

II. MOVILIDAD SOSTENIBLE¹

Introducción

Tal como dice la “Estrategia de Movilidad Sostenible” aprobada el 30 de abril de 2009 por el Consejo de Ministros español, uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, con criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza. Es el reto de la sostenibilidad. Una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Además, la funcionalidad y la organización de la mayoría de los distintos sistemas de movilidad dependen en un alto porcentaje del transporte y, por ello, es necesario adoptar estrategias que, sin mermar el funcionamiento y la organización urbana e interurbana, permitan resolver los problemas que hoy se manifiestan de manera tan contundente. Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el de las variables que la acompañan, es decir, la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone. Se debe abordar también diversos aspectos relacionados con la

¹ Ver glosario.

movilidad al centro de trabajo a través de medidas como el fomento del transporte público colectivo, del transporte de empresa, del coche compartido, la gestión de aparcamientos o la reordenación de turnos y horarios de trabajo.

Los sistemas urbanos e interurbanos llevan asociados pautas y ritmos diferentes que influyen sobre la movilidad, configurando una demanda de movilidad compleja, en cuanto a destinos, horarios y características de los servicios. Algunas Administraciones territoriales han desarrollado esfuerzos por contribuir a dar respuesta a esa demanda. Algunas comunidades locales han aprobado ya planes de movilidad urbana sostenible², en el contexto de una corriente europea en favor de mejorar el medio ambiente, la salud y el bienestar.

Diagnóstico de la movilidad en España

El desarrollo económico y social es un proceso vivo, de carácter cíclico, que pasa por períodos de mayor o menor crecimiento junto a otros períodos de estancamiento, cuya ocurrencia obedece a causas complejas y a la confluencia de numerosos factores, difíciles de pronosticar en la mayor parte de las ocasiones. Fenómenos demográficos, innovaciones tecnológicas, implantación de nuevos procesos productivos, cambios en las pautas de asentamientos y de localización empresarial, modificación de las expectativas, aparición de nuevos comportamientos de consumo y de valoración de los recursos naturales, etc. están detrás de este proceso dinámico, que lleva aparejado inevitablemente unas necesidades de movilidad también en continua evolución.

Además del alto porcentaje que representa el sector transporte en el total de las emisiones de gases de efecto invernadero del país, en España existen determinados desequilibrios dentro del sistema de transporte que es preciso

² Ver glosario.

afrontar. Los problemas de la movilidad se derivan de la acumulación e interrelación de numerosos conflictos entre los que destacan:

- A-** Fuerte crecimiento de la demanda, de viajeros y mercancías, que se ha canalizado preferentemente hacia la carretera y el transporte aéreo.
- B-** Desequilibrio modal con gran predominio del transporte por carretera.
- C-** Declive del ferrocarril.
- D-** Desigualdad del nivel de accesibilidad en diferentes ámbitos territoriales y distinto desarrollo de las redes viarias y ferroviarias.
- E-** Requerimientos de calidad y seguridad de infraestructuras.
- F-** Débil integración entre los diversos modos de transporte, con carencias en las conexiones intermodales.
- G-** Deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico, a la sedentarización y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico.
- H-** Siniestralidad y víctimas por accidentes de tráfico urbano³.
- I-** Siniestralidad laboral *in itinere* y en misión.
- J-** Tiempo perdido en atascos y sus repercusiones económicas en el sector productivo.
- K-** Fuerte concentración geográfica y estacional de nuestra actividad turística.
- L-** Fragmentación de los hábitats naturales y seminaturales provocada por el aumento de la densidad de la red de infraestructuras, que aumenta las amenazas sobre la diversidad biológica.
- M-** Ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos.
- N-** Disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público.

³ En 2008 se produjeron 1.929 accidentes mortales en carretera que se saldaron con 2.181 víctimas.

- Pérdida de autonomía en los desplazamientos de determinados grupos sociales (infancia, ancianos y personas con movilidad reducida).

