

Planes de movilidad empresariales

En 1972 se produjo un intenso debate público, tras la publicación por parte del Club de Roma del informe “Los límites del crecimiento”. Éste mostraba (entre otras) una serie de tendencias que en un escenario estándar desembocaban en un serio colapso mundial a mediados del siglo XXI. Al tiempo, se indicaba la necesidad de tomar medidas para revertir dichas tendencias y lograr un desarrollo sostenible. Desafortunadamente, hubo que esperar hasta el año 2005 para tener una definición consensuada de la sostenibilidad, año en el que la Cumbre Mundial de la Organización de las Naciones Unidas, estableció los tres pilares del desarrollo sostenible: economía, sociedad y medioambiente, definiendo la sostenibilidad y evidenciando las potenciales esferas de actuación. Y en este ámbito se encuentra el transporte.

El transporte, tanto de mercancías como de personas, impacta en las tres dimensiones:

- En la dimensión medioambiental: el transporte en la Unión Europea (UE-15) aporta¹, en 2006, un 21,1% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI, metano, óxido nitroso y dióxido de carbono). En España, en ese mismo año, la contribución del transporte fue del 25,1%², con cifras absolutas que, entre 1994 y 2006, aumentaron un 64,5%.
- En la dimensión económica: el principal problema se encuentra en el acoplamiento entre el crecimiento de consumo de energía para el transporte y el crecimiento económico (técnicamente, la elasticidad de la demanda de energía a la renta). Mientras en la Unión Europea este indicador ha permanecido estable durante el período 1995-2006, en España ha experimentado un aumento del 30,7%.
- En la dimensión social: El transporte por carretera es una de las principales causas de discapacidad (particularmente, por lesiones medulares) y fallecimiento. En la Unión Europea, en 2007, el número de víctimas mortales en accidentes de circulación fue de 28.644

¹ Véase INE, 2008. Desarrollo sostenible 2008 (Disponible en línea en www.ine.es)

² Este porcentaje no ha variado sustancialmente: en 2012, según el informe del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF España, 2013) el transporte por carretera supuso un 22% de las emisiones de GEI.

personas y, en España, la cifra se situó en 3.823 víctimas.

Si bien se ha progresado en aminorar estas cifras, es necesario esforzarse por reducirlas dada la magnitud de las mismas (entre 1994 y 2007, la disminución alcanzó un 38,4% en la UE y un 31,9% en España).

Ahora bien, es imposible hablar del transporte sin hablar del transporte ligado a la actividad económica, ya que es responsable de la mayoría del transporte de mercancías y de la proporción mayoritaria del transporte de personas. En definitiva, los planes de movilidad de las empresas surgen de la urgente demanda social de un desarrollo sostenible. Una demanda que la Administración no puede satisfacer por sí sola: precisa de la ayuda de las empresas.

La gestión de la movilidad de una empresa comprende las actividades de planificación, ejecución, control y realimentación encaminadas a alcanzar un transporte sostenible. Igualmente, el plan de movilidad de una empresa puede definirse como el documento que, para un plazo determinado de tiempo y partiendo de una situación concreta del transporte en una empresa, establece objetivos de mejora de la sostenibilidad y estrategias para lograrlos. En relación con los trayectos al ir o volver del trabajo, la eficacia de la gestión de la movilidad se evalúa a partir del ratio formado por el cociente entre el número de trabajadores y el número de vehículos.

Para las empresas el desafío se encuentra en generar y promover un transporte lo menos contaminante posible, óptimo en cuanto a su utilización, sano y seguro. Por lo tanto, cabe preguntarse qué es lo que se sabe de la sostenibilidad del transporte en las empresas y de las prácticas de intervención para mejorarla. Y debe comenzarse diciendo que la investigación en este campo es escasa y difusa, debido principalmente a la necesidad de considerar el impacto de los trayectos al ir y volver del trabajo³, siendo necesario que se acreciente.

