

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2020 -2022

CCOO de Castilla y León

Apaga el motor, enciende la movilidad sostenible

- *Documento Resumen* -



INTRODUCCIÓN

En Junio de 2019 CCOO Castilla y León aprobó su **Plan de Sostenibilidad** que pretende mejorar el comportamiento ambiental de la organización y de sus sedes, además de ser ejemplarizante para otros centros de trabajo. Este Plan se estructura en cinco bloques diferenciados, uno de los cuales es la mejora de la eficiencia energética dentro del que se recoge como medida la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible para la organización.

La movilidad al trabajo supone el principal motivo de los desplazamientos diarios cotidianos en las áreas urbanas y metropolitanas, afirmación que no es diferente en el caso de las personas trabajadoras de CCOO Castilla y León; según el cuestionario realizado en septiembre de 2018, el 81% de los desplazamientos a diario son por motivos laborales. Sin embargo, a diferencia de los datos a escalas más amplias, esos desplazamientos a los centros de trabajo de CCOO se realizan mayoritariamente a pie (el 45,3%). Esto se debe a que los centros de trabajo de la organización están ubicados en los centros de las ciudades y esto facilita los desplazamientos en modos sostenibles. No obstante existe un 26,3% de los desplazamientos que se realiza en vehículo particular.

Si hablamos de la movilidad *in misión*, estos desplazamientos se realizan mayoritariamente en vehículos a motor y muchas veces sin compartirlo. Debido a la dinámica y estructura de la organización, los desplazamientos *in misión* son bastante numerosos, y son por tanto uno de los principales campos de actuación del presente Plan.

El Plan de Movilidad Sostenible de CCOO Castilla y León pretende **avanzar hacia un modelo de movilidad para la organización que sea sostenible, segura, equitativa y eficiente; y fomentar con ello en la sociedad una nueva cultura de la movilidad** que ayude a ponerle freno a la emergencia climática en la que nos hallamos sumidos.

Estas son las **LÍNEAS ESTRATÉGICAS** que inspiran este Plan:

Movilidad sostenible

Por movilidad sostenible se entiende “el derecho de la ciudadanía 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”. Esta nueva cultura de la movilidad es más sostenible porque pretende incentivar el uso de modos de desplazamiento no contaminantes frente al vehículo motorizado particular, que produce emisiones tanto de gases de efecto invernadero como de contaminantes atmosféricos, además de provocar problemas de ruido, congestión, ocupación del espacio, etc. Además reduce nuestra dependencia de los combustibles fósiles, contribuyendo así a la descarbonización de la economía.

Movilidad segura

Desde la salud y prevención de riesgos derivados del trabajo, la empresa debe garantizar que los desplazamientos habituales se hacen en condiciones óptimas y seguras. Este plan de movilidad sostenible incide indirectamente en la salud. Por un lado, las medidas de gestión de la demanda contribuyen a reducir de la necesidad de desplazamientos y, por tanto, a disminuir el riesgo de sufrir accidentes. Por otro lado, contribuye a reducir las emisiones contaminantes y, en consecuencia, los efectos sobre la salud colectiva.

Movilidad equitativa

La movilidad sostenible es equitativa porque debe **garantizar el acceso universal** a los lugares públicos, equipamientos y centros de trabajo en transporte público colectivo o en medios no motorizados, intentando evitar así la exclusión laboral relacionada con la falta de vehículo privado a motor, e incluso, de permiso de conducir. La accesibilidad universal se asegura cuando cualquier persona, sea cual sea su estado físico, puede desplazarse hasta su lugar de trabajo a pie, en transporte colectivo, en bicicleta o en vehículo adaptado sin poner en riesgo su integridad o la del resto de la ciudadanía.

Movilidad eficiente

La movilidad sostenible es más eficiente porque fomenta los modos de transporte con un menor consumo de energía por persona, tendiendo además a que la energía empleada sea de origen renovable y no dependiente de los recursos fósiles.

Esta nueva cultura de la movilidad es además eficiente en cuanto a las infraestructuras necesarias y al uso del espacio. El transporte público demanda menos infraestructura y, si la movilidad es en los modos blandos -a pie o en bicicleta- la infraestructura necesaria es mínima y, en consecuencia, se abaratan los costes de la movilidad, no se devora el espacio y, además, se evita el efecto barrera.

