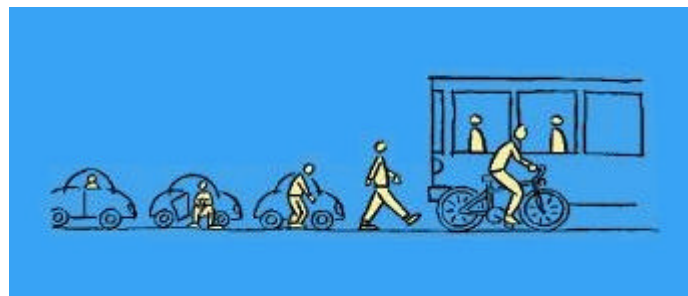




PLANES DE MOVILIDAD ALTERNATIVA

**Un método para aumentar la eficiencia del
Sistema de Transportes**



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE



MINISTERIO
DE CIENCIA
Y TECNOLOGÍA

IDAE

Instituto para la
Diversificación y
Ahorro de la Energía



“¡La ciudad, sin mi coche!”
Un Compromiso Ciudadano
22 de septiembre de 2001

Contenido

I. OBJETIVO	2
II. METODOLOGIA	3
III. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....	4
IV. RESULTADOS Y BENEFICIOS ESPERADOS	5
V. LOS PLANES DE MOVILIDAD ALTERNATIVA Y LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	7



“¡La ciudad, sin mi coche!”
Un Compromiso Ciudadano
22 de septiembre de 2001

I. OBJETIVO

Los Planes de Movilidad Alternativa, también llamados de reducción de viajes, tienen como objetivo dar alternativas válidas y reales a la movilidad obligada de nuestras ciudades, de manera que se reduzcan sus efectos no deseados: congestión, consumo excesivo de energía, contaminación atmosférica y acústica, ocupación del espacio urbano, etc.

La movilidad obligada o recurrente es aquella que se ha de realizar todos los días, es decir, los viajes por motivo trabajo o estudios. Este tipo de viajes suponen algo más de la mitad del total de los viajes realizados en una ciudad de tamaño medio-grande.

Del total de viajes realizados en vehículo privado, el 80-90% tiene como motivo el trabajo (60-70%) o los estudios, es decir, son viajes obligados y diarios. En el conjunto de las ciudades españolas de más de 300.000 habitantes se realizan del orden de 7 MILLONES de viajes recurrentes en un día laborable medio.

Las características de los motivos citados suponen que estos viajes se realizan principalmente a primera hora de la mañana, durante lo que todos conocemos como hora punta, siendo por tanto los causantes de la congestión, la mayor parte del consumo energético, la contaminación y la ocupación del espacio urbano.

Por ello, los Planes de Movilidad Alternativa van dirigidos a los centros de actividad -industrial, de servicios, sanitaria, educacional- con la intención de afrontar el problema en su origen.



II. METODOLOGIA

Cada centro de actividad objeto de los Planes presentará unas características propias y diferentes entre si que será necesario conocer.

Para ello se realiza una primera recogida de datos correspondientes al centro o empresa respecto a la actividad, ubicación, tamaño, número de empleados, categorías laborales, horario, accesibilidad a los distintos modos de transporte, política de la empresa en relación con el transporte -ayudas, pluses, transporte de empresa-, oferta de aparcamiento...

Posteriormente se elabora una campaña de información general sobre los objetivos, contenido y alcance de los Planes.

De manera casi paralela se reparte un cuestionario a todos los trabajadores del centro elegido, orientado a conocer las pautas seguidas para acceder al trabajo en todos los aspectos: modo o modos de transporte, tiempo de acceso, coste económico, horario...

Una vez realizado el análisis estadístico de la movilidad generada por el centro de trabajo, se elabora un diagnóstico de la situación de partida: número de viajes, modos de transporte utilizados, número de vehículos que acceden al centro, ocupación de éstos, residencia de los trabajadores, grado de accesibilidad desde las zonas de residencia al trabajo por modos, tiempo medio de los viajes, costes económicos individuales y empresariales...

Ya se está en disposición de elaborar propuestas alternativas a la situación de partida que mejoren los aspectos relacionados con la movilidad y sus efectos perjudiciales, ya mencionados.



III. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Existe una amplia gama de medidas que pueden ser aplicadas y que habrá que ajustar en cada caso. Estas medidas se denominan de Gestión de la Demanda de Transporte y tratan de conseguir cambios en los hábitos personales de movilidad y/o de las políticas de empresa respecto al transporte con los objetivos ya citados para los Planes. Algunas de ellas son:

- ✓ Incentivos económicos o sociales para una mayor utilización del transporte público o de empresa -abonos de transporte, pluses para los que utilizan el transporte colectivo...-
- ✓ Mejoras en el transporte público colectivo: horarios, frecuencias, facilidad o eliminación de transbordos -estas medidas exceden las competencias del centro de trabajo considerado, por lo que se realizarán gestiones con las autoridades competentes.
- ✓ Información y ayuda para compartir coches privados.
- ✓ Gestión del aparcamiento, no facilitándolo indiscriminadamente.
- ✓ Fomento de modos verdes -peatones, bicicletas-.
- ✓ Semana comprimida, horarios escalonados, tele-trabajo.