Movilidad sostenible

El transporte es el sector que más energía consume en España, alcanzando un 40% del total nacional. Por su parte, el vehículo turismo representa aproximadamente el 15% de dicho total. Las emisiones de CO₂ derivadas del uso de vehículos de transporte por carretera se estima que suponen un 48% del total de emisiones causadas por el consumo de energía final aunque no todos los vehículos emiten en similares cantidades.

El transporte es responsable en España, de más del 20% de las emisiones totales de GEI, y de este, el 80% corresponde al uso del transporte privado, es decir, unas 75 millones de toneladas de CO₂e⁴. España es el país de la UE que más utiliza el vehículo privado en trayectos menores de 3km.

Ante el problema del cambio climático se están promoviendo iniciativas que ayudan a reducir la emisión de GEI y de gases contaminantes y algunas de esas iniciativas están relacionadas con el uso de vehículos (conducción eficiente), con la adquisición de vehículos eficientes (bajos niveles de consumo, eléctricos o híbridos) o a través de otras medidas como el uso de carburantes más ecológicos.

La movilidad sostenible reduce la accidentalidad viaria, incrementa la eficiencia energética, mejora la calidad del aire, evita la exclusión social y laboral, potencia la competitividad de la economía y no contribuye al cambio climático.

⁴ Ver glosario

¿Qué puedes hacer tú?

- ✚ Utiliza el transporte público en lugar del coche.
- ✚ Recuerda que a muchos lugares puedes llegar en bicicleta o andando.
- ✚ Si usas el coche compártelo y mantenlo siempre a punto.
- ✚ Realiza una conducción eficiente. Se puede reducir el consumo hasta en un 25%.
- ✚ Si realmente tienes que comprarte un coche o moto, escoge el que mejor se ajuste a tus necesidades y el que menos combustible consuma. Ten en cuenta la clasificación energética⁵, consumo y emisiones de vehículos.
- ✚ Compra productos procedentes de lugares lo más cercanos posibles a tu localidad. La economía local no requiere un transporte tan largo de las mercancías y productos.
- ✚ Infórmate del potencial de utilización de combustibles alternativos⁶ menos contaminantes y de los vehículos eléctricos. Algunas de estas posibilidades ya son una realidad que aportan soluciones para una movilidad individual responsable y sostenible.
- ✚ Recuerda que el avión es el medio de transporte que arroja una mayor tasa de emisión de CO₂ por km y pasajero, pudiendo llegar a ser esta hasta 10 veces superior a la del tren o autobús⁷.
- ✚ Demanda un plan de movilidad al trabajo⁸, ajustado a las necesidades de tu centro.

La movilidad y el ámbito laboral

El hecho de que el “trabajo” sea el motivo que más desplazamientos genere, da una idea de la importancia de este tipo de viajes en la movilidad de una ciudad. Además, influye también el modo utilizado: casi el 70% de los desplazamientos al trabajo se realizan en automóvil, con una tasa de

⁵ Ver glosario.

⁶ Ver glosario.

⁷ Un viaje Madrid-Londres de ida y vuelta en avión genera una cantidad de 811 kg de CO₂e.

⁸ Ver glosario.

ocupación de 1,2 personas y con una distancia media de menos de 3km, suponiendo un alto coste económico y un incremento creciente de los accidentes *in itinere*. No obstante, aunque los trabajadores no podemos renunciar a nuestro derecho a la movilidad, sí somos responsables de exigir la posibilidad de un transporte más racional, más limpio y más seguro. Una de las opciones en este sentido son los planes de movilidad al trabajo.

Estos planes contienen un conjunto de medidas dirigidas a racionalizar los desplazamientos al centro de trabajo y sobre todo a limitar el uso ineficiente del vehículo privado.

