche?



MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

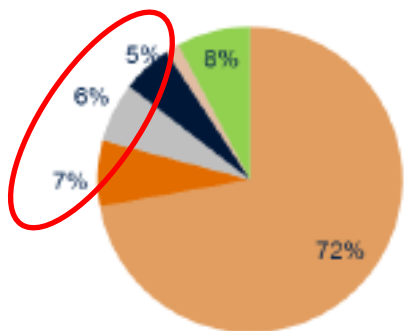
19223 Resolución de 17 de noviembre de 2009, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el VII Convenio colectivo de Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.

Visto el texto del VII Convenio colectivo de la empresa Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A. (Código de Convenio n.º 9007651), que fue suscrito con fecha 7 de julio de 2009 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por las secciones sindicales de **CC.OO.**, UGT y STR en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Artículo 38. Teletrabajo.

el teletrabajo ha de posibilitar ahorro de tiempos, costes y desplazamientos a la persona que teletrabaja

Personas que realizan teletrabajo



- No realizo teletrabajo
- Si, pero no evito ningún desplazamiento a la semana
- Si, evito 1 desplazamiento a la semana
- Si, evito 2 desplazamientos a la semana
- Si, evito más de 2 desplazamientos a la semana
- (en blanco)

1 empleado evita
46,8 desp/año

Ahorro económico	220 €/año
Ahorro emisiones	0,22tCO2/año
Ahorro tiempo	2,26 días



Software DELSOL, primera empresa española con jornada laboral de cuatro días

LA VANGUARDIA | Economía

“Con esta decisión contribuimos a disminuir el consumo energético, y la emisión de gases, al emplearse menos el coche para acudir al trabajo”



“Delsol lo hace porque sabe que va a mejorar su productividad y sus beneficios. Repercute positivamente tanto a los trabajadores como a la empresa”

19/05/2023



istas

Ir andando a Sadeco y al polígono del Fondo de la Estación

www.istas.ccoo.es

vodafone ES 98% 8:26

Histórico de regist...

Objetivos

84 0 0

Histórico de Registros

Tipo	Distancia	Fecha	Llegada
Andando	2.53 km	26/07/2019	07:38
Andando	2.38 km	25/07/2019	07:36
Andando	2.38 km	24/07/2019	07:43
Andando	2.49 km	22/07/2019	07:40
Andando		10/07/2019	



vodafone ES 98% 8:26

PLAN DE TRANSPORTE SOSTENIBLE

MEJOR PARA TI.
MEJOR PARA EL PLANETA.

WWW.SADECO.ES/TRANSPORTE-SOSTENIBLE

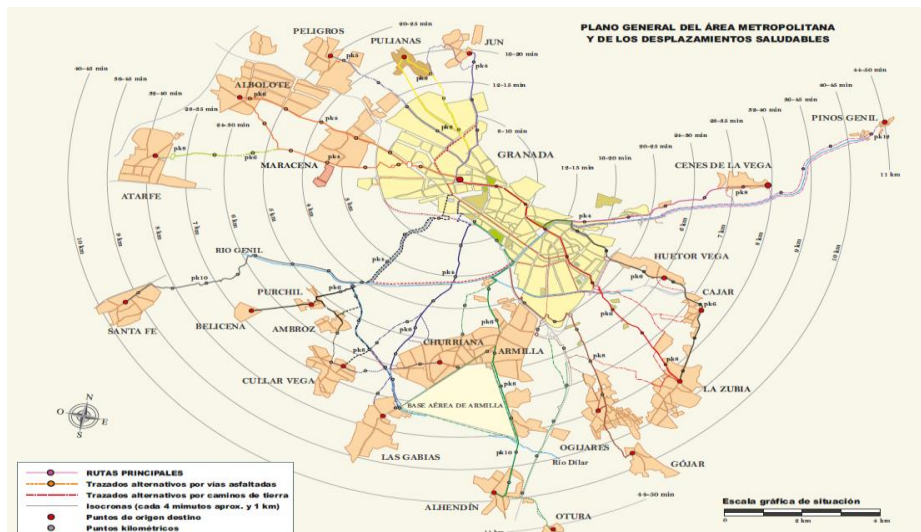
sadeco
saneamientos de Córdoba
empresa municipal

