

LA RESPUESTA DE LAS CIUDADES LA MOVILIDAD DE LAS EMPRESAS

Miguel Ángel Moll
Ingeniero de Caminos

Madrid, 24 de abril del 2007

**1/ LA INSOSTENIBILIDAD DEL MODELO
ACTUAL: CAUSAS**

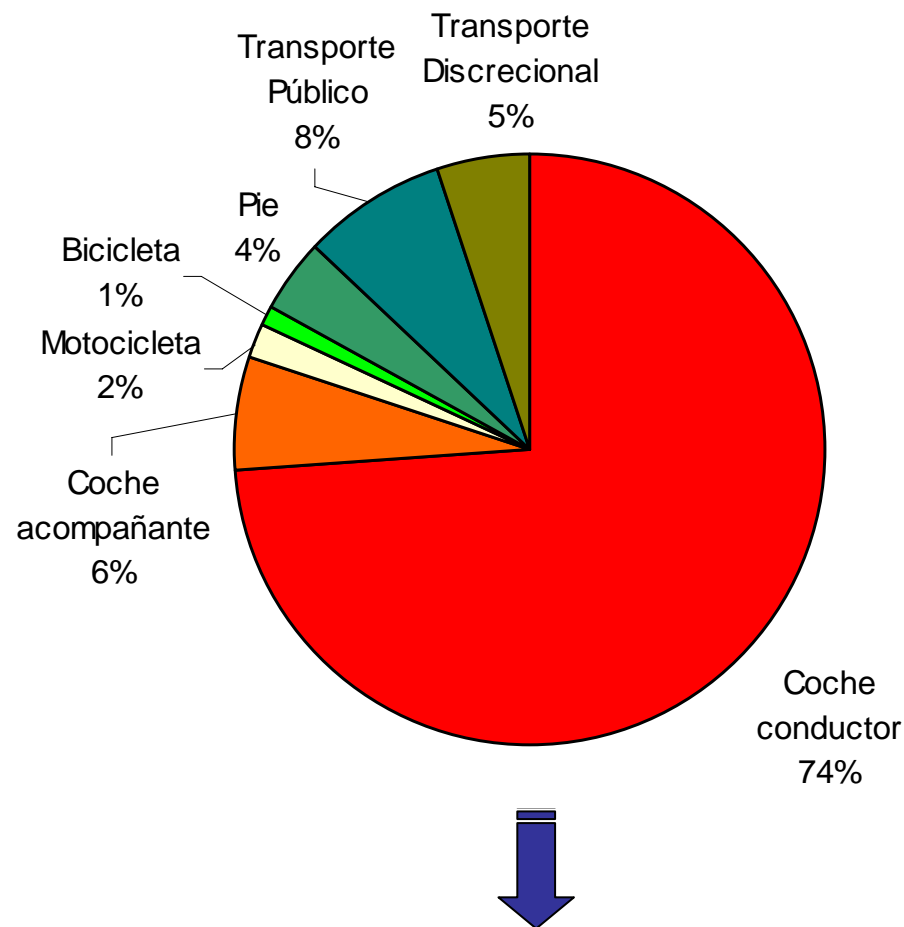
**2/QUÉ MEDIDAS UTILIZAN LAS
CIUDADES PARA CONSEGUIR UNA
MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE?**

3/ LA SITUACIÓN EN MADRID

1/ LA INSOSTENIBILIDAD DEL MODELO ACTUAL: CAUSAS

PUNTO DE PARTIDA: UTILIZACIÓN MAYORITARIA DEL VEHÍCULO PRIVADO

Distribución modal y ocupación del vehículo en los polígonos (*)



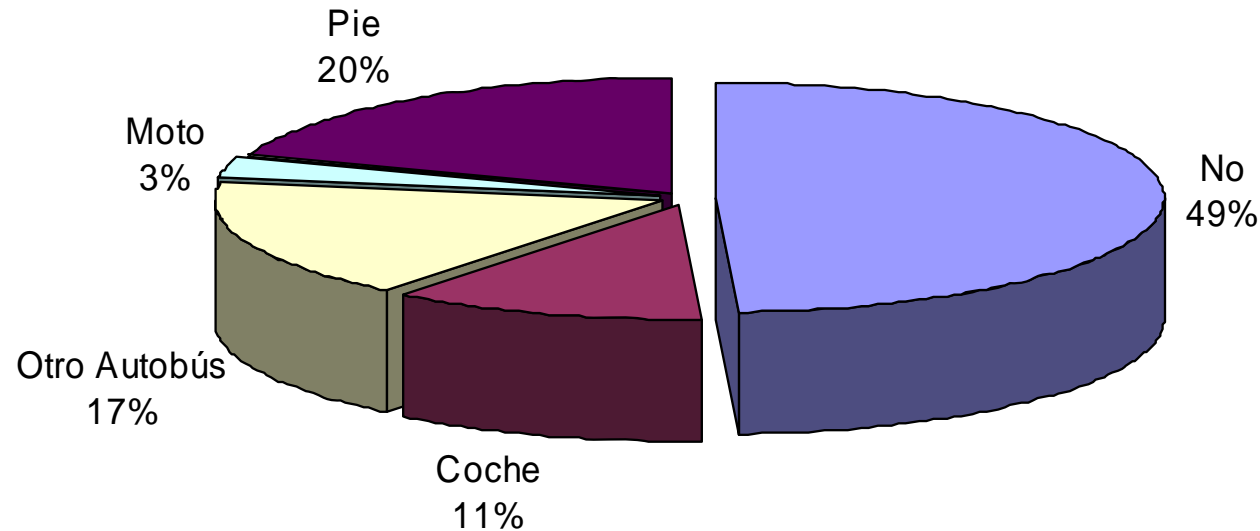
Ocupación : **1,1 personas/ vehículo privado**

(*) Media de 14 polígonos analizados

PUNTO DE PARTIDA: LA DEMANDA DEL TRANSPORTE PÚBLICO ES CAUTIVA

- SÓLO UN 11% DE LOS QUE UTILIZAN EL SERVICIO LANZADERA PUEDE UTILIZAR EL COCHE

Dispone de transporte alternativo (*)