Es importante delimitar el contexto de este plan del que se dota CCOO de Castilla y León **como centro de trabajo** donde realizan su actividad laboral diaria centenares de personas; algunas en calidad de personas trabajadoras de Comisiones Obreras, otras como representantes sindicales y otras como estructura sindical con cargos de representación. También acuden a nuestras sedes, no como centro de trabajo sino como usuarias, numerosas personas que hacen uso a diario de los servicios que ofrecemos. Todas estas serán afectadas y beneficiadas por este plan y con ellas se ha contado para su elaboración.

INFLUENCIA DE LA COVID EN EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE CCOO DE CASTILLA Y LEÓN

Un plan de movilidad sostenible conlleva un ejercicio de análisis, diagnóstico y participación, que justifica que desde que se toma la iniciativa hasta que el plan ve la luz pasen meses. En el caso del plan de movilidad de CCOO de Castilla y León, el plan se ha finalizado durante el estado de alarma provocado por la aparición de un nuevo virus. El peligro de contagio en los transportes colectivos es mayor, lo que podría poner en duda la aplicación de medidas contenidas en el plan. Sin embargo, el papel de transporte público en las ciudades es fundamental, y desde CCOO vamos a seguir fomentando el uso de este medio de desplazamiento. El transporte público debe seguir operando y desde CCOO vamos a reivindicar un transporte seguro para las personas usuarias y trabajadoras del servicio. En el ámbito de la participación institucional o diálogo social se formularán propuestas para reforzar este servicio y que pueda ser una opción de movilidad segura a toda la población, y en particular a las personas que cada día lo usan para desplazarse a sus centros de trabajo.

En el marco de la nueva normalidad hacia la que nos dirigimos se puede hacer uso de medios colectivos de transporte y de vehículo compartido. En la actualidad está vigente la Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad. Sin embargo, según se vayan desarrollando los acontecimientos saldrán nuevas normativas para adaptarse de la que haremos un seguimiento.

1. METODOLOGÍA

Para realizar el plan se ha tomado como referencia la propuesta metodológica de la publicación del Instituto para la Diversificación Y Ahorro Energético “Planes de transporte al trabajo, muévete con un plan” publicado en abril de 2019. Esta publicación complementa a otro documento que también ha sido usado como referencia publicado por el IDAE en 2006 “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Transporte al centro de trabajo”. También se ha consultado el “Plan tipo de Seguridad Vial en la empresa, guía metodológica” editado por la Dirección General de Tráfico.

La elaboración de este documento se corresponde con la fase de diseño del plan, y se recogen las medidas para dar respuestas a las necesidades de la organización, la aplicación del plan y su seguimiento y evaluación.

Metodología del plan de transporte al trabajo (PTT)



Ilustración 18. Etapas de un plan de transporte al trabajo.

La fase previa de Decisión inicial puede identificarse en la aprobación del “Plan de Sostenibilidad de CCOO de Castilla y León” en el Consejo de 11 de junio de 2019. El compromiso de sostenibilidad del citado documento incluye una medida específica “dotarse de un Plan de movilidad para fomentar una nueva cultura de la movilidad: segura, accesible, equitativa y sostenible”.

La fase de análisis y diagnóstico se detalla en el apartado siguiente. En esta fase se ha contado con la participación de la Representación Legal de los y las trabajadoras de CCOO de Castilla y León, a través de consultas previas del cuestionario y de una reunión específica en junio de 2019. También se ha fomentado la participación con la constitución de la mesa de movilidad el día 11 de junio de 2019 en las fases iniciales del mismo, con motivo de obtener información y fomentar la participación del conjunto de la organización.

2. ANÁLISIS

Desde la Secretaría de Migraciones y Medio Ambiente se han impulsado las siguientes actuaciones