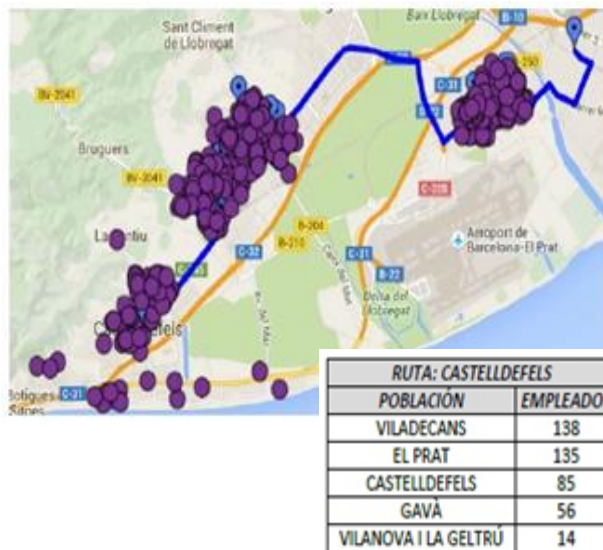
v.1.2



19/05/2023

En bici al hospital Virgen de la Nieves





ENCUESTA PARA LA UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE NISSAN

Informe de resultados

Diciembre 2016

428



19/05/2023



istas

El bus de Louis Vuitton + el bus compartido del polígono Salvatella

www.istas.ccoo.es

LOUIS VUITTON

HOME RUTAS DISPONIBLES PROPÓN TU RUTA Registrarse INICIAR SESIÓN ES

Powered by: BusSup

Sube al Bus
Y deja el coche en casa

Por solo **28€** al mes

ENCUENTRA TU RUTA PROPÓN TU RUTA

SÚBETE A UN BUS LLENO DE VENTAJAS



A TU MEDIDA

Súbete a una de nuestras rutas o propón la que mejor se adapte a tus necesidades



ECONÓMICO

Olvidate de pagar la gasolina, parking, peajes, multas, etc



CÓMODO

Trayectos directos, con asiento garantizado y wifi gratis para que disfrutes del viaje



SOSTENIBLE

Por cada bus, se eliminan 33 coches de la carretera y se reducen 92kg de emisiones de CO2. ¿Nos ayudas?

DESCARGA LA APP AHORA

Y disfruta de muchas más ventajas :



Billete electrónico



Posición GPS del bus



Información del vehículo y conductor



Sistema de notificaciones

LOUIS VUITTON

HOME RUTAS DISPONIBLES PROPÓN TU RUTA Registrarse INICIAR SESIÓN

Q Filtros

Ida Vuelta Ida y vuelta

Sabadell, Espanya

ATELIER BARBER,

Horario de entrada

Horario de salida

BUSCAR

SELECCIONA IDA

1 - IDA: SABADELL - BARBERÀ DEL V. - ATELIER LOUIS VUITTON B1 Y B2 (CAN SALVATELLA)

06:25 → 06:48 14 € / ABONO MENSUAL LV (75% DTO) Ver detalles

7 - IDA TURNO TARDES B3: SABADELL - ATELIER LV B3

13:54 → 14:20 14 € / ABONO MENSUAL LV (75% DTO) Ver detalles

6 - IDA TURNO MAÑANAS B

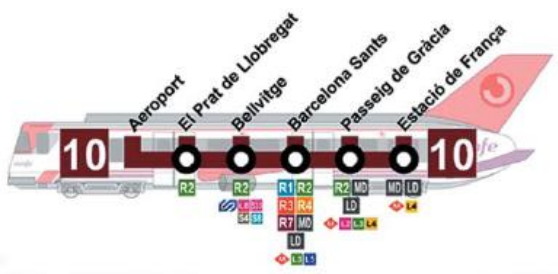
05:20 → 05:50 14 €

“Ahora podrías estar viendo tu serie preferida”



19/05/2023

En transporte público al aeropuerto del Prat, Can Sant Joan y Azucarera



En cuanto al parking, los trabajadores conforme vayan incorporándose a la nueva ubicación del Centro, podrán optar al abono de los gastos de parking en las mismas condiciones actuales o al abono del transporte público colectivo desde su lugar de residencia hasta el Centro de Trabajo, y siempre que ello sea posible, en modalidad de abonos integrados o múltiples.