Algunos beneficios:

- ✚ Para los trabajadores: Menor peligro de accidente *in itinere*, ahorros económicos y de tiempo de traslado, menos estrés.
- ✚ Para el empresario: Mejora de la puntualidad de sus empleados, reducción del absentismo, menos espacio destinado a aparcamiento, mejor accesibilidad para todos.
- ✚ Para la sociedad: Menor consumo de energía, descenso de niveles de contaminación, de ruido, aumento del espacio público, mejora de la accesibilidad, se favorece la inclusión social y el acceso al mercado de trabajo, etc.

La movilidad y el trabajador

Favorecer la movilidad racional depende de muchos factores, la mayoría de ellos está en manos de las autoridades locales y regionales, empresas de transportes y empresas en general. Pero **los trabajadores y sus representantes jugamos un papel muy importante a la hora de promover y difundir estas pautas de movilidad.**

Desde UGT consideramos que es ineludible abordar el tema de manera integral, entendiendo que los ciudadanos en general y los trabajadores en particular, tenemos unas necesidades de movilidad que cubrir dentro de unos parámetros de calidad de vida, y entendiendo la necesidad de cumplir con el fomento de una ordenación territorial⁹ racional, de reducir las causas del calentamiento global, de la contaminación del aire, del ruido, etc. Por este motivo reivindicamos actuaciones específicas, tales como:

Establecer un modelo de movilidad sostenible basado en un sistema de transporte público y/o colectivo más planificado, eficiente e incrementado a los polígonos industriales.

Fomentar la figura del gestor de movilidad o de transporte tanto en las empresas como en los polígonos industriales, con el fin de implementar planes de movilidad sostenible a los centros de trabajo.

Fomentar el uso del coche compartido entre aquellos que viven en zonas alejadas sin transporte público, garantizando el aparcamiento preferente y su eficacia y eficiencia respecto del uso del coche privado con un solo ocupante.

Crear aparcamientos disuasorios a las entradas de la ciudad, en combinación con terminales de transporte público, según las necesidades.

Fomentar el uso de la bicicleta, planificando razonadamente carriles bici y aparcamientos.

Garantizar la accesibilidad a los centros de trabajo para los peatones, en condiciones de seguridad y sin obstáculos.

⁹ Ver glosario.

Fomentar la subvención de títulos de transporte público por parte de las empresas.

Incorporar la movilidad *in itinere* y la accesibilidad al centro de trabajo en la evaluación de riesgos laborales.

Excluir el permiso de conducir y la propiedad de vehículo como criterio de selección de personal (pueden ser condiciones complementarias pero no excluyentes).

Incorporar en la Negociación Colectiva el criterio de reubicación preferente de trabajadores y trabajadoras a los centros de trabajo más próximos a su domicilio.

Apoyar el desarrollo de estrategias y planes de salud ambiental por parte de las administraciones públicas con el objetivo de conocer y reaccionar ante los efectos de la contaminación a todos los niveles (atmósfera, vertidos, emisiones, productos químicos, radiaciones, ruidos, etc.) sobre la salud pública.

Aprobar una Ley de Movilidad Sostenible. Es necesaria una norma estatal básica que establezca directrices para una movilidad sostenible, que ponga el acento no tanto en nuevas infraestructuras como en políticas de la gestión de la movilidad y en el cambio modal enfocado al fomento de los medios menos contaminantes y más eficaces, estableciendo una conexión adecuada entre el uso del suelo y la oferta de transporte. Es preciso crear instrumentos de planificación obligatorios en los ámbitos de las áreas metropolitanas municipales, en los polígonos industriales, en las empresas y en los centros de trabajo, de manera que se fijen las medidas más adecuadas para fomentar el transporte público y colectivo y los medios de transporte de bajo impacto. Esta planificación se ha de articular con la necesaria participación de todos los interesados.

Promover la introducción de cambios en la fiscalidad del transporte

a través de desgravaciones fiscales que incentiven el uso de modos y sistemas más sostenibles y eficaces.

