

2018

13
diciembre

Seminario PTT

Universidad Politécnica

Valencia

**Los Planes de Transporte al Trabajo en
España: breve historia**

Prof. María Eugenia López-Lambas
Universidad Politécnica de Madrid
mariaeugenia.lopez@upm.es

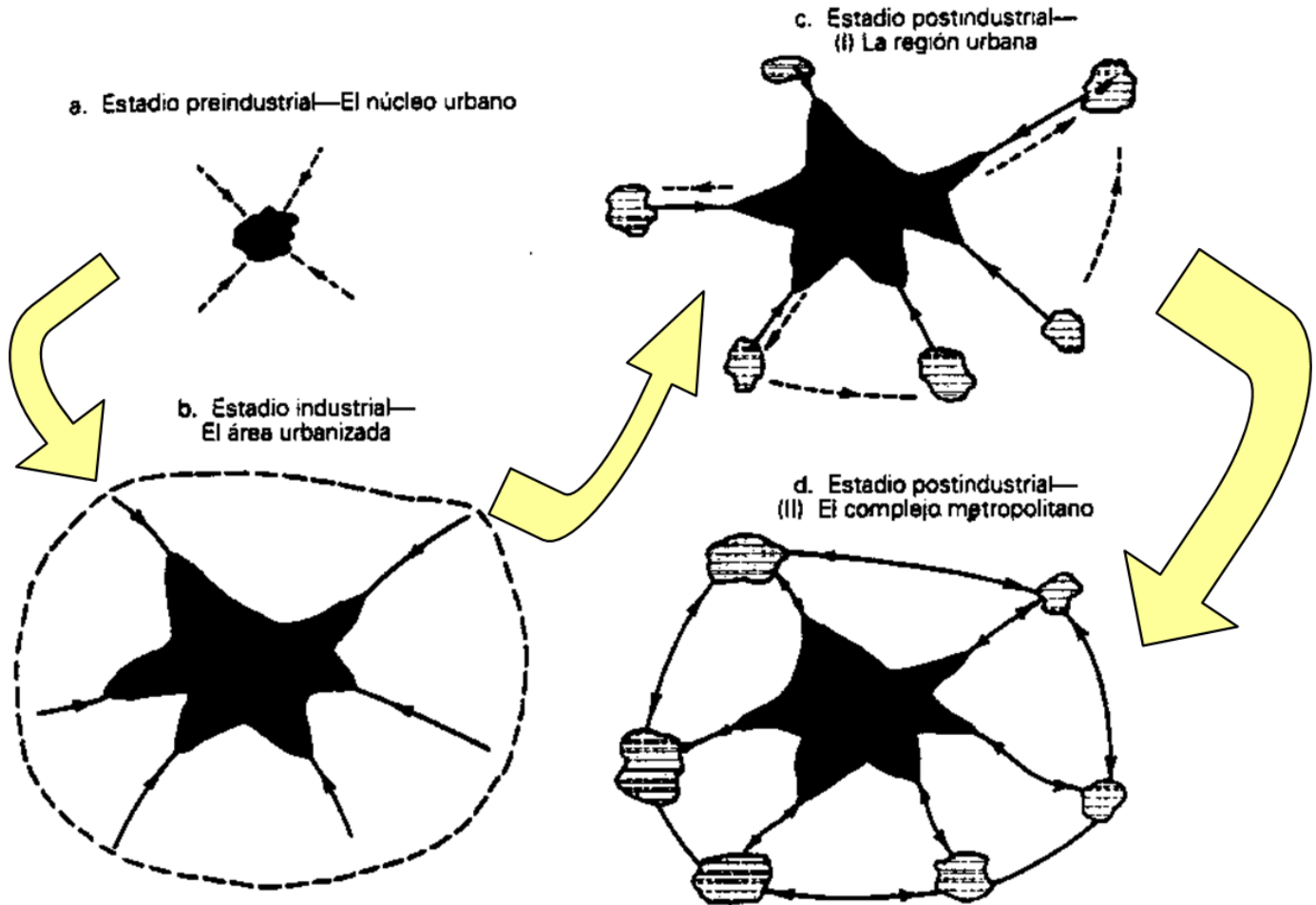
INTRODUCCIÓN

Evolución de la forma urbana: de ciudad a metrópoli

- Urbanización
- Suburbanización
- Descentralización

- 35-40% de los viajes en día laborable son por motivo trabajo
- 60% veh.priv.
- Concentración horaria

(CONAMA, 2016)



LOS INICIOS

- Nacen en USA, finales 80' (ley calidad aire)
 - En Europa: Holanda y Bélgica 1990
 - 60% abono transporte sin tributar

Conjunto de medidas destinadas a racionalizar los desplazamientos y sobre todo la utilización del vehículo privado

- *Reducción viajes: reducción congestión, consumo energético, contaminación, ruidos, accidentes, etc.*

❖ HITOS (España)

- ELMO: European Legislation on Mobility Management
- Guía IDAE 2006 (ISTAS, 2005)
- CONAMA 2016 (Grupo de Trabajo PTT)
- Proyectos de ley, Estrategias, Programa CIVITAS.