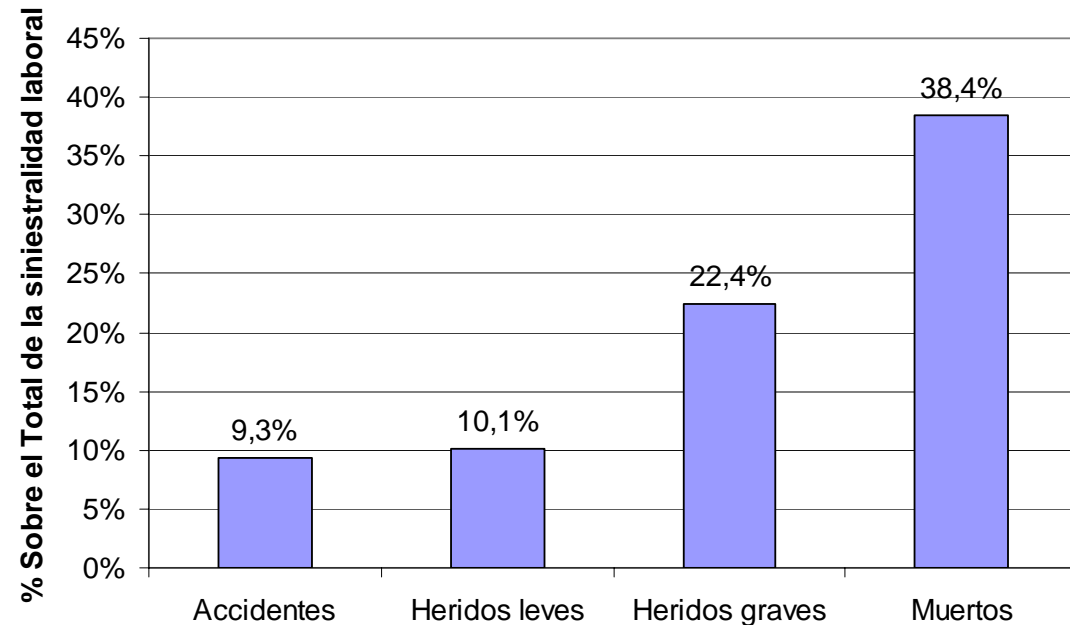


	% Sobre el total de usuarios del lanzadera	% Sobre el total de trabajadores
Mujeres	57%	30%
Inmigrantes	30%	15%

(*) Usuarios del servicio lanzadera (polígonos industriales de Terrassa)

- Mayor **coste del viaje** para el usuario
- Mayores **costes externos**
- Mayor **accidentalidad**
- **Reducción de productividad** laboral (bajas, impuntualidad, estrés)
- Mayor congestión e **incremento del** tiempo de viaje
- **Limitación de acceso al mercado laboral** (tanto para empresas como para trabajadores)

Siniestralidad "IN ITINERE" (*)

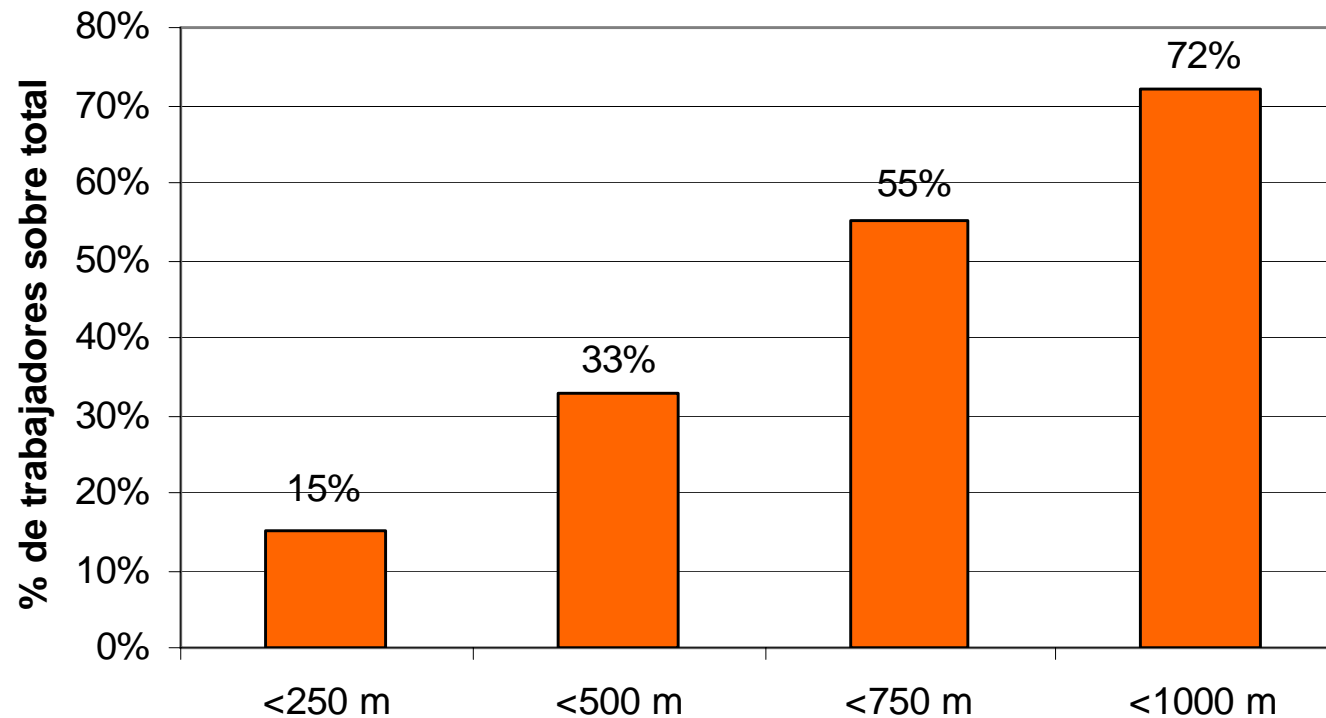


375 muertos y 2001 heridos graves en el año 2006

(*) C.C.O.O. (2006)

CAUSAS : EL TRANSPORTE PÚBLICO NO EXISTE O TIENE UNA ESCASA FRECUENCIA

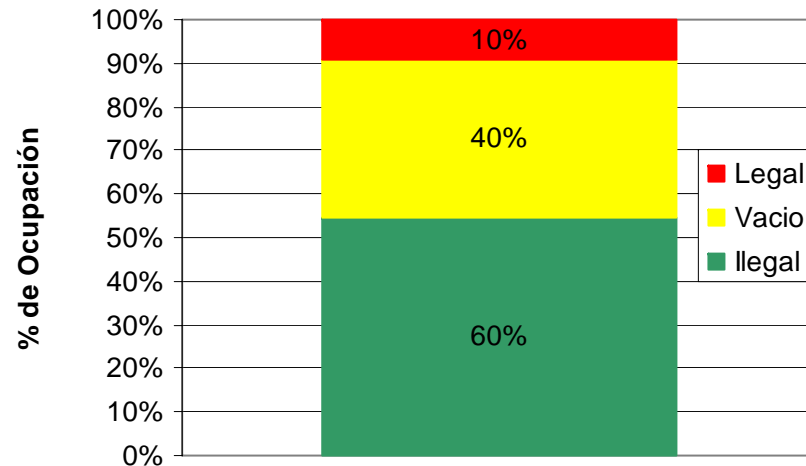
Distancia al transporte público dentro del polígono (*)