Programa de Acción de UGT

En el Programa de acción vigente de UGT, aprobado en el 40º Congreso Confederat, se recogen las siguientes resoluciones, a las que, como miembros de la organización, estamos comprometidos a dar cumplimiento:

La importancia que el transporte ha adquirido en la actualidad, y la índole de los aspectos relacionados con la movilidad (accidentes laborales contaminación medioambiental, congestión del tráfico vial, efectos sobre la productividad de la economía y muchos otros) aconsejan la elaboración de una ley de movilidad, que asegure la incorporación del transporte público y colectivo en los nuevos planeamientos urbanísticos y permita una mejor gestión y eficacia de los recursos destinados a la movilidad.

La negociación colectiva debe afrontar la problemática de la movilidad de los trabajadores como elemento de mejora de los convenios, a través de la opción preferente sobre el uso del transporte público.

El compromiso de los trabajadores con la movilidad sostenible

¿Cómo podemos actuar los trabajadores y los sindicatos para cambiar la movilidad? Nos aparecen seguramente reflexiones del tipo de las siguientes, además de otras muchas:

- En primer lugar, es esencial llevar a cabo campañas de concienciación para afianzar el convencimiento (la percepción) individual de la necesidad y utilidad del uso racional del vehículo privado, dando preferencia a la movilidad por medios de transporte públicos o colectivos.
- Hay que estar dispuestos a cambiar actitudes y hábitos en nuestros usos del transporte al centro de trabajo, sin renunciar a la garantía de accesibilidad a él, es decir hay que mantener la capacidad de movilidad de forma compatible con la calidad ambiental que es un derecho social básico.

Entre todos nos hemos de plantear dos ámbitos de actuación para contribuir a desarrollar esquemas de movilidad más sostenible:

a) Ámbito social

En él se ha de exigir y apoyar la aprobación de una ley de movilidad sostenible, medida que contempla el Plan de Medidas Urgentes para la aplicación de la Estrategia de Cambio Climático y Energía Limpia. Son aspectos clave para la aplicación eficaz de esta ley:

- Establecer criterios que condicionen los planes urbanísticos a la viabilidad de infraestructuras que potencien los medios y modos de transporte menos contaminantes: transporte público, ferrocarril, carril-bici y caminar.
- La implementación de Planes de Movilidad Urbana que aseguren la accesibilidad de todos los ciudadanos a los espacios urbanos en condiciones de confort y equidad.
- Establecer instrumentos fiscales que incentiven los modos de transporte más eficientes y limpios.
- Fomentar la conducción eficiente de vehículos a través de la formación de los conductores.

b) Ámbito Laboral

Mejorar la calidad de las condiciones laborales es otro elemento de preocupación sindical y de compromiso para contribuir a una movilidad más sostenible.

El estrés motivado por la congestión del tráfico, el riesgo de accidente y de demoras de puntualidad acentúa la fatiga y los riesgos psicosociales de los trabajadores, contribuyendo al deterioro de la calidad de las condiciones de trabajo.

La negociación colectiva y el diálogo entre administraciones territoriales (autonómicas y locales), agentes económicos y sindicatos son los marcos más adecuados para mejorar la movilidad de los trabajadores al centro de trabajo mediante acuerdos alcanzados con participación de los representantes sindicales.

En este sentido, los planes de transporte o movilidad a la empresa o a los polígonos industriales son elementos principales contemplados tanto en la

Estrategia de Cambio Climático y Energía Limpia como en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

En estos dos contextos: social y laboral, hay una importante labor a realizar y todos estamos implicados en ella, desde las administraciones públicas a los trabajadores y las empresas.

La elaboración de los planes de movilidad es un tema que nos compete a todos, que requiere un diálogo previo entre los trabajadores para elaborar las propuestas de partida, las cuales han de ser diseñadas de forma que ya desde sus inicios faciliten el consenso de quienes participen en esos planes de movilidad como usuarios.

