

INDRA TECHNOLOGY HUB AVANCE DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

1. INTRODUCCIÓN	3	6. PLAN DE SEGUIMIENTO	31
2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	5	6.1. Planteamiento general	32
2.1. Características del ITH	6	6.2. Panel de indicadores	32
2.2. Previsión de trabajadores y visitantes	8	6.3. Otros elementos para el seguimiento	33
2.3. Movilidad generada y atraída	10	6.4. Periodicidad	33
2.4. Reparto modal	10	6.5. Gobernanza	34
2.5. La oferta de movilidad en el ámbito	11	6.6. Gestión del cambio	34
2.6. Diagnóstico	13		
3. VISIÓN	15		
3.1. Objetivos	16		
3.2. Criterios	16		
4. MEDIDAS	17		
4.1. Reducción de la movilidad y laminación de las horas punta	18		
4.2. Fomento de la movilidad activa	19		
4.3. Fomento del transporte colectivo	21		
4.4. Uso eficiente del vehículo privado y aparcamiento	22		
4.5. Electrificación de flotas	23		
4.6. Comunicación y sensibilización	23		
4.7. Medidas dirigidas a visitantes	25		
5. PLAN DE COMUNICACIÓN	26		
5.1. Planteamiento general	27		
5.2. Objetivos	27		
5.3. Identificación de público objetivo	28		
5.4. Los mensajes	28		
5.5. Los canales	29		
5.6. Fases	30		

Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

1. INTRODUCCIÓN

Introducción

El presente documento constituye un primer avance al Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo (en adelante PMST) para el futuro centro INDRA TECHNOLOGY HUB (en adelante ITH) que Indra Group está desarrollando en la Comunidad de Madrid, en el entorno del Corredor del Henares, en los términos municipales de Torrejón de Ardoz y Paracuellos de Jarama.

La Ley de Movilidad Sostenible (en adelante LMS), aprobada en diciembre de 2025 obliga a los centros que cuenten con más de 200 trabajadores a la realización de un PMST.

La LMS introduce dos requisitos legales muy relevantes respecto a los PMST:

- Los PMST deben ser objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.
- Los PMST deben ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan, fijando una periodicidad de, al menos, un informe de seguimiento cada dos años.

El documento de alcance del estudio ambiental estratégico del Proyecto de Alcance Regional del ITH sugiere que se elaboren planes de movilidad sostenible que incluyan el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de

bajas emisiones, las soluciones de movilidad compartida y que se considere el teletrabajo en los casos que sea posible.

Atendiendo esta sugerencia y, aunque el ITH está aún en fase de proyecto, Indra Group se adelanta a las exigencias de la LMS y elabora el presente PMST, sobre la base de las previsiones de trabajadores y visitantes que acogerá el ITH y de las estimaciones de movilidad generada y atraída de acuerdo con estas previsiones.

Esta primera aproximación al PMST del ITH **deberá ampliarse y concretarse cuando el centro esté en funcionamiento**, sobre la base de datos reales de trabajadores y visitantes y de la movilidad generada y atraída por los mismos.

Para ello será necesario realizar una encuesta **de movilidad** que ayude a caracterizar la movilidad asociada al centro. Actualmente, esta encuesta no tiene sentido ya que, aún si se conociese qué trabajadores cambiarán su puesto de trabajo al ITH, las respuestas se harían bajo situaciones hipotéticas y no sobre comportamientos reales.

Asimismo, de acuerdo con lo recogido en la LMS, el PMST definitivo deberá ser objeto de **negociación** con la representación legal de los trabajadores.

El presente documento constituye el primer avance del PMST del ITH, actualmente en fase de proyecto. Este avance deberá completarse sobre la base de datos reales cuando el ITH esté en funcionamiento, incluyendo una encuesta de movilidad y la negociación con los representantes de los trabajadores.

Aún partiendo de unas estimaciones previas, el presente documento comprende los grandes apartados que debe incluir un PMST:

- Análisis y diagnóstico.
- Visión
- Medidas
- Plan de comunicación
- Plan de seguimiento

Como se ha comentado, las propuestas del presente plan deberán adaptarse a la realidad operativa del ITH cuando este entre en funcionamiento, especialmente en lo concerniente a la negociación con los representantes de los trabajadores.

Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Análisis y diagnóstico de la movilidad

2.1. CARACTERÍSTICAS DEL ITH

2.1.1. LOCALIZACIÓN

El futuro INDRA TECHNOLOGY HUB (en adelante ITH) se desarrollará mayoritariamente en el término municipal de Torrejón de Ardoz, disponiendo parte de las instalaciones en el término municipal de Paracuellos de Jarama. La actuación se localiza al oeste de la zona comercial conocida como “Parque Corredor”, cerca de la Base Aérea de Torrejón.

Se encuentra dentro del Corredor del Henares, una zona del área metropolitana de Madrid con una alta densidad de población, caracterizada por la presencia de ciudades medianas y grandes que superan los 100.000 habitantes.

El ITH se desarrolla mediante un Proyecto de Alcance Regional. Los terrenos sobre los que se desarrollan las nuevas instalaciones de Indra Group comprenden una superficie aproximada de 78 ha. Esta superficie incluye tanto los terrenos privativos del ITH, como los suelos públicos necesarios para acoger las obras e instalaciones precisas para garantizar la eficaz conexión de las nuevas instalaciones productivas a las redes generales de infraestructuras y servicios existentes.

El ámbito de proyecto comprende dos porciones de suelo discontinuas, con forma irregular, situadas cerca de la Base Aérea de Torrejón. Sus lindes a grandes rasgos son:

En Torrejón de Ardoz:

- Norte, Cañada Real de la Senda Galiana y T.M. de Paracuellos de Jarama.
- Sur, Carretera M-108, de A-2 (Torrejón de Ardoz) a M-100 (Daganzo de Arriba).
- Este, Vereda del Camino de la Ventosilla. Tramo 1 que lo separa del suelo urbano correspondiente al Centro Comercial “Parque Corredor” y parcelas de suelo rústico.
- Oeste, camino público denominado Camino de Paracuellos.

En Paracuellos de Jarama:

- Norte, carretera M-115 de A-2 a M-108 (Base aérea de Torrejón)
- Sur, Cañada Real Galiana y T.M. de Torrejón de Ardoz
- Este, Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS) según el PGOU de Paracuellos de Jarama, parcelas de suelo rústico.
- Oeste, Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS) según el PGOU de Paracuellos de Jarama, parcelas de suelo rústico.

Figura 1. Localización



Fuente: elaboración propia

2.1.2. USOS Y SUPERFICIES

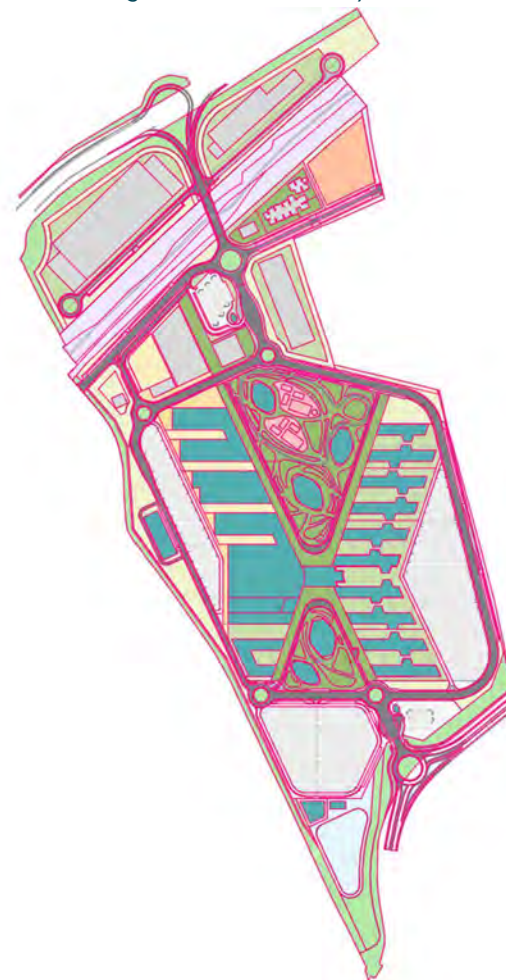
Las superficies previstas en el Proyecto de Alcance Regional (PAR) del ITH son las siguientes:

Análisis y diagnóstico de la movilidad

Tabla 1. Usos y superficies del ITH

ITH	USO	ACTIVIDAD/FUNCIÓN	SUPERFICIE (m ²)	%	EDIFICABLE (m ²)	%
IT-1 y 2	Industrial Tecnológico	Producción. Oficinas. Recepción	117.052,63		95.000,00	
IT-3	Industrial Tecnológico	Producción	94.847,12		92.000,00	
IT-4	Industrial Tecnológico	Producción	26.838,26		15.000,00	
IT-5	Industrial Tecnológico	Producción	23.040,70		25.000,00	
IT-6	Industrial Tecnológico	Producción. Almacén-Campa Log.	54.272,36		37.000,00	
IT-7	Industrial Tecnológico	Producción. Almacén-Campa Log.	37.116,84		10.000,00	
Industrial Tecnológico			353.167,91	56,61%	274.000,00	81,43%
DP-1	Dotacional Privado	Educativo. Auditorio	13.429,90		5.000,00	
DP-2	Dotacional Privado	Restauración y Deportivo	48.770,94		20.000,00	
DP-3	Dotacional Privado	Educativo. Hospedaje temporal	13.727,64		6.000,00	
Dotacional Privado			75.928,48	12,17%	31.000,00	9,21%
IF-1	Infraestructuras	Infraestructuras. CR-ST	2.293,38		1.000,00	
IF-2	Infraestructuras	Infraestructuras. Centralización	4.025,00		4.000,00	
IF-3	Infraestructuras	Infraestructuras. Punto Limpio	4.121,72		500,00	
IF-4	Infraestructuras	Infraestructuras. Laminador	15.120,47		500,00	
IF-P3	Infraestructuras	Aparcamiento	37.314,98		500,00	
IF-EN	Infraestructuras	Control Acceso. Norte	9.360,79		1.000,00	
IF-ES	Infraestructuras	Control Acceso. Sur	7.234,25		1.000,00	
IF-V	Infraestructuras	Viario. Seguridad	99.257,46		1.500,00	
Infraestructuras			178.728,05	28,65%	10.000,00	2,97%
Total ITH			607.824,44	97,43%	315.000,00	93,61%
OTROS	Uso	Actividad	Superficie	% Superficie	M2 edificable	% Edificabilidad
OT-1	Terciario	Terciario	16.037,39		21.500,00	
Terciario			16.037,39	2,57%	21.500,00	6,39%
TOTAL LUCRATIVO			623.861,83	100,00%	336.500,00	100,00%

Figura 2. Distribución y accesos



Fuente: PAR - ITH

Análisis y diagnóstico de la movilidad

2.2. PREVISIÓN DE TRABAJADORES Y VISITANTES

Partiendo de las superficies edificables previstas en el ITH y contando con el comportamiento de otros centros de Indra Group en la Comunidad de Madrid, se ha estimado la afluencia de trabajadores y visitantes al nuevo centro.

La Tabla 2 muestra la previsión de trabajadores y visitantes agrupados por las diferentes áreas funcionales del ITH.

Se ha distinguido entre:

- Trabajadores Indra
- Trabajadores de SSGG
- Trabajadores externos
- Y visitantes

En total, se prevé que el ITH acoja unos 12.300 trabajadores, de los cuales, aproximadamente 11.750 (el 95,5 %) serán empleados de Indra Group, 280 empleados de servicios generales y 270 trabajadores externos. Además, se prevé la afluencia de unos 500 visitantes diarios.