(*) Media de 14 polígonos analizados

CAUSAS : SOBREDIMENSIONAMIENTO DEL APARCAMIENTO Y/O LAXITUD

Ocupación de estacionamiento en calzada (*)



SOBREDIMENSIONAMIENTO

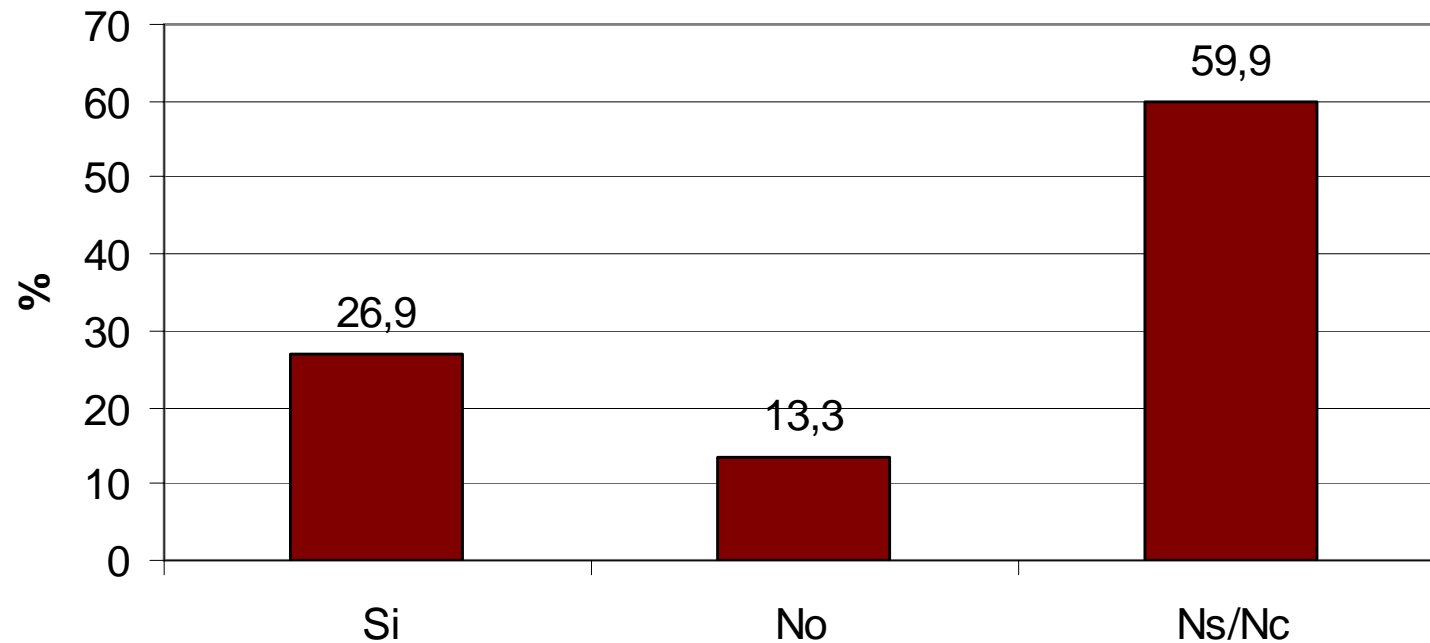


PERMISIVIDAD

(*) Media de 14 polígonos analizados

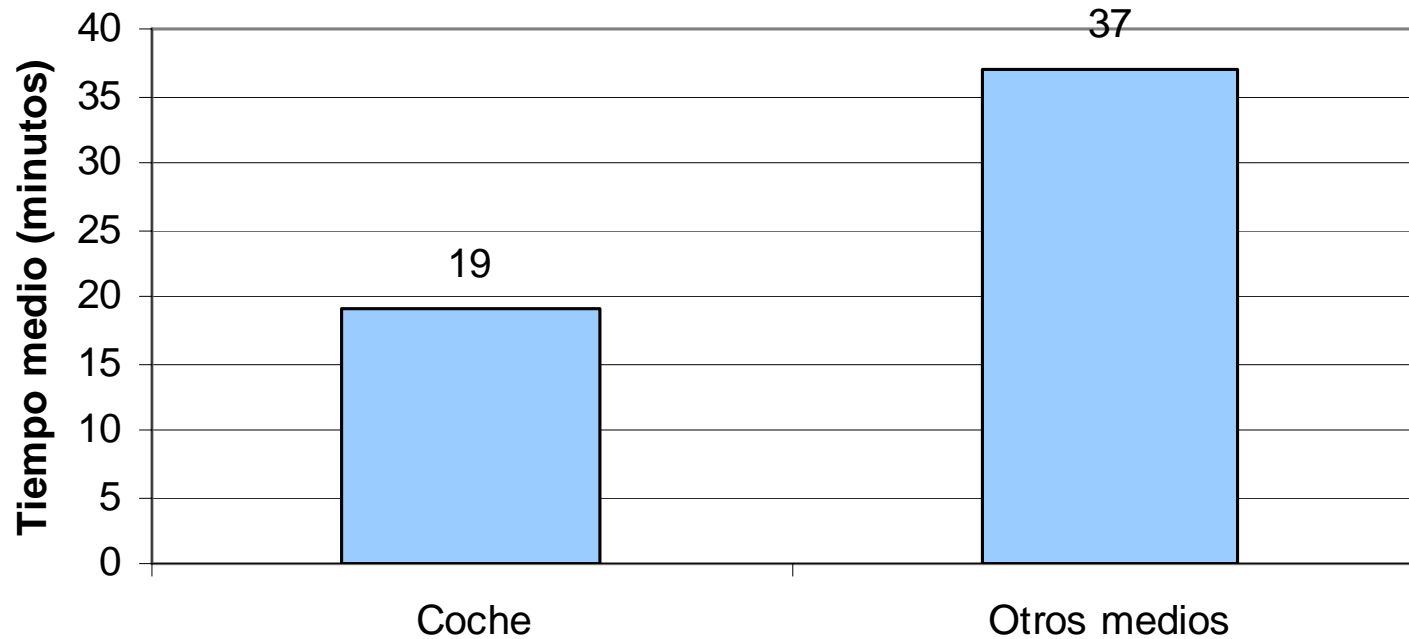
- SEGUROS EN CASO DE ACCIDENTE
- PRIVACIDAD
- ABSENTISMO/ENFERMEDAD

¿Estaría dispuesto a compartir coche? (*)