Noves connexions integrades
Barcelona ↔ aeroport

millorrem l'accessibilitat al lloc de treball
DIA A DIA, MILLORANT L'ACCESSIBILITAT AL POLÍGON DE CAN SANT JOAN

Representants de CCOO de les empreses **Aspeyris, Bero Sabadell, Catalana Occidentals, Comers, EDS, FMC Parcel, GPT, Heavest Packard, Nuclea, SHAMP i Wintertite**, amb centres de treball situats al polígon de Can Sant Joan, ara hem rebut per tractar sobre problemàtiques comunes, veient que algunes qüestions no podien abordar en moltes condicions si no ho feiem conjunta, en tractar-se de necessitats que van més enllà de l'interès de cada empresa.

Elle temes sobre els que hem començat a treballar han estat els de la **millora de les possibilitats d'accés al polígon mitjançant transport públic**, tenint en compte que Can Sant Joan disposa amb un servei de transport públic, considerant que continuem havent propostes a millorar que facilitin el seu ús i el d'altres mitjans sostenibles per accedir als centres de treball del polígon.

Després d'un servei de transport públic millorat, a l'abast de tots els treballadors i treballadores, inclou connexions positives en diversos fronts, per personal actual i futur de les empreses del polígon i per la competitivitat de les mateixes empreses reduint el temps emprat en anar i venir del treball, menys riscs d'accidents de treball i altres, igualtat d'oportunitats per accedir a un lloc de treball o per promocionar-se professionalment, disminució de les despeses de desplaçament, estalvi.

Hem aconseguit estudiar propostes, tant de millora dels mitjans ja existents com de mesures complementàries. Concretament s'afegirà a més que s'organitzaran sessions informatives i actuacions per aconseguir, en primer lloc, **millorar la vostra qualitat de vida i el vostre benestar**.

Polígon de Can Sant Joan, 20 de juliol de 2005.

CCOO consigue que no se elimine en verano la parada de tren de Sant Joan

REDACCIÓN este verano, el pasado mes de junio se suprimió durante unos días.

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) ha restablecido el servicio de tres trenes de la línea S55, que venían efectuando el trayecto entre Barcelona y la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

CCOO emprendió entonces una campaña de envío masivo de correos electrónicos al servicio de atención al cliente de FGC, además de remitir quejas a la Autoridad Metropolitana del Transporte y a la Secretaría de la Movilidad de la Generalitat.

Se trata de los que parten de la Plaça Catalunya de Barcelona a las 7.31 horas, 7.43 y 7.51. Estos trenes funcionarán el mes de julio y el de septiembre. FGC los suprimió durante el verano de 2006, al finalizar el curso universitario. Pero la menor circulación de trenes repercutió negativamente en los trabajadores cuyas empresas están en el polígon industrial Can Sant Joan.

Días después, FGC restableció el servicio. Según informó Albert Vilallonga, de CCOO, durante los días de supresión de los trenes, decenas de trabajadores tuvieron que bajarse en la estación de Sant Cugat y esperar la llegada del tren que finaliza su recorrido en Sabadell, creándose situaciones de gran aglomeración de usuarios en los vagones.

Aunque se pactó que el servicio se mantendría durante

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport Metropolità

T-usual

Sistema tarifari integrat

1 zona	2 zones	3 zones
40,00 €	53,85 €	75,60 €

fesedit
Moverle Cuesta Poquísimos!

Como funciona | Primeros pasos | Porqué hacerse usuario

Regístrate / Identifícate

La comunidad de coche compartido de PortAventura World

El fesedit es una plataforma que pone en contacto a personas que realizan trayectos similares para compartir vehículo, reduciendo el uso del vehículo privado, y que supone otros beneficios tales como:

- Contribuir a la mejora medioambiental
- Reducir y optimizar los costes económicos de los desplazamientos cotidianos
- Obtener premios y beneficios, tales como plazas de aparcamiento prioritario
- Conocer gente nueva que trabaja en tu entorno