Tabla 2. Trabajadores y visitantes previstos por zonas

CAMPUS ITH AREA	TRABAJADORES			VISITAS	TOTAL
	INDRA	EXTERNOS	SSGG		
IT-1	9.154	21	20	0	9.195
IT-2	172	13	30	50	265
IT-3	2.076	3	100	72	2.254
IT-4	100	0	0	0	100
IT-5	249	0	0	0	249
IT-6	0	50	40	0	90
IT-7	0	20	20	0	40
INDUSTRIA TECNOLÓGICA	12.068			122	
DP-1	0	15	15	364	394
DP-2	0	74	0	0	74
DP-3	0	50	0	30	80
DOTACIONAL PRIVADO	154			394	
IF-1	0	3	15	0	18
IF-2	0	5	30	0	35
IF-3	0	10	0	0	10
IF-ES	0	6	5	0	11
IF-EN	0	6	5	0	11
INFRAESTRUCTURAS	85			0	
TOTAL	12.307			516	12.826

Se prevé que el ITH acogerá a unos 12.300 trabajadores.

Por áreas funcionales, las actividades productivas concentran el grueso de trabajadores, con casi 11.780 empleados, la mayoría de ellos (el 99,7 %) pertenecientes a Indra Group. También se prevé que atraigan gran parte de las visitas. La gran mayoría de estas visitas tendrán como destino las áreas dotacionales y alrededor de 70 visitantes diarios se considera que serán atendidos en sus edificios.

Los servicios al empleado acogerán a unos 165 empleados, la mayoría de ellos (el 91 %) externos y recibirán unas 30 visitas diarias.

Company Size	Percentage
INDRA	95,5%
SSGG	2,3%
EXTERNOS	2,2%

[illegible]

Análisis y diagnóstico de la movilidad

2.3. MOVILIDAD GENERADA Y ATRAÍDA

Para estimar la movilidad atraída por las futuras instalaciones del ITH se han considerado las siguientes ratios:

- Trabajadores: 2,1 viajes/trabajador
- Visitantes: 2,0 visitantes / trabajador

Estos viajes incluyen tanto los viajes de ida como de vuelta. Nos se han considerado posibles medidas de reducción de las necesidades de movilidad ya que estas son objeto del presente PMST.

En el caso de los trabajadores se han considerado, además de los viajes de llegada y salida al trabajo, una pequeña proporción de viajes durante la jornada laboral.

En el caso de los visitantes se ha considerado solamente los viajes de ida y vuelta. Si un visitante hace más de un viaje al ITH, se considera como otro visitante distinto.

Se estima una demanda potencial de movilidad de unos 26.900 viajes diarios, idas más vueltas.

Aplicando estos índices se obtiene una demanda de movilidad diaria (sin considerar medidas correctoras) de:

- Trabajadores: 25.845 viajes/día
- Visitantes: 1.032 viajes/día

En conjunto, entre visitantes y trabajadores, se estima una demanda potencial de 26.878 viajes diarios, considerando tanto idas como vueltas.

2.4. REPARTO MODAL

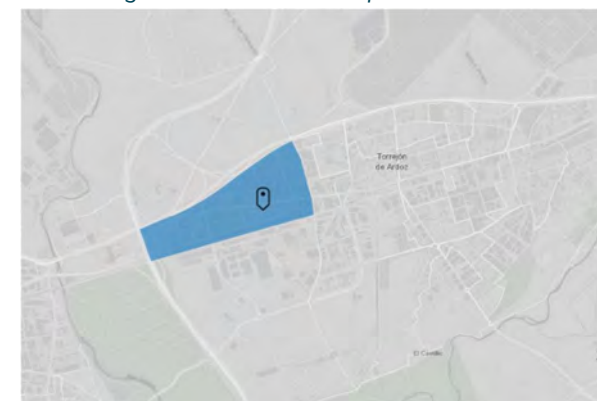
En esta fase de desarrollo del ITH, en la que aún no se han implantado las actividades planificadas ni se han establecido los puestos de trabajo previstos, no es posible conocer el reparto modal real de los trabajadores y visitantes en sus viajes al nuevo centro.

Por consiguiente, el reparto modal se ha estimado sobre la base de la realidad observada en el entorno.

El reparto modal vendrá determinado, principalmente, por la oferta de transporte del ámbito y por su situación relativa en el área metropolitana. Por lo tanto, para estimar el reparto modal se ha analizado la zona de transporte 130-003, correspondiente a un Polígonos Empresarial e Industrial ubicado al este

de San Fernando de Henares, junto al límite del término municipal de Torrejón de Ardoz, al sur de la A 2, muy próxima al ámbito de estudio.