- Encuesta a las personas destinatarias del plan: En el marco de actuación del Plan de Sostenibilidad de CCOO de Castilla y León se ha enviado una encuesta, con un apartado específico de movilidad para conocer los hábitos de movilidad, la disponibilidad al cambio y las propuestas para reducir el uso del automóvil individual tanto el desplazamientos *“in misión”* e *“in itinere”*¹.
- Encuesta hábitos de movilidad SEM 2018. En el marco de la celebración de la semana europea de la movilidad, se distribuyó una encuesta entre todas las personas vinculadas con el sindicato cuyo resultado también se ha tenido en cuenta para conocer los hábitos de movilidad.
- Cuestionario sobre recursos propios para el transporte (flota de vehículos, aparcamiento, servicios de transporte público...) Se han realizado dos cuestionarios: uno para las federaciones y otro para cada sede².
- Análisis de servicios de cada sede para completar la información obtenida de los cuestionarios recibidos según la propuestas de diagnóstico de la metodología del IDAE (servicios de autobuses, operadores de servicios de metropolitanos e interurbanos, servicios ferroviarios, accesibilidad, ciclista peatonal)
- Solicitud al departamento de finanzas y recursos humanos de información, relativa a recursos humanos y materiales: Número de personas trabajadoras, código postal de sus domicilios, categorías, accidentes producidos en los últimos 5 años, política de movilidad, número de vehículos adscritos al CIF G47061411.
- Se ha constituido la Mesa de Movilidad vinculada al plan (11/07) con el objetivo tener interlocutores de cada sede y federación y crear un canal para hacer llegar la información a todas las personas destinatarias del plan.

2.1.La Estructura de CCOO de Castilla y León

CCOO de Castilla y León tiene como domicilio social el de Plaza de Madrid, 4, código postal 47001 de Valladolid. El ámbito territorial en el que la organización desempeña su actividad es la Comunidad Autónoma de Castilla y León que comprende las provincias de Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora. Además es parte integrante de la Confederación Sindical de CCOO de España, en cuya estructura orgánica participa como organización territorial y como las distintas federaciones que la integran, por lo que mantiene relaciones con el resto de territorios del Estado.

¹ Se puede consultar el cuestionario completo en el Anexo II

² Se puede consultar el cuestionario completo en el Anexo III

2.2.Ámbito de aplicación del plan

Las sedes de CCOO en Castilla y León, que dan servicio a diario, y que se han considerado como centros de trabajo a efectos de este Plan son las de: Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid, Zamora, Aranda de Duero, El Bierzo y Miranda de Ebro.

2.3.Análisis de personas destinatarias y sus desplazamientos

El Plan está dirigido a unas **850 personas** que ejercen su actividad en las diferentes sedes de los territorios considerados como centros de trabajo y que son:

- **Personas que tienen una vinculación laboral con la organización** adscritas al CIF G-47061411
- **Personal laboral dependiente de las federaciones**, se corresponde con personal contratado por las federaciones para realizar actividades del funcionamiento cotidiano: administración, asesoría laboral, elecciones sindicales, etc.
- **Estructura sindical** dependiente de CCOO Castilla y León y la estructura sindical dependiente de las federaciones de rama. Son personas con cargos de responsabilidad y desempeño de actividad sindical en todas las sedes.

Aunque no es el público objetivo del plan, se beneficiarán también las **personas que acuden a las sedes** haciendo uso de los servicios sindicales.

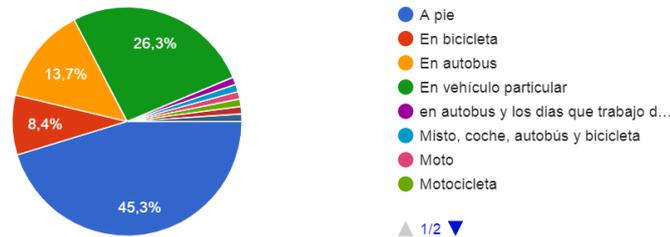
2.4.Análisis de los desplazamientos “in itinere”

En la fase de diagnóstico del Plan de Sostenibilidad de CCOO de Castilla y León se realizó un cuestionario en **mayo de 2019** sobre los aspectos ambientales en el centro de trabajo a las 850 personas vinculadas a CCOO. Este cuestionario incluía un apartado específico de movilidad sostenible con varias preguntas que nos permitiera conocer la disponibilidad al cambio hacia modos de transporte sostenible de las personas que se desplazan en automóviles particulares al centro de trabajo.

El 67,4% de las personas encuestadas se desplazan en modos de transporte sostenible (a pie, en bici, en transporte público), en sus trayectos a la sede de CCOO, destacando la movilidad a pie que supone la principal forma de desplazamiento con una contribución del 45,3% del total de desplazamientos. Este dato es muy bueno en comparación con la media regional, que indica que más del 50% usa el coche de forma habitual.

¿Cómo te desplazas para ir y volver a CCOO?