El proyecto ELMO (IEE, SAVE 1999)



ELMO

Proposal for an **E**uropean **L**egislation on **MO**bility:
Transport Plans for Companies

Metodología

- **Recogida de datos (encuesta):**
 - Propósito: existencia planes; contenido
 - Preguntas: estructura empresarial, legislación, etc.

- **Análisis de planes de transporte existentes**
 - Medidas adoptadas
 - Realidad europea
 - Escandinavia: sin problemas sustanciales
 - Central: problemas, pero se actúa
 - Sur: problemas pero no se actúa de momento

- **Sinopsis de políticas europeas** -
 - Carpooling, incentivos fiscales, potenciación TP

Legislación específica o “adyacente”

- Francia - *Loi sur l’Aire et l’utilisation rationnelle de l’energie (1.996) y Loi Relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains*
 - *Versement transport*
- Italia - *Decreto Ley of 27 March*
- Países Bajos- *ABC Policy; medidas fiscales*
- Acuerdos voluntarios para racionalizar el uso de la energía

Principales resultados encuestas

- Los empresarios no se sienten responsables del tráfico que generan
- Autoridades e instituciones deberían asumir un papel verdaderamente activo Italia es el único país que contaba con legislación específica: Decreto Di Ronchi, marzo 1998
- No es conveniente implementar planes de transporte “por ley”
 - Mejor incentivar fiscal y económicamente

Principales resultados encuestas

- Campañas de concienciación continuadas: Es necesario informar de los impactos medioambientales del tráfico y cómo podemos contribuir a la mejora global de la calidad de vida, sobre todo en las áreas urbanas
- Está comprobado que medidas como inversiones en infraestructuras de carreteras y gestión del tráfico, por sí solas, no son suficientes
- Todos los afectados deberían implicarse en la gestión de la movilidad, porque todos ellos juegan un importantísimo papel en la definición e implementación de esos conceptos
- Es importante tener en cuenta que una mejor movilidad tiene mucho que ver con una planificación del suelo adecuada
- Es necesario considerar otras alternativas y encontrar nuevos mecanismos para atajar el cada vez más alarmante problema de la congestión del tráfico, de la contaminación y del uso ineficiente de la energía

Principales resultados encuestas

- Las medidas fiscales y los incentivos económicos son muy importantes: deberían favorecer los modos de transporte “verdes”, el transporte público, los combustibles alternativos, bicicletas y peatones
- Monitorización y evaluación de las medidas de gestión de la movilidad: es necesario evaluar la intensidad del transporte/tráfico, así como los impactos energéticos y medioambientales resultantes de aplicar las medidas en cuestión
- Los empresarios deben empezar a tomar conciencia de su parte de responsabilidad en la generación de tráfico, de manera que, con ayuda de las Administraciones, se empiecen a adoptar medidas tendentes a minimizar los impactos medioambientales y económicos que son consecuencia indirecta de su actividad

El proyecto BENEFIT (IEE, STEER 2008)

OBJETIVO: ayudar a empresas y trabajadores a cambiar del vehículo privado al transporte público, mediante actividades que conciencien y subrayen sus ventajas.

- Cómo: se crearon grupos de trabajo en las ciudades (expertos de tráfico, operadores de TP, sindicatos, cámaras de comercio, universidades, etc.).
- Resultados:
 - Unos 8.000 nuevos usuarios de TP área (4,9%, de 160.690 a 168.570)
 - El consumo medio de combustible se redujo en un 9%: unos 2.110.000 litros/año , es decir, 5.170.000 kg CO₂
- Algunas medidas: acuerdos con operadores, campañas concienciación en las empresas (entrevistas, conferencias, folletos),



El proyecto BENEFIT (IEE, STEER 2008)

○ Lecciones aprendidas:

- Foros Locales: buscar la cooperación de todos los agentes involucrados. Los responsables locales deben mostrar compromiso con el proyecto desde el principio. A su vez, los participantes deben tener habilidades técnicas y buen conocimiento del sector para que dichos responsables puedan tomar decisiones efectivas
- Autofinanciación: cuando sea posible, por ejemplo mediante políticas de aparcamiento que supongan el pago de una tarifa por uso en las áreas que se determine. Con dichos ingresos se pueden realizar inversiones en la mejora de los servicios de TP.
- Pensar diferente: el uso de las redes sociales y de medios online resultaron ser muy coste-efectivas. Esta clase de promoción es particularmente importante cuando el objetivo son los jóvenes (estudiantes: colegios, institutos, universidad): el grupo utiliza, se informa e interactúa a través de estas fuentes online.
 - Incentivos y marketing original

La Guía IDAE para la elaboración e implementación de PTT (2006)



- Diagnóstico
- Beneficios: empresarios, trabajadores, sociedad
- Elementos clave: actores (coordinador de movilidad especialmente)
- Medidas
- Metodología de implementación: objetivos, análisis preliminar, diagnóstico definitivo (encuestas, indicadores vs objetivos), promoción del plan, seguimiento y evaluación
- Casos de estudio
- Supuesto prácticos
- Anexos: diagnóstico, encuesta, concienciación