En la siguiente figura se sugiere una serie de etapas que conforman básicamente lo que puede ser un proceso de preparación y elaboración de un plan de movilidad al centro de trabajo.

- a) Análisis de necesidades de movilidad de los trabajadores de la empresa o de las empresas afectadas por el mismo, mediante la aplicación de una encuesta personal.
- b) Procesado de los datos y su agrupación según criterios de zonificación, horarios, y preferencias.
- c) Análisis de posibles medios y combinaciones intermodales adecuados a las necesidades de movilidad del colectivo laboral afectado.
- d) Elaboración de alternativas de ruta, considerando los apartados b) y c).
- e) Someter a consulta la propuesta de itinerarios, horarios y frecuencias
- f) Selección de la "mejor alternativa"
- g) Elección y formación del gestor de transporte
- h) Implementación del plan
- i) Seguimiento y mejora continua

UGT está implicada en el fomento y desarrollo de planes de movilidad al centro de trabajo. Entre las experiencias realizadas y en curso, cabe destacar:

UGT Cataluña participa en el proyecto GESMOPOLI promovido por la Generalitat con el propósito de mejorar la accesibilidad y movilidad de los trabajadores a sus empresas, mediante, por ejemplo, la utilización del transporte público.

UGT Aragón realizó el estudio "Cambio Climático, Movilidad y trabajadores" en el marco de un convenio con el Ayuntamiento de Zaragoza, en el que, sobre la base de la aplicación de una encuesta, se analizaban los problemas de movilidad tanto en la ciudad de Zaragoza como en su área periurbana y se hacían propuestas de mejora para una movilidad más sostenible. Recientemente, también desarrolló por ejemplo, un

diagnóstico y análisis de la movilidad de los trabajadores del polígono San Valero y sus respectivas propuestas de mejora.

Extraído del artículo "España suspende en movilidad sostenible" publicado en <http://www.elmundo.es>

Miguel G. Corral - Madrid
21/09/2009

Atascos. Humo. Ruido. Contaminación. Accidentes. Cambio climático. Sin levantar la voz, **el transporte es uno de los sectores con mayor responsabilidad en el calentamiento global**. En España, las emisiones de CO₂ producidas por la movilidad de pasajeros -excluyendo aviones y barcos- ha aumentado casi un 90% desde 1990. Y genera ya la cuarta parte de los gases de efecto invernadero (GEI) del país.

El instituto estadístico de la UE (Eurostat) refleja que las emisiones del transporte español son similares a las de países con mucha más población, como Francia, Italia o Reino Unido, y que triplican las de Polonia, que tiene casi los mismos habitantes que España.

Pero la ineficiencia de los sistemas de movilidad no afecta sólo al clima, sino que determina buena parte de la calidad de vida de las ciudades. Desde el 16 de septiembre y hasta el 22 -fecha en la que se celebra el día europeo sin coches- se celebra la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, una iniciativa que pretende concienciar a los ciudadanos de la importancia de la movilidad sostenible para mejorar la calidad del aire y para la lucha contra el cambio climático.

Invasión de coches

La idea es que los núcleos urbanos de la UE tomen medidas concretas que permitan transformar los desplazamientos. Algunos ejemplos son la instalación de aparcamientos y carriles bici, la construcción de zonas peatonales, el uso compartido del coche, la educación vial o el aumento de la oferta de transporte público.

España es el segundo país de la UE -tras Austria- en cuanto a municipios participantes en la Semana Europea de la Movilidad, con 354 ciudades. Sin embargo, ni las medidas propuestas ni la alta participación son suficientes para solucionar los problemas de movilidad urbanos. "La reducción del tráfico de coches debe ser el objetivo principal para hacer más sostenibles los desplazamientos en nuestras ciudades", dice Alfonso Sanz Alduán, experto en movilidad sostenible y autor de los planes de movilidad de una veintena de ciudades españolas. "El coche ha destrozado el espacio público de las ciudades, todo está invadido por y diseñado para el coche".