(*) Media de 14 polígonos analizados

Tiempo medio de viaje de acceso a los polígonos industriales (*)



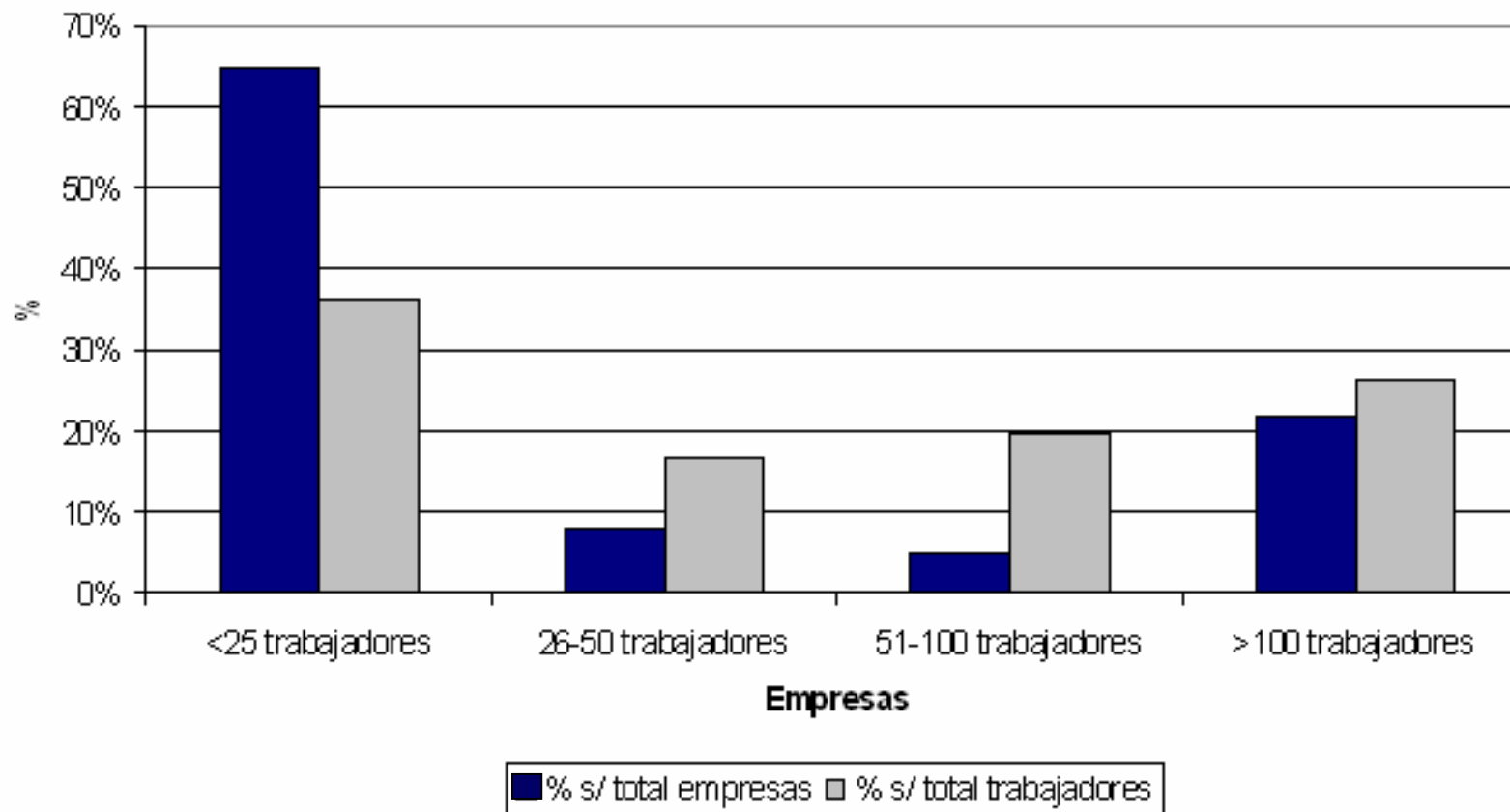
(*) Media de 14 polígonos analizados

CAUSAS: ES INCÓMODO ACCEDER A PIE O EN BICICLETA

Itinerarios incómodos e inseguros para acceder a pie, en bicicleta o en Transporte Público (desde la parada)



Tamaño de las empresas (*)



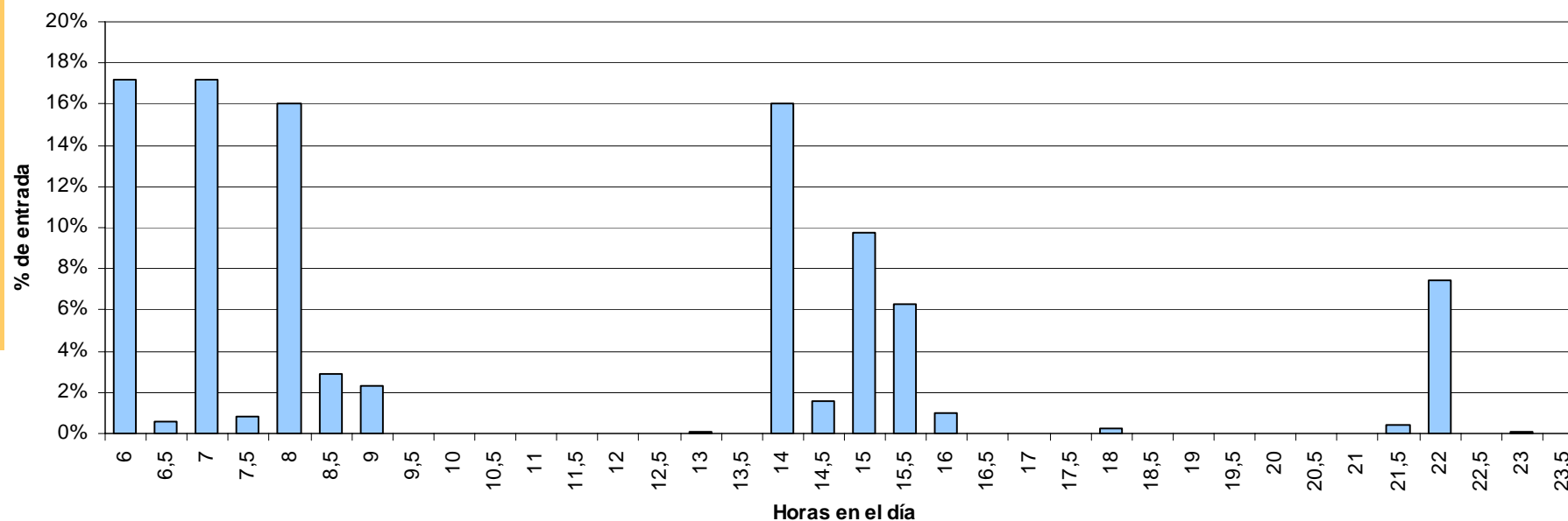
(*) Fuente: Estudio polígonos industriales de Terrassa