95 respuestas



Disponibilidad al cambio:

En este apartado se pregunta si estaría dispuesto a cambiar de modo de transporte si se realizaran una serie de medidas de mejora. Obtenemos un dato muy positivo, ya que del 26,3% de personas que se desplazan en vehículo particular, el 17% estarían dispuestas a cambiar a modos sostenibles. En el cuestionario se recibieron propuestas para fomentar el cambio a modos sostenibles que se han tenido en cuenta para seleccionar las medidas. Aquellas relativas a la organización del personal trabajador como pueda ser la flexibilidad horaria o el teletrabajo se han derivado al ámbito de la negociación colectiva.

2.5. Análisis de los desplazamientos “in misión”

Los desplazamientos in misión que se realizan son de ámbito urbano e interurbano. En el ámbito urbano se corresponde con actividades del funcionamiento cotidiano del sindicato (visitas a centros de trabajo, participación institucional, registro de documentos, asistencia a Juzgados...) En los de ámbito interurbano se pueden distinguir: los que se hacen a sedes comarcales en el ejercicio del servicio con citas periódicas con días concretos de la semana, los que se hacen por motivo de visitas a centros de trabajo que están en otros municipios y los que se hacen por motivos de coordinación regional, fundamentalmente a Valladolid.

La complejidad organizativa descrita y la necesaria coordinación entre las distintas estructuras generan muchos desplazamientos, con los costes ambientales y económicos asociados.

El coste asociado a los desplazamientos “in misión” no es fácil de estimar. Por un lado estaría el coste de alquiler los vehículos en renting, su combustible y garaje, pero habría que añadir el coste que se paga a quienes utilizan un vehículo propio más el gasto en dietas en transporte público. Es difícil dar una cifra exacta del coste de estos desplazamientos.

Si se aplican medidas que tengan como objeto la reducción de los desplazamientos, se obtendrá un importante ahorro en combustible, en dietas y en alojamientos. La aplicación de otras medidas reduciría en mayor porcentaje el gasto de combustible. La partida presupuestaria que tiene asociado este capítulo justifica, en mayor medida, la aplicación de medidas de movilidad sostenible.

2.6. Análisis de la disponibilidad al cambio.

En la encuesta cumplimentada por las personas destinatarias del plan se preguntaba sobre las medidas que estarían dispuestos/as a realizar para evitar el uso del automóvil o posibilidad de compartirlo.

Los resultados obtenidos indican que el 75% de las personas estarían dispuestas a sustituir reuniones presenciales por videoconferencias; el 49,5% registraría el viaje en una página web de CCOO de compartir coche, y el 57,9% pondría las reuniones teniendo en cuenta los horarios del transporte público.

Otras respuestas recogidas en el apartado de respuestas abierto y que recogemos para evaluar en la selección de medidas son: Informar de las líneas de autobús, tener una bicicleta a disposición de la plantilla, incentivar el uso de modos alternativos, uso de vehículos eléctricos, uso de sistemas públicos de alquiler de bicicleta o aplicación con sistema de recompensas.

2.7. Análisis de los servicios de cada centro de trabajo

Se ha analizado la oferta de servicios a cada sede incluida en el alcance del plan, con objeto de analizar las alternativas para acceder al centro de trabajo en los distintos medios de transporte y poder definir las medidas. La información de cada centro de trabajo se detalla el Anexo I. Se puede concluir que todas las sedes se encuentran en el centro del entramado urbano de los municipios, con aparcamiento regulado en las inmediaciones y con buena accesibilidad en autobús urbano.

4. OBJETIVOS

El objetivo perseguido está alineado con el Plan de Sostenibilidad de CCOO de Castilla y León: **la reducción de la huella de carbono de la organización a través de la promoción en el seno de CCOO de una nueva cultura de la movilidad**. Reducir la huella de carbono es fundamental en el momento actual de emergencia climática para conseguir un ahorro de recursos energéticos, evitar la emisión de gases de efecto invernadero y reducir la contaminación atmosférica. CCOO de CyL ha realizado el cálculo de la huella de carbono de alcance 2, lo que no incluye los desplazamientos *in itinere*, ni los realizados en transporte público *in misión*. A continuación se establecen los objetivos específicos.

4.1.Desplazamientos “*in itinere*”.

Se persigue **la reducción del 10 % de uso del automóvil particular**. El resultado de los hábitos de movilidad indica que el 26,3% se desplaza en automóvil, pero que el 17% estaría dispuesto a cambiar a un modo de transporte sostenible. Algunas de las propuestas que se plantean para cambiar el modo de transporte no están en el ámbito del control operativo del plan (mejorar la frecuencia de servicios, calmado de tráfico, etc.) lo que dificulta conseguir el objetivo del 17%. Ejecutando las medidas que serían necesarias para cambiar el automóvil particular, según lo manifestado en las encuestas, (aparcamientos seguros de bicis, flexibilidad horaria, etc.), obtendríamos un cambio modal del 8%.