Desarrollo legislativo

- Ley de Movilidad de Cataluña, 13 de junio de 2003
 - Todo nuevo planeamiento urbanístico tiene que traer incorporado en su memoria un Estudio de Movilidad Generada
 - El Gobierno deberá presentar un Plan de Movilidad específico para polígonos y zonas de actividades económicas
- Real Decreto Legislativo 2/2004 (aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales)
 - Bonificación hasta el 50% en el IAE sujetos pasivos que establezcan un Plan de Transporte para sus trabajadores
 - Hasta el 75% en el impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en función de la clase de carburante y su incidencia en el medio ambiente
- Real Decreto Ley 6/2010 de impulso y recuperación económica y empleo: exención IRPF cantidades satisfechas para transporte colectivo de los trabajadores.
- Ley de Economía Sostenible (2011): art. 103 versa sobre la “Elaboración de los planes de transporte en empresas”, aunque dice que son de carácter voluntario y poco más.

Desarrollo legislativo

- Ley de movilidad de la Comunidad Valenciana (2011 –reforma 2017): Será necesario redactar un plan de movilidad en las áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 250 puestos de trabajo.
- Proyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi (2012): apartado sobre “Planes de movilidad de los centros de actividad”
- Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña: La Administración de la Generalidad, los organismos dependientes y el resto de administraciones públicas han de llevar a cabo una política activa de promoción de la movilidad sostenible con relación a sus respectivos centros de trabajo, que ha de incluir, entre otras, la promoción de las vigentes medidas fiscales de incentivo y una gestión adecuada de aparcamientos.
- Plan de movilidad sostenible de la Comarca de Pamplona (2018): incluye la Estrategia 6.2 movilidad por trabajo
- Proyecto de ley del Principado de Asturias de transportes y movilidad sostenible (2016): Art. 14 “Planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo o de gran afluencia de usuarios”. Se fomentará que los centros que cuenten con 200 o más trabajadores, o 2.000 o más asistentes diarios habituales a sus instalaciones, presenten un plan de movilidad sostenible ante el Consorcio de Transportes de Asturias. Obliga, no obstante, a todos los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes a elaborar PMUS; si no, no habrá ayudas al TP.

Desarrollo legislativo

Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012

Aprobado por el Gobierno en julio de 2005, concreta las actuaciones a seguir en cada sector, detallando objetivos, plazos, recursos y responsabilidades, al objeto de incrementar el ahorro y la eficiencia en el uso de la energía. Para ello, incluye entre sus actuaciones medidas como la **implantación de planes de movilidad en las ciudades de más de 100.000 habitantes, y planes de transporte para empresas de más de 200 empleados.**

Desarrollo actual

Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE)

- Actuaciones elegibles: aquellas que consigan una reducción de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía final, mediante la mejora de la eficiencia energética, que se encuadren en una o varias de las tipologías siguientes:
 - Planes de transporte sostenible al centro de trabajo (que produzca un ahorro energético mínimo del 5% del consumo derivado del perfil de movilidad inicial de la empresa antes de la implantación del PTT)
 - Gestión de flotas
 - Conducción eficiente
- Beneficiarios: empresarios o entidades, personas físicas o jurídicas de naturaleza pública o privada.

Desarrollo actual

Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE)

	Entrega dineraria sin contraprestación	Coste elegible	Importe máximo de la ayuda por beneficiario
Planes de transporte sostenible	30%	Igual o superior a 15.000 €	200.000 €

- **Presupuesto (total del programa):** 3.720.000 € con origen en el Fondo Nacional de Eficiencia Energética.
- Las ayudas podrán ser objeto de cofinanciación con fondos FEDER del periodo 2014-2020, dentro del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible.

Próxima parada

- IDAE: habilitar una Plataforma específica de PTTs que incluirá:
 - Una nueva guía metodológica
 - Instrumentos y documentos de utilidad así como material audiovisual para la concienciación y motivación de empleados y empresarios
 - Calculadora de costos de viaje, cuestionarios para las empresas
 - Base de datos de buenas prácticas
 - Directorio de empresas y entidades relacionadas con los PTTs

CONCLUSIONES

- Avances lentos
- Falta de coordinación territorial y administrativa
- La gestión de la demanda debería estar presente en todas las fases del desarrollo urbanístico, incluyendo un planeamiento comprensivo y normativa al respecto
- Presencia de instituciones públicas que están desarrollando PTT y que pueden servir de ejemplo: Diputación de Barcelona, en sus diferentes sedes y de apoyo a municipios, la EMT Madrid, ATM (sello de Calidad para empresas con PTT activo).
- Gestor de movilidad: cursos CC.OO
- Falta de programas estables de financiación (ley financiación transporte público)
- Actualmente, el enfoque se viene centrando mucho en la seguridad vial, probablemente ante la falta de una normativa común

Guía práctica PTT

para la
elaboración e
implantación
de Planes de
Transporte al
centro de Trabajo

CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID

femp
25 aniversario



Gracias por su atención

Prof. María Eugenia López-Lambas
Universidad Politécnica de Madrid
mariaeugenia.lopez@upm.es

Thanks

A Minion!