Desde el punto de vista de la seguridad y la salud, en la Encuesta Nacional de Gestión de la Seguridad y Salud de las Empresas (INSHT, 2009), y en relación con la causalidad de los accidentes, se atribuye un 8,6% a las causas relacionadas con el tráfico (la cuarta causa en importancia); por otra

³ Estos trayectos son los que más accidentes generan (un 71,1% del total de los accidentes de trabajo de tráfico, y un 60,5% de los accidentes mortales). En España, para un trabajo precursor en este campo, véase “Los riesgos viales-laborales y su prevención” (CERpIE, 2006), y más recientemente y ya en relación con los planes de movilidad, los trabajos de Van Malderen (p. ej.: Van Malderen et al., 2012. On the mobility policies of companies: What are the good practices? Transport Policy, 21, 10-19.

parte, en la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (INSHT, 2011), un 14,7% de los trabajadores perciben el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. En Cataluña, en la Segona Enquesta Catalana de Condicions de Treball - Empreses (IIECCT, Generalitat de Catalunya, Departament d'Empresa i Ocupació, 2012), un 9,7% de las empresas declara haber adoptado medidas de intervención relacionadas con el tráfico siendo, por otra parte, el tipo de intervenciones con menor porcentaje de éxito (un 72,4%) entre las adoptadas por los empresarios de Cataluña.

En relación a los planes de movilidad, en un estudio reciente realizado para el INSHT sobre el coste beneficio de la acción Preventiva frente a los riesgos laborales viarios (INSHT, 2014, informe no publicado) al investigar, entre una serie de empresas excelentes en prevención, el tipo de medidas que adoptan las empresas en sus planes de movilidad se obtuvieron los siguientes resultados:

Medidas relacionadas con el vehículo

Utilización de vehículos privados	30.0%
Aspectos ergonómicos	36.7%
Fomento de modalidades seguras	56.7%
Selección de vehículos seguros	66.7%
Inspección de vehículos	83.3%
Mantenimiento de vehículos	83.3%
Comunicación de averías	83.3%

Medidas relacionadas con los conductores

Grupos de discusión	10.0%
Incentivos a la seguridad	13.3%
Monitorización de comportamientos	23.3%
Monitorización de tiempos de trabajo y descanso	30.0%
Selección de conductores	40.0%
Habilitación de permisos	43.3%
Buenas prácticas	56.7%
Entrenamiento y formación	73.3%
Uso de dispositivos (móvil, GPS)	73.3%
Comunicación de incidencias	76.7%
Evaluación de riesgos	83.3%
Vigilancia de la salud	83.3%

Medidas organizativas

Supresión parking empresa	3.4%
Respuesta a cambios (climáticos, atascos, etc.)	20.0%
Plan de seguridad y salud L-V	33.3%
Políticas para clientes	33.3%
Planificación de rutas	36.7%
Políticas para proveedores	36.7%
Teletrabajo	40.0%
Teleconferencias	70.0%
Flexibilidad horaria	80.0%
Investigación de accidentes	83.3%

Si, por un lado, existe un amplio margen para el aumento del número de empresas que adoptan intervenciones relacionadas con el tráfico (un 9,7% en la actualidad, tomando los datos de la IIECCT), por otro lado, también es posible promocionar algunas de las medidas óptimas desde el punto de vista de la sostenibilidad, como el compartir vehículos (car-pooling, que se encuadra entre las políticas sobre la utilización de vehículos privados, con un grado de adopción de un 30%, según los datos anteriores), y sobre todo, verificando y aumentando la eficacia de las medidas que se adoptan (que se sitúa en tan sólo un 72,4%, de acuerdo con los datos de la IIECCT).

En ese compromiso se encuentran los sucesivos Congresos Internacionales de Prevención de Riesgos Laborales (ORP), en cuyas conferencias y talleres vienen participando los principales especialistas del mundo en esta materia, junto con profesionales y expertos que viven el día a día de la movilidad en sus organizaciones. Desde estas líneas animamos a los investigadores a realizar trabajos sobre esta materia.

Fernando Terrés
CERpIE/Research

Barcelona, 4 de Febrero de 2015