CAUSAS : LA CONCENTRACIÓN DE HORARIOS DESINCENTIVA LA EXISTENCIA DE UN TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

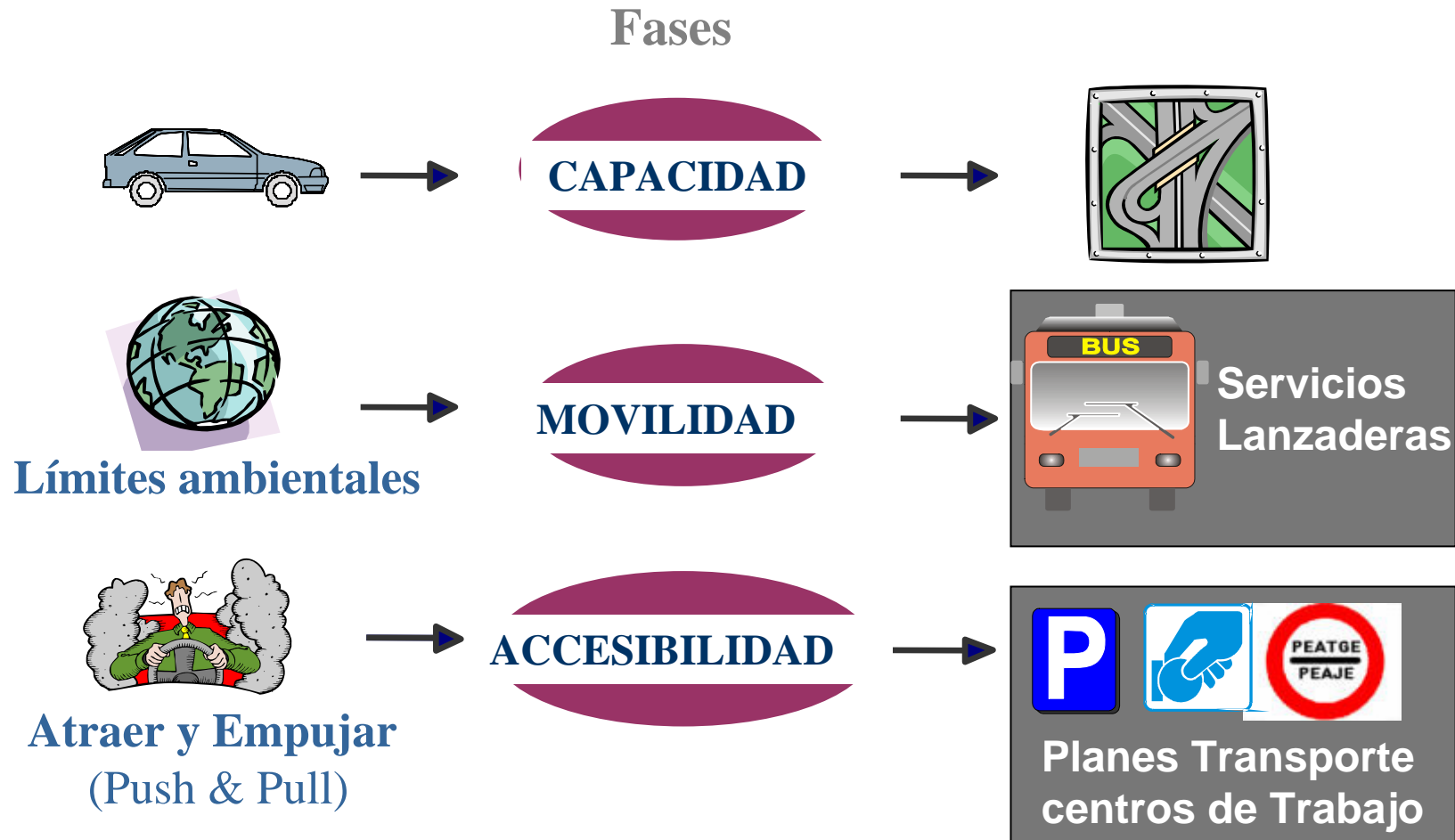
Horarios de Salida



Horarios de Entrada



***2 / QUE MEDIDAS UTILIZAN LAS CIUDADES
PARA PROMOCIONAR EL USO DEL
TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VIAJE AL
TRABAJO***



Fuente: Jordi Julià (2002)

FASE DE MOVILIDAD: CREACIÓN DE SERVICIOS LANZADERAS

- ✓ **DEBILIDADES:** Poco competitivo con el vehículo privado si no hay gestión del polígono.
- ✓ **AMENAZAS:** Que los autobuses vayan vacíos.
- ✓ **FORTALEZAS:** Universalidad en el acceso al trabajo.
- ✓ **OPORTUNIDADES:** Ampliación del mercado de trabajo.