Figura 5. Zona de transporte 130-003



Fuente: CRTM

La elección de esta zona se considera representativa por:

- Proximidad al ámbito de estudio.
- Similitud de usos con el ámbito de estudio
- Alejada de estaciones de Metro o Cercanías (20-25 minutos andando hasta la estación de Torrejón de Ardoz).

Cada día acceden a la zona 6.334 personas, el 87% de las cuales lo hacen por motivo trabajo. El reparto modal de los viajes por motivo trabajo con origen o destino en la zona de transporte 130-003 es el siguiente:

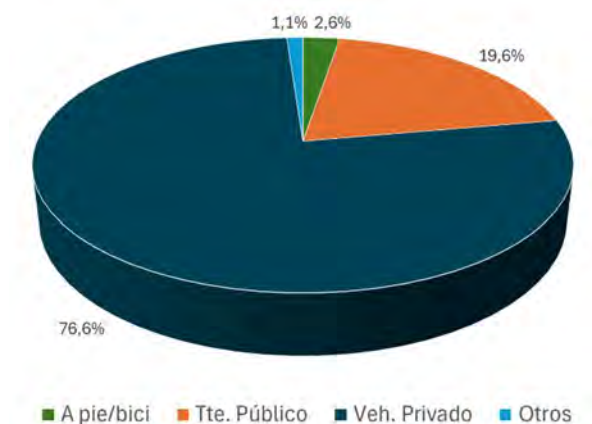
Análisis y diagnóstico de la movilidad

Tabla 3. ZT 130-003 – Reparto modal de los viajes por motivo trabajo

MODO	VIAJES	%
A pie/bici	274	2,6%
Tte. Público	2.051	19,6%
Veh. Privado	8.016	76,6%
Otros	120	1,1%
TOTAL	10.461	100,0%

Fuente: EDM-2018 (CRTM)

Figura 6. Reparto modal estimado



Se estima que, sin adoptar medidas al respecto, tres cuartas partes de los viajes relacionados con el ITH se producirán en vehículo privado.

2.5. LA OFERTA DE MOVILIDAD EN EL ÁMBITO

2.5.1. LA RED VIARIA DE APROXIMACIÓN

La red viaria de aproximación se configura en tres niveles:

Red principal del Estado:

En el entorno del ámbito existen dos vías que forman parte de la red principal metropolitana:

- A-2, autovía de Barcelona.

Es una de las vías radiales de acceso a Madrid. Sirve tanto a tráfico de carácter metropolitano, estructurando el área del Corredor del Henares, como largo recorrido.

En el tramo próximo al ámbito cuenta con calzadas separadas de tres carriles. En el tramo de trenzado entre los enlaces con la M-50 y la M-108, la calzada sentido Madrid cuenta con 5 carriles.

Esta vía de aproximación se encuentra algo alejada del ámbito y, previsiblemente, no se verá afectada por la intervención.

- M-50, vía de circunvalación.

Tercer anillo metropolitano de Madrid circunvala la capital y varios municipios metropolitanos por el este, el sur y el oeste, quedando el anillo incompleto por el norte, entre la A-6 y la A-1.

En el tramo próximo al ámbito cuenta con calzadas separadas de tres carriles. En sentido norte cuenta, además, con una vía colectora de dos carriles que finaliza tras el enlace con la M-115.

Esta vía de aproximación se encuentra próxima al ámbito y, aunque entre los terrenos del ITH y la M-50 discurre la M-115, el enlace entre estas dos carreteras puede servir como vía de acceso directo al ámbito.

Las dos vías principales de aproximación al ámbito son la A-2 y la M-50. Los accesos se prevén desde las carreteras M-115 y M-108

Análisis y diagnóstico de la movilidad

Red principal metropolitana:

Existe una vía perteneciente a la red principal metropolitana que discurre junto a los límites del ámbito:

- M-108, de A-2 (Torrejón de Ardoz) a M-100 (Daganzo de Arriba).

Se trata de una vía que, en el tramo próximo al ámbito, cuenta con dos calzadas separadas de dos carriles cada una y con intersecciones a nivel (glorietas).

Esta vía de aproximación es