4.2.Desplazamientos “*in misión*”

Se fija un **objetivo de reducción del gasto en combustible del 15%** en cada organización. Elegimos este indicador, puesto que no se dispone de la distribución modal de los desplazamientos “*in misión*”. Sin embargo es el principal objeto de actuación del plan, puesto que en la movilidad *in itinere* se parte de una situación inicial favorable y un margen pequeño de cambio a modos sostenibles. Los desplazamientos “*in misión*”, principalmente los interurbanos, se realizan mayoritariamente en coche y se persigue la reducción de desplazamientos e incremento de ocupación de los vehículos a través de una mejora planificación de agendas y coordinación.

4.3.Contribución a una nueva cultura de la movilidad

Otro objetivo que se persigue con este plan es contribuir a una nueva cultura de la movilidad, dotándonos de esta herramienta que a la vez que persigue unos objetivos de reducción de emisiones y mejora ambiental de la organización, realiza una labor de sensibilización para fomentar cambios en los hábitos de movilidad.

4.4.Contribución a nueva cultura de la organización

De forma complementaria a los objetivos anteriores, subyace un modelo de organización bien coordinada, con una comunicación eficaz y fluida en todos los estratos y con un mayor peso de las reuniones virtuales. Esta nueva cultura, necesitará de medidas de formación para conocer las herramientas que faciliten esa comunicación.

5. MEDIDAS

Las medidas que se detallan a continuación han sido seleccionadas para dar respuestas a las debilidades expresadas en el diagnóstico y para potenciar las fortalezas para fomentar el cambio a modos de transporte sostenible. Se incluyen a continuación las medidas a aplicar aportadas entre todas las organizaciones:

5.1. Medidas para fomentar transportes sostenibles en los desplazamientos “*in itinere*”

Organizativas:

5.1.1. Motivar el uso de los medios alternativos al vehículo particular. Se trata de diseñar un sistema de recompensas canjeables en función de los km realizados en medios alternativos al vehículo particular para fomentar su uso (Regalos relacionados con la movilidad sostenible, sorteo de algún producto de ocio, etc.). Esta medida, además es un reconocimiento a las personas que se desplazan en la actualidad en medios sostenibles, reforzando este comportamiento. Esta medida sería válida para todos los medios: a pie, en bici, patinete, autobús, coche compartido. Este sistema se puede ejecutar a través de una aplicación

Desplazamientos en bicicleta:

Las medidas organizativas descritas fomentan este medio, pero a continuación se detallan las medidas específicas para fomentar los desplazamientos en bicicleta:

5.1.2. Habilitar aparcamientos seguros en los centros de trabajo. Identificar un espacio en cada sede donde poder aparcar las bicicletas en condiciones de seguridad, en un cuarto cerrado o un espacio donde poner aparcabicis y que se pueda candar la bicicleta.

5.1.3. Solicitar aparcamientos para bicicletas públicos en el exterior de la sede. Si no existe un espacio en el interior del edificio, se solicitará un aparcamiento al Ayuntamiento correspondiente. Esta medida se ejecutará aunque se disponga de aparcamiento propio, para fomentar que las personas que acuden a las sedes lo hagan en bicicleta.

5.1.4. Informar de los puntos de alquiler de bicicletas públicos existentes. Se persigue dar a conocer estos servicios, fundamentalmente en las sedes que tengan un punto de alquiler de bicicletas cerca del centro de trabajo.

5.1.5. Itinerarios seguros y acompañamiento en la iniciación para desplazarse en bicicleta.

Se difundirá información para desplazarse en condiciones de seguridad en bicicleta por la ciudad para fomentar la confianza de las personas que no “se atreven” a usar este medio.

Se pondrá la asesoría de medio ambiente al servicio de las personas que lo soliciten para buscar itinerarios seguros en los desplazamientos.

Convocatoria de una bici-escuela en los centros de trabajo que presenten interés

5.1.6. Dotación de un kit básico de reparación de bicicletas.

Cada centro de trabajo se dotará de un kit básico para poner a disposición de las personas trabajadoras que tuvieran una pequeña avería que le impida volver a casa en este medio. El kit

deberá tener como mínimo una bomba (con doble boquilla), un juego de llaves “allen”, unas bridas, unos desmontadores y una caja de parches.