- ✓ Ejemplo: proyectos desarrollados por **IDAE: Getafe, Terrassa, Asturias...**



FASE DE ACCESIBILIDAD: PLANES DE TRANSPORTE AL CENTRO DE TRABAJO (1)

ACTUACIONES QUE LO CONFORMAN	POTENCIACIÓN			
	Car-pool	Transporte empresa	Pie/Bicicleta	Transporte Público
1. DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN				
1.1. Mesa de los polígonos - órgano gestor pol.	X	X	X	X
2. DE GESTIÓN				
2.1. Gestor de la movilidad	X	X	X	X
2.2. Web coche compartido	X			
2.3. Reordenación servicio T. P.				X
2.4. Gestión del aparcamiento	X	X	X	X
3. INFRAESTRUCTURALES				
3.1. Plan mejora oferta peatonal			X	
3.2. Plan mejora oferta bicicletas			X	
3.3. Plan mejora seguridad vial/señalización			X	X
4. ECONÓMICAS:				
4.1. Integración tarifaria				X
4.2. Participación de la empresa en el coste del transporte colectivo		X		X
4.3. Subvención al trabajador, por parte del empresario, del viaje en transporte colectivo		X		X
5. MEDIOAMBIENTALES	X			

1. Difusión y participación:

- Campañas, información.... (Ej: INTEL)

What could possibly be interesting about the RideShare program?

Click on an icon below to find out.

-  Question of the Month
-  Road Rage Page
-  Commuter Sightings
-  Commute Related Stuff
-  Commuting in the News
-  Safety

RideShare is a Corporate Services Program



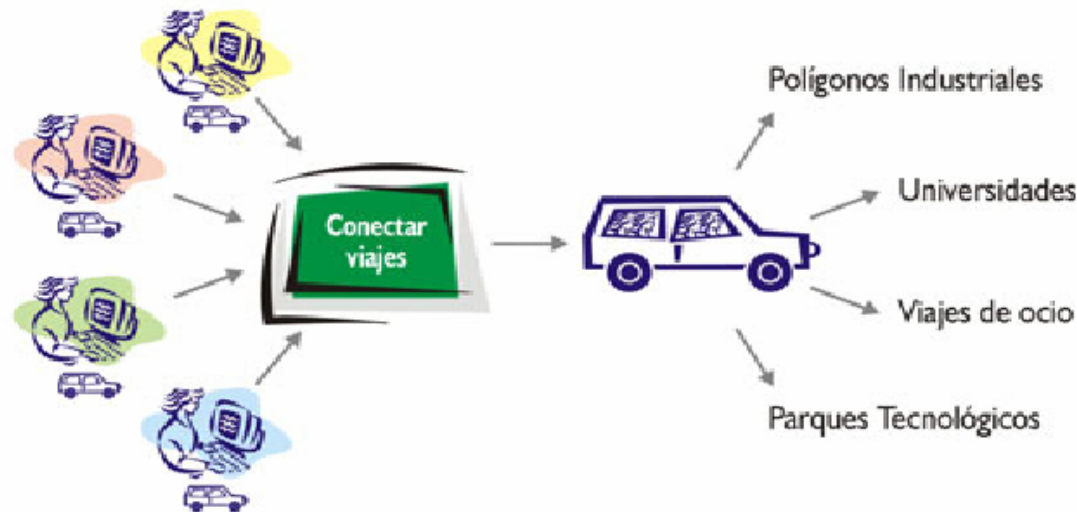
Welcome. Below are icons representing the various elements of Oregon's commute reduction program. Click on an icon to access information regarding a specific topic. If you cannot find what you're looking for or need more information, please contact Mark S Gorman.



The Intel Oregon light rail shuttle is not associated with the Hillsboro Airport shuttle. Click here for Intel Airport shuttle information.

2. Gestión:

- **Gestor de la movilidad** (Ej: Zona Franca)
- **Información sobre el transporte público** en tiempo real (Ej: Getafe)
- **Cobro a los trabajadores por las plazas de aparcamiento** dentro de las empresas (Lufthansa, BMW, etc.). Los ingresos: bonificaciones al transporte público
- **Plazas de pago** en empresas para las visitas: complejo hospitalario de Gelre (Holanda)
- **Programa de viajes compartidos** en coche (AB Borlange Energi (Suecia))
- **Web de coche compartido** (Proyecto Ágata de Terrassa: seguro y coche de sustitución)



3. Infraestructurales:

- **Plan de bicicletas:** carriles bicis, aparcamientos dentro de las empresas, duchas...
- **Plan de mejora de la accesibilidad a pie**
- **Plan mejora de la señalización y seguridad vial**

4. Económicas:

- **Transporte colectivo gratis** para los empleados (complejo hospitalario de Gelre (Holanda))
- **Vales-gasolina a los usuarios car-pool** (kanguros de Madrid)
- **Bonificaciones para los usuarios que acceden a pie o en bicicleta.** (AB Borlange Energi (Suecia))
- **Recargo sobre el IBI** (EMT de Barcelona)
- **Impuesto por plaza de aparcamiento fuera de la calzada** en empresas (Inglaterra)

5. Medioambientales

- Formación para la **conducción eficiente** (AB Borlange Energi (Suecia))
Renovación de la flota de vehículos y seguimiento del consumo de combustible de los vehículos.

DISTRIBUCIÓN DE LOS COSTES DERIVADOS DE LOS PTT

BENEFICIARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO-DISCRECIONAL

LA PERSONA

+ Accesibilidad al mundo laboral

ACTIVIDAD ECONÓMICA

+ Valor del territorio cubierto en transporte público
+ Oferta de trabajadores

LA COLECTIVIDAD

- Congestión
- Accidentes
- Contaminación
- Consumo energético

FINANCIACIÓN DEL SERVICIO

EL USUARIO

- Billete
- Tarifas bonificadas por frecuencia o tipo de usuario

LA PROPIEDAD

- Recargo sobre el IBI
- Recargos nuevos desarrollos urbanísticos
- Convenios
- Tasa sobre aparcamiento
- Servicio discrecional