"La clave es estimular y disuadir", plantea Sanz Alduán, **"estimular los medios de transporte alternativos, como la bici, caminar o el transporte público, y disuadir al ciudadano del uso del coche"**. La actuación estrella para reducir el número de coches en las ciudades españolas es restringir el aparcamiento. Pero esa medida no es válida por sí misma para favorecer el uso de transportes alternativos, como, por ejemplo, la bicicleta. "Para eso la solución pasa por calmar el tráfico, no sólo en velocidad sino también en número. No puedes pretender tener un carril bici en cada calle de una ciudad", dice Sanz Alduán.

Un problema cultural

Tanto los expertos en movilidad como los usuarios de la bicicleta aseguran que existen dos problemas principales para que el uso de la bicicleta no esté tan extendido como en otros países de la UE. El primero es la percepción de **falta de seguridad cuando se circula entre el tráfico motorizado** y el segundo es un problema cultural que hace que la bicicleta esté mal vista.

"¿Cuándo has visto a un ministro o a un hombre de negocios en bici por la calle? Sin embargo, en Países Bajos o Dinamarca es algo normal", dice Albert García, portavoz de la Coordinadora Catalana de la Bicicleta.

Es cierto que Holanda es la capital mundial de la bici, pero sorprende mirar el porcentaje de uso del coche que tiene el país, más de un 85%, superior a la media española. "En número de viajes, el uso de la bici en Holanda es similar al número de traslados andando en España y **el uso del coche también es muy similar**", explica Sanz Alduán. El exceso de uso del coche no es un mal exclusivo de España. Se trata del sistema de transporte favorito de toda Europa, al margen de lo extendida que esté la bicicleta en algunos lugares. Y ninguno de los males ligados a la movilidad insostenible se eliminará hasta que esa visión cambie en las ciudades.

Glosario:

Clasificación energética, consumo y emisiones de vehículo:



El Real Decreto 837/2002 establece, entre otras cuestiones, que la información de consumo de combustibles y emisiones de CO₂ se hará a través de una etiqueta obligatoria que deben llevar todos los vehículos en un lugar visible y que debe detallar, para cada turismo nuevo, el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. Además esta información debe exhibirse en un cartel en los puntos de venta, y también recogerse en los impresos de promoción. También existe una segunda etiqueta, la etiqueta de clasificación energética del vehículo; es de carácter voluntario e incluye, además, la clasificación por consumo relativo del coche. Esta etiqueta, similar a la de eficiencia energética de los electrodomésticos, pretende facilitar al consumidor la interpretación de los datos.

CO₂e: Dióxido de Carbono equivalente. Es un término que se utiliza para describir el potencial global de calentamiento de los gases de efecto invernadero (GEI) en términos de la cantidad equivalente de CO₂. Por ejemplo, las concentraciones de CO₂ acercándose a las 390 partes por millón. Si se incluyen otros gases de efecto invernadero producidos en la atmósfera por la actividad humana, esta cifra aumentaría a más de las 460 partes por millón de CO₂ equivalente.

Combustibles alternativos: Biocarburantes o biocombustibles líquidos para el transporte (BLT). Engloban en la actualidad dos tipos de productos: el bioetanol y sus derivados, para sustituir parcial o totalmente a las gasolinas o a los aditivos que se utilizan en los motores de explosión para aumentar el índice de octano; y el biodiésel como sucedáneo del gasóleo de automoción (también denominado biogasóleo o diéster), producido por transesterificación (reacción entre un éster y un alcohol) de aceites vegetales, naturales o usados.

Eficiencia energética: En la medida que el consumo de energía por unidad de producto producido o de servicio prestado sea cada vez menor, aumenta la eficiencia energética.

Emisión: Descarga a la atmósfera continua o discontinua de materias, sustancias o formas de energía procedentes, directa o indirectamente, de cualquier fuente susceptible de producir contaminación atmosférica.