5.1.7. Taller básico de reparación de bicicletas

Para favorecer la autonomía e incrementar la seguridad de las personas se realizará un taller básico de reparación de bicicletas en los centros de trabajo donde haya un alto porcentaje de este medio o sea expresamente solicitado a la secretaría de migraciones y medio ambiente.

Desplazamientos en autobús urbano

5.1.8. Distribuir información de servicios de transporte público. El acceso a la información de las paradas y líneas que dan servicio a los centros de trabajo pretende visibilizar la cercanía del servicio para fomentar el cambio. Esta información es útil para las personas que acuden a las sedes de CCOO a realizar su desempeño laboral, como a las personas que acuden a la sede a realizar consultas.

Además de paradas cercanas y horarios se informará de los servicios que tienen información en tiempo real de la llegada de los autobuses, muy útil en combinación con la flexibilidad horaria para adecuar el horario de trabajo con el de transporte.

También se difundirá información relativa a programas y aplicaciones que seleccionan los mejores itinerarios combinando líneas de autobuses y modos.

5.1.9. Solicitud de mejoras en el servicio al centro de trabajo.

A demanda de las y los titulares de la mesa de movilidad se podrá realizar una solicitud de mejora del servicio, dirigida al Ayuntamiento que tenga las competencias. Estas solicitudes pueden ser relativas a la mejora de información en las paradas, mejora de accesibilidad, dotación de marquesinas, etc. También se podrán solicitar mejoras de horarios, frecuencias y cambio de recorridos, aunque estos cambios son más complejos en los mapas de líneas.

Desplazamiento en coche compartido:

5.1.10. Habilitar una aplicación para compartir coche

Habilitar una aplicación que permita poner en contacto a las personas que tengan trayectos con origen y destino similares.

5.1.11. Garantizar la vuelta a casa si existe un contratiempo

Si el conductor/a del vehículo compartido tuviera que abandonar el centro de trabajo por una situación excepcional, se dará las alternativas a la persona que no puede hacer el viaje de retorno: se pondrá a su disposición el vehículo de la organización si tuviera licencia de conducir o se abonará el servicio de taxi si fuera necesario. Es una medida que está previsto se aplica de manera puntual y extraordinaria cuando haya causas que la justifiquen.

5.2. Medidas de movilidad sostenible en los desplazamientos in misión

Organizativas:

Estas medidas están destinadas principalmente a reducir el número de desplazamientos, y persiguen el objetivo de contribuir a una nueva cultura de la organización.

5.2.1. Establecer las reuniones por videoconferencia de forma rutinaria en el funcionamiento habitual de la organización.

Se persigue sustituir las reuniones presenciales en el funcionamiento rutinario, por reuniones a través de plataformas digitales. Reducir los desplazamientos tiene un impacto positivo, no sólo en la reducción de la contaminación, también supone un ahorro de tiempo y dinero y evita la posibilidad de tener un accidente.

Esta medida incluye la elaboración de un protocolo de reuniones que puedan ser presenciales, con el establecimiento de la duración estimada de las mismas para favorecer la planificación de los viajes de las personas que asisten.

5.2.2. Formar a la organización en el uso de los medios telemáticos de organización y comunicación.

En la actualidad se ha completado la dotación de las sedes de sistemas de videoconferencias para realizar reuniones a través de este medio.

Esta medida incluye la mejora de la conexión en aquellas sedes que sea deficitaria, y principalmente la mejora de la información en el uso de esta tecnología: inicio de sesión, ajustes de audio y micrófonos, moderación, compartir documentos y pautas de comportamiento para favorecer la participación de todas las personas y vencer la barrera de la pantalla. También se profundizará en otras herramientas digitales como los calendarios y agendas, que permitan compartirse y mejorar la coordinación entre secretarías, territorios y de Federaciones para favorecer la aplicación de la medidas 6.2.3.

5.2.3. Coordinar agendas de las secretarías y federaciones con motivo de optimizar viajes y establecer horarios que faciliten compartir viaje.

Desarrollar un calendario de reuniones y eventos compartido con las organizaciones territoriales y federaciones, previo compromiso de las mismas de uso.