Cada propuesta será evaluada técnica y económicamente. Las alternativas que se propongan han de ser factibles y realmente útiles.

Modificar los hábitos de movilidad de los ciudadanos no es tarea fácil. No será suficiente la información y concienciación, aunque sí necesario. Hay que incentivar y estimular los cambios.



“¡La ciudad, sin mi coche!”
Un Compromiso Ciudadano
22 de septiembre de 2001

IV. RESULTADOS Y BENEFICIOS ESPERADOS

La importancia de aumentar la ocupación de los vehículos privados y el fomento del Transporte Público se justifica con las siguientes cifras que nos permiten comparar las consecuencias de un viaje de 5 Km de longitud, realizado todos los días laborables del año, según el modo de transporte utilizado.

EFFECTOS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE

EFFECTOS	VEH.PRIVADO CON 1 OCUPANTE	AUTOBÚS	METRO	TREN
COMBUSTIBLE	124 Litros	9,3 Litros	0	0
CO2. EFECTO INVERNADERO	347 kg.e	0	0	0
EMISIONES	18,7 kg.e	0	0	0
ESPACIO CIRCULANDO	59.520 m².hora	1.984 m².hora	0	818 m².hora
ESPACIO APARCANDO	8.928 m².hora	0	0	0

m².hora= metro cuadrado ocupado durante una hora

Los resultados obtenidos con este tipo Planes serán muy dispares pues estaremos tratando con centros de actividad y personas muy diferentes. Como aproximación, aceptaremos un hipotético caso.

Consideramos una empresa de 500 empleados, con la siguiente distribución de los viajes realizados por los trabajadores para acudir a la empresa, por modos:

Andando	8 %
Transporte Público	32 %
Vehículo Privado	60 %



**“¡La ciudad, sin mi coche!”
Un Compromiso Ciudadano
22 de septiembre de 2001**

Una vez puesto en marcha el Plan de Movilidad Alternativa elaborado para esa empresa se produce una transferencia modal: veinticuatro personas (8%) que habitualmente utilizan el coche privado en solitario cambian sus hábitos de movilidad y dejan el coche y utilizan el transporte público o el de empresa, si lo hubiera.

El resultado de este ligero cambio, según las cifras sobre consumo, contaminación y ocupación de espacio dadas para los diferentes modos de transporte, y considerando los 5 Km como recorrido medio, tendremos, con este cambio modal, los siguientes resultados en un año:

- Se consumirían 2.600 litros de combustible menos
- Se ahorrarían, sólo en combustible, 390.000 pta.
- Se dejarían de emitir a la atmósfera más de 7 Toneladas equivalentes de CO₂ y 400 Kg de contaminantes.
- Se liberaría un espacio de 1.368.960 m².h circulando y 205.344 m².h de aparcamiento.

Cualquier iniciativa tomada en este aspecto mejoraría considerablemente la calidad de vida de nuestras ciudades y todas las empresas, por poco que fuera, podrían optimizar la movilidad de sus trabajadores.

Si el número de empresas dispuestas a elaborar y poner en marcha Planes de este tipo fuera creciendo, los efectos beneficiosos se multiplicarían y los resultados serían totalmente espectaculares.



**“¡La ciudad, sin mi coche!”
Un Compromiso Ciudadano
22 de septiembre de 2001**

V. LOS PLANES DE MOVILIDAD ALTERNATIVA Y LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

La función de las Administraciones Públicas, estatales, regionales y locales, es de vital importancia para poder implantar Planes de Movilidad Alternativa.

No resulta lógico dejar en manos, exclusivamente, de la iniciativa privada la elaboración y posterior implantación de estos Planes.

Aunque la empresa y sus trabajadores como ciudadanos se verían favorecidos por la mejora de la calidad de vida de la ciudad, el esfuerzo y dedicación necesarios para llevar a buen término un Plan de estas características puede resultar un freno para que la empresa acometa su elaboración si no se le conceden otros incentivos.

Y este es el papel de las Administraciones Públicas, incentivar la elaboración e implantación de estos Planes ya sea aportando medios para su elaboración, aplicando medidas fiscales beneficiosas para las empresas que los acometan, favoreciendo a estas empresas con "premios" a su labor medio ambiental, apoyando y ayudando en lo posible el cambio modal mediante políticas relacionadas con el transporte público, promoviendo aparcamientos de disuasión y para coches compartidos, construyendo o reservando carriles para vehículos de alta ocupación, etc.

Cada Administración tendrá una responsabilidad y deberá buscar un cauce para promover y facilitar la implantación de Planes de Movilidad Alternativa en su territorio.