Gases de efecto invernadero (GEI): Cualquier gas que atrapa calor en la atmósfera. El protocolo de Kioto cubre las emisiones introducidas por el hombre de seis gases: el dióxido de carbono (CO₂, el más importante), el

metano (CH₄), el óxido nitroso, los hidrofluorocarbonos (HFC), los perfluorocarbonos (PFC) y el hexafluoruro sulfúrico (SF₆).

Movilidad: Conjunto desplazamientos que las personas y los bienes realizan por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales o de ocio, o por cualquier otro.

Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface con un tiempo y coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

Ordenación o planificación territorial: Según el Consejo de Europa, es la expresión geográfica de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de la sociedad. Es al mismo tiempo una disciplina científica, una técnica administrativa y una política de responsabilidad pública a desarrollar con un enfoque interdisciplinar e integrado y dirigido tanto al desarrollo regional equilibrado como a la organización física del territorio de acuerdo a una estrategia de conjunto.

Plan de Movilidad al centro de trabajo: También llamado Plan de Transporte al centro de trabajo. Es aquella planificación que busca resolver los problemas que suponen los viajes cotidianos por razón de trabajo a través de la introducción de cambios importantes en la forma de desplazarse de empresarios, trabajadores (y en general, de toda persona implicada en la movilidad generada por los centros de trabajo), con una mayor participación de los medios de transporte más eficientes y menos contaminantes y en detrimento de la utilización del vehículo privado con baja ocupación.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible: supone una nueva iniciativa para establecer formas de desplazarse más sostenibles, utilizar modos de transporte más eficientes y reducir el impacto sobre los ciudadanos y el medio ambiente. Este nuevo enfoque persigue:

Potenciar la movilidad no motorizada (peatón y ciclista) frente a la motorizada, principalmente el uso del automóvil.

Modificar la tendencia de movilidad, que favorece un crecimiento de los viajes en automóvil para conseguir una mayor participación del transporte público.

Apostar por políticas coordinadas de circulación, aparcamiento y transporte público: fomentar la intermodalidad entre el transporte público y el automóvil (aparcamientos disuasorios) y reducir el uso del coche en la ciudad.

Regular la circulación de vehículos pesados y de la carga y descarga. Incidir en colectivos ciudadanos, como los estudiantes o los trabajadores para promover medidas más sostenibles en la gestión de su movilidad.

Conseguir un mejor balance energético mediante la reducción del consumo de combustibles fósiles por viaje realizado.

Por último, reducir las emisiones de CO₂ y de contaminantes a la atmósfera, en línea con las directrices ambientales de la UE.

Reparto modal: Los diversos medios de transporte de personas y mercancías se emplean con diferentes niveles de intensidad. Conocer el reparto de modos de transporte, es por ejemplo, conocer el porcentaje del transporte por carretera, o por ferrocarril, o aéreo, etc.; el porcentaje de transporte en medios motorizados y en no motorizados, de transporte en medios de baja capacidad y de alta capacidad, de transporte en medios públicos y en privados.

Temas relacionados

- Clasificación energética
- Consumo energético
- Emisiones de vehículos
- Vehículos eficientes
- Combustibles alternativos
- Energías renovables
- Conducción eficiente
- Etc...

Algunas fuentes y páginas de interés

- <http://aragon.ugt.org/mambiente/>
- http://www.mma.es/secciones/calidad_contaminacion/pdf/290409_eems_definitiva.pdf
- <http://www.fundacionmovilidad.es>
- <http://www.mobilityweek-europe.org/>
- <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/>
- <http://www.bicing.com/home/home.php>
- <http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=es&accionWe001=planDirector&accion=sostenible>
- <http://www.gencat.cat/mediamb/ea/mobilitat/documents/plansdemobilitatalternativaue.pdf>
- <http://www.energias-renovables.com/>