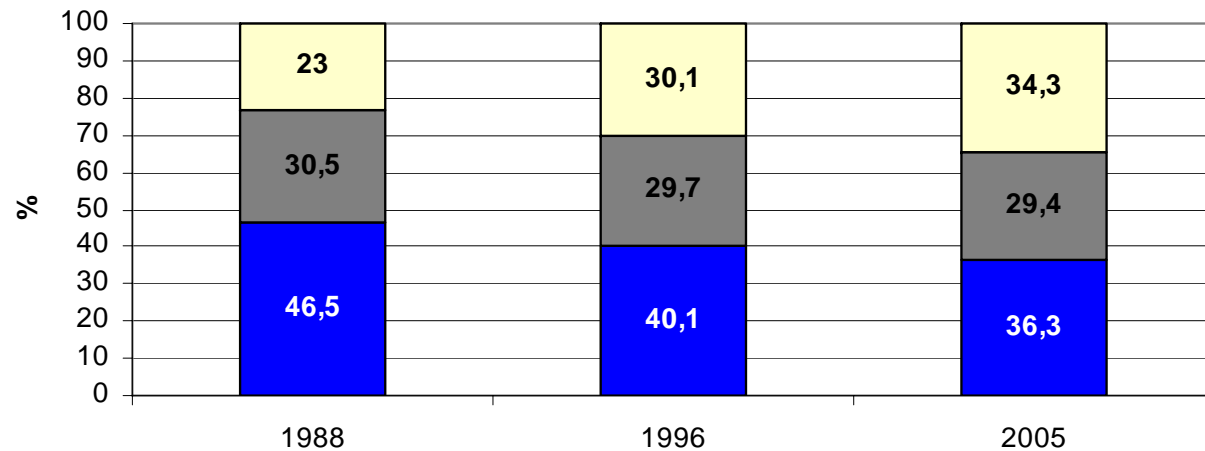
LA ADMINISTRACIÓN

- Contrato – Programa
- Integración tarifaria
- Subvenciones europeas para vehículos no contaminantes
- Convenios
- Desgravación sobre el IAE

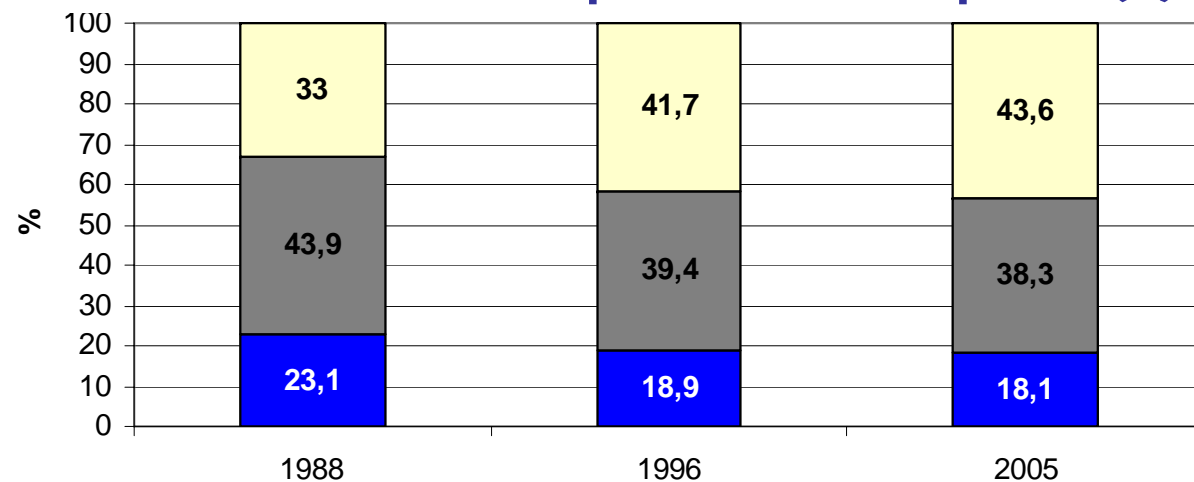
3 / LA SITUACIÓN EN MADRID: ALGUNAS CIFRAS

- Incremento de la localización del empleo en la corona metropolitana: aumento de un 7% anual contra un 4% anual en la Almendra
- Aún así, la Almendra aún absorbe más de un tercio del empleo

Distribución de los puestos de trabajo (*)



Distribución de la población ocupada (*)