5.2.4. Informar del procedimiento de prioridad de transporte público.

Informar a toda la organización del protocolo de viajes, que da prioridad al uso del transporte público frente al automóvil individual. Esta información se hará llegar a todas las personas como recordatorio en la aprobación del plan, a las nuevas incorporaciones y al personal fijo discontinuo en cada llamamiento.

5.2.5. Organización de reuniones y eventos teniendo en cuenta los horarios de llegada de transporte público.

Esta medida es aplicable para todas las organizaciones y centros de trabajo. Dado el volumen de convocatorias que se hace en Valladolid, desde la secretaría de migraciones y medio ambiente se propone realizar reuniones en el horario de 10 h. a 13 h.

Reducir el uso del automóvil:

5.2.6. Dotar a cada centro de trabajo de una tarjeta o bono bus

Esta medida está dirigida para las personas que hacen desplazamientos frecuentes (a correos, juzgados...) Se analizará en cada centro la forma de emisión de estas tarjetas, y si son personales se valorará la emisión a aquellas personas que realicen trayectos diarios.

5.2.7. Hacerse usuario del sistema de alquiler de bicicletas en los municipios donde existan paradas cercanas a la sede de CCOO

Para implantar esta medida se hará un análisis de cada sede sobre la intención de uso de las personas y de la fórmula de alquiler, si pudiera realizarse por una organización.

5.2.8. Dotarse de vehículos propios alternativos (bicicletas, patinetes)

En los centros de trabajo donde se realicen desplazamientos frecuentes y estas personas sean usuarias de bicicleta o Vehículos de Movilidad Personal como sistema de transporte urbano, se valorará la posibilidad de dotarse de un vehículo en propiedad para que sea compartido por toda la plantilla.

5.2.9. Habilitar una aplicación de coche compartido (6.1.11)

Esta medida está contemplada en el apartado 6.1.11, y la aplicación serviría para desplazamientos *in itinere* e *in misión*. Esta medida, acompañada de una coordinación del conjunto las secretarías y organizaciones del sindicato, tiene un alto potencial de reducción de emisiones de CO2.

5.3. Medidas de contribución a una nueva cultura de la movilidad

La aplicación del plan de movilidad es una herramienta de información y sensibilización para las personas destinatarias del plan, pero también para el ámbito de influencia del plan: afiliación, delegados y delegadas que pueden ver una línea de actuación en sus empresas y población que acuda a realizar consultas al sindicato. Para fomentar la implicación de las personas en el plan y en el cambio de hábitos hacia modos alternativos al vehículo particular se proponen las siguientes medidas.

5.3.1. Designar la Mesa de Movilidad como órgano de participación del plan

La mesa de movilidad, constituida en julio de 2019 es el órgano donde analizar y debatir las medidas incluidas en el mismo y otras nuevas que sean propuestas por los miembros de la mesa o por otras personas vinculadas con el plan.

5.3.2. Coordinar la información, participación y dinamización del plan

La Secretaría de Migraciones y Medio Ambiente coordinará la información y sugerencias relativas al plan de movilidad de CCOO de Castilla y León, la convocatoria de la mesa de movilidad, la

implantación y seguimiento de las medidas, así como la elaboración de informes y evaluaciones que sean requeridos.

5.3.3. Informar de forma periódica a las personas destinatarias del plan de noticias relacionadas con la movilidad sostenible.

5.3.4. Celebración de eventos relacionados con movilidad sostenible: Semana Europea de la Movilidad Sostenible, día mundial del peatón, día de la bicicleta...

5.3.5. Informar del acceso a las sedes de CCOO en medios alternativos al vehículo privado

Esta medida es similar a las medidas incluidas en los desplazamientos “in itinere” 6.1.9. y 6.1.5. Se recoge en este apartado porque esta información se pone en lugar visible a disposición de las personas que asisten a las sedes de CCOO para fomentar el uso de estos medios.

5.4. Medidas de ahorro y eficiencia energética en el uso de vehículos

Aunque el principal objetivo que se persigue con este plan es la reducción del uso de los automóviles de forma individual, también se persigue un ahorro energético y una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las medidas que se proponen a continuación están destinadas al desplazamiento en vehículo, tanto para los desplazamientos “in misión” como “in itinere”.

5.4.1. Aplicar criterios de eficiencia energética en la adquisición de vehículos

Hay una amplia gama de vehículos con mayor eficiencia y menores emisiones: eléctricos, híbridos enchufables, híbridos gas/gasolina. Se propone que se apliquen los criterios ambientales en la adquisición de nuevos vehículos o en la contratación.