CLICA AQUÍ PARA MÁS INFORMACIÓN

Selecciona tu origen y destino

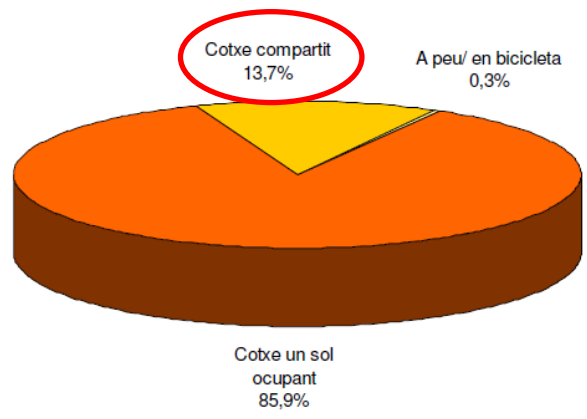
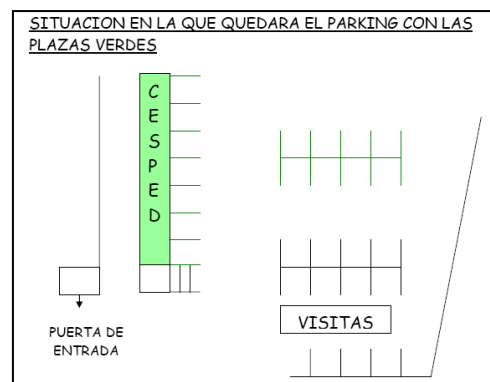
Origen	Destino
Edificio / Instalación	Edificio / Instalación
<input checked="" type="checkbox"/> Hotel Caribe <input type="checkbox"/> Hotel El Paso <input type="checkbox"/> Hotel PortAventura - Centre Convencions <input type="checkbox"/> Port Aventura Administració (Oficines-Vestuari)	<input type="checkbox"/> Hotel Caribe <input checked="" type="checkbox"/> Hotel El Paso <input type="checkbox"/> Hotel PortAventura - Centre Convencions <input type="checkbox"/> Port Aventura Administració (Oficines-Vestuari)
Poblaciones	Poblaciones
<input type="checkbox"/> Reus <input type="checkbox"/> Tarragona <input type="checkbox"/> Vila-Seca <input type="checkbox"/> Salou	<input type="checkbox"/> Reus <input type="checkbox"/> Tarragona <input type="checkbox"/> Vila-Seca <input type="checkbox"/> Salou

Viajes coincidentes

Hotel Caribe
41.083063, 1.146221

Hotel El Paso
41.086739, 1.148081

marta	marta busca pasajeros	06/12/2019 08:00	
	Amposta	→	Coma-ruga
marta E.	marta E. busca pasajeros	Hoy, 15:00	
	Tarragona	→	Salou



- Contar con un **Plan de movilidad**, una **Mesa de movilidad** y un **Gestor de movilidad** en los centros de trabajo es clave para la prevención de los accidentes en los desplazamientos al trabajo
- **La cooperación de los diversos agentes** con distintos intereses, pero con una responsabilidad compartida en el fomento de la movilidad sostenible y segura, es imprescindible para reducir la siniestralidad
- **La implicación de las empresas es esencial** para ello deben ver las ventajas sociales, económicas y ambientales que implica apostar por un nuevo modelo de movilidad
- **Las administraciones públicas deben actuar de intermediarios en el dialogo social** y apoyar decididamente con sus políticas de gestión e infraestructuras la promoción de la movilidad sostenible
- **La acción sindical reivindicativa y propositiva** es un factor relevante para impulsar actuaciones para garantizar el derecho a la movilidad sostenible y segura

- **Un marco legal favorable** es un requerimiento necesario para promover la movilidad sostenible
- Una **política fiscal favorable a los desplazamientos en modos sostenible** es una herramienta que refuerza esta opción para ir al trabajo
- Es necesario un **Observatorio de la movilidad al trabajo** para evaluar y hacer el seguimiento de la ejecución de los planes de movilidad y su incidencia en la reducción del siniestralidad

El número de planes de movilidad sostenible y segura al trabajo aún es muy pobre. Tenemos que actuar ya para reducir la siniestralidad, mejorar la calidad del aire, mitigar el cambio climático, evitar la exclusión social y rebajar la factura del transporte