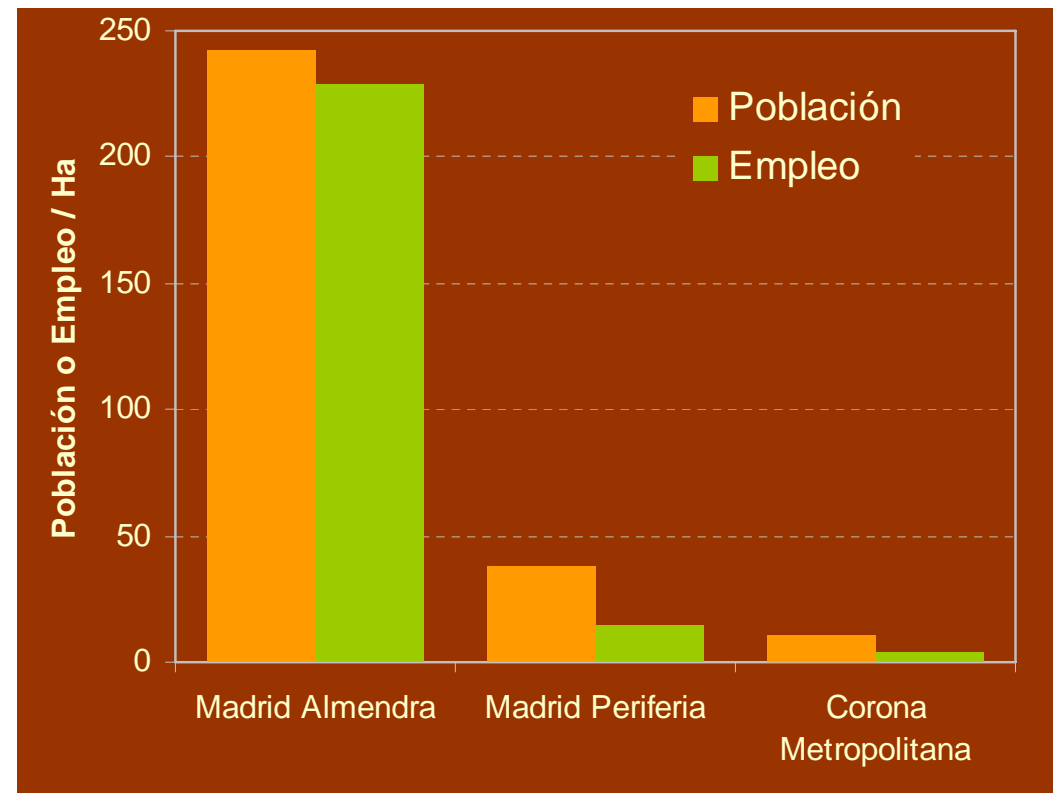


■ Almendra Central ■ Periferia Madrid □ Corona Metropolitana

(*) Fuente: Juan Ignacio Sánchez Gutierrez

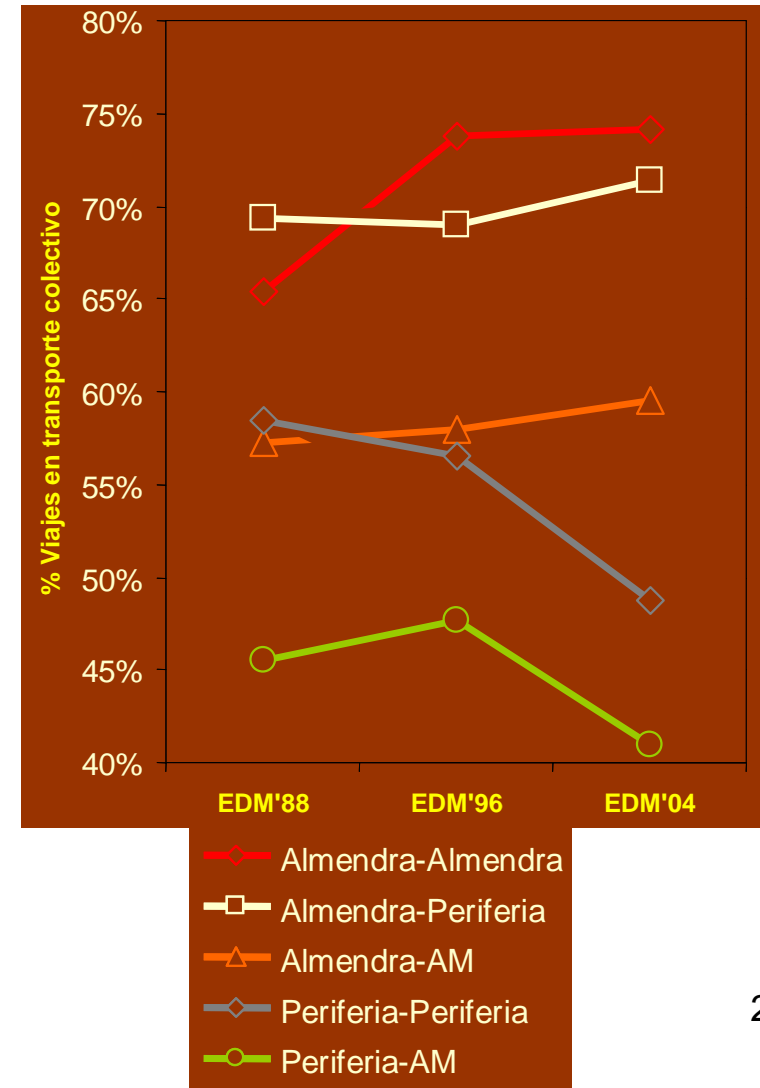
- La **baja densidad** tanto de población como de empleo de las áreas de actividad económica ubicadas fuera de la almendra central, **dificulta la implantación de servicios de transporte público** convencional y obliga a ajustarlos a sus necesidades específicas.

Densidad de población y empleo



- En las **relaciones de movilidad de la periferia y de la corona metropolitana** es donde **mayor peso** tienen los viajes en **vehículo privado** y en donde el peso del transporte colectivo está disminuyendo más acusadamente.

Evolución de la participación del transporte público en los viajes mecanizados (1988-2004)



Estrategia de la calidad del Aire: Desarrollo del transporte público en los polígonos industriales y empresariales

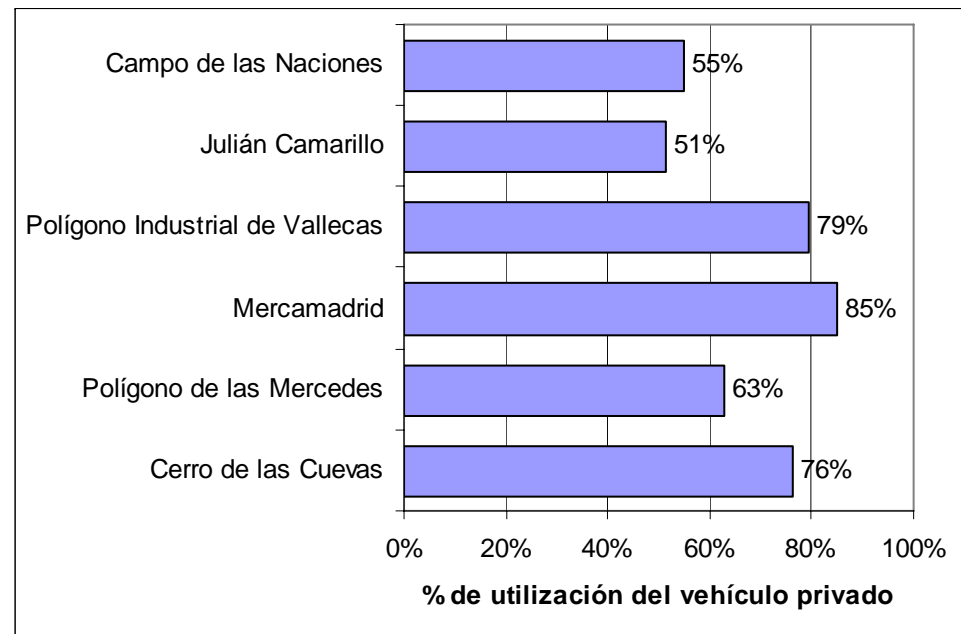
1	Descripción	Actuaciones: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Creación de nuevas líneas de transporte público que comuniquen con los polígonos ❖ Refuerzo de los servicios existentes ❖ incremento del número de líneas que conduzcan hasta los intercambiadores donde salen los autobuses interurbanos ❖ Creación de un servicio municipal interurbano en colaboración con los municipios de destino donde se sitúan los polígonos.
2	Efectos Positivos	Incentivar el uso del transporte público; descongestión de tráfico hacia las zonas afectadas; se evita que vehículos privados aparquen en zonas prohibidas reduciendo las molestias que esto genera
3	Actores involucrados	Ayuntamiento de Madrid, Consorcio Regional de Transportes
4	Plazo ejecución	2008-2010
5	Indicadores de seguimiento	Número de líneas que comunican los polígonos con la ciudad

Situación actual: Fase de movilidad

- Creación de 6 servicios lanzaderas: Villaverde, Pl.Castilla, Mercamadrid, Aeropuerto, Telefónica y P.I. de Vallecas
- Ampliación de líneas y horarios

Situación futura: Desarrollo fase accesibilidad

- ✓ Objetivo: 50% en T. público
- ✓ Elaboración de Planes de Transporte al Trabajo (PTT)



Distribución modal en las áreas de actividad económica

Fuente: Consejo Local de Empleo