5.4.2. Informar de las pautas de conducción eficiente a toda la organización

Se estima que realizando una conducción eficiente se pueden obtener unos ahorros del 15% de gasto de combustible. Se editará un documento informativo dirigido a todas las personas destinatarias del plan con las pautas de conducción eficiente.

6. APLICACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

A continuación se definen unos plazos para la ejecución de las medidas en un plazo de dos años, revisión completa del plan y evaluaciones intermedias.

La batería de medidas a implantar requiere de recursos materiales y humanos para su ejecución, por lo que se propone una aplicación paulatina en función de las prioridades que se definen a continuación.

6.1. Aplicación de las medidas

La batería de medidas a implantar requiere de recursos materiales y humanos para su ejecución, por lo que se propone una aplicación paulatina en función de las prioridades que se definen a continuación. Algunas medidas precisan un análisis más profundo de su viabilidad por lo que se desarrollarán en los centros de trabajo que se solicite en el seno de la mesa de movilidad. Por esta razón se incluye la aplicación de las medidas “a demanda”. Se establecen plazos de ejecución por trimestres.

6.2. Seguimiento y evaluación

El seguimiento y evaluación continua se hace a través de la Mesa de Movilidad, creada durante la fase inicial de diagnóstico, en julio de 2019. Este espacio de participación se crea a efectos de estudiar los desplazamientos, modos de desplazamiento, proponer soluciones, evaluar y corregir. La Mesa de Movilidad está participada por personas con responsabilidad en los territorios y en las federaciones. Se establece para su funcionamiento la celebración de dos reuniones anuales y reuniones extraordinarias vinculadas a hitos del plan: inicio, evaluación, revisión.

La evaluación de la ejecución de las medidas se hacen de forma continua por la Secretaría de Migraciones y Medio Ambiente, encargada de la coordinación del plan a la que se pueden dirigir las personas integrantes de la mesa de movilidad y destinatarias del plan en cualquier momento para solicitar información o aclaración.

Se pautan **dos evaluaciones: abril 2021 y febrero 2022**. En 2021 se analizará el grado de ejecución del plan, en cuanto a medidas que han sido desarrolladas. En febrero de 2022 se evaluará el cumplimiento de objetivos realizará una revisión que analizará el grado de cumplimiento de los objetivos específicos del plan y la ejecución de las medidas.

Es un plan ambicioso, con 27 medidas, que necesita un plazo mayor mínimo de dos años para su desarrollo y evaluación final.

7. PRESUPUESTO

El plan consiste en **27 medidas de las que 10 tienen un gasto asociado en servicios o bienes, el resto, se pueden llevar a cabo con personal y recursos propios de la organización.** En la descripción de medidas se explicita que algunas se ejecutarán a demanda de los centros de trabajo, por lo que se ha definido un nº de unidades estimado que podría estar sujeto a alguna variación. El gasto de tarjeta de autobús se ha tenido en cuenta únicamente el precio de la tarjeta, considerando que el coste de los desplazamientos es objeto del presupuesto general. Se han considerado la totalidad de sistemas públicos de bicicletas (5) de los que se computa el gasto (medio) de darse de alta en el sistema. Se ha estimado que en el ámbito de aplicación del plan podría dotarse bajo demanda a 3 centros de bicicleta o vehículos de movilidad personal (VPM) como patinetes eléctricos propios. Para la medida que garantiza un sistema de vuelta a casa en caso de uso de coche compartido hemos estimado que podría darse una situación de emergencia en 20 ocasiones. La estimación ha sido al alza en todos los conceptos para evitar un gasto final superior.

Las medidas destinadas a reducir o mejorar los desplazamientos “*in mision*” (videoconferencias, fomento transporte público, vehículos híbridos, compartir coche y conducción eficiente) estiman una reducción del gasto de combustible del 15% lo que, en función de los datos de 2018 supondrían un ahorro de 17.224 euros. El ahorro por uso de transportes alternativos es una estimación del ahorro que puede suponer el uso generalizado de bonobús en lugar de billete sencillo o el uso de taxis.

El total estimado de gastos asciende a **11.000 €**. La **estimación de ahorro que supondría la implantación de medidas asciende a 17.674€**. Esta cifra podría ser mayor si tenemos en cuenta que la reducción de desplazamientos conllevaría no sólo un descenso de gasto en combustible sino también una disminución del gasto en dietas y alojamientos imposible de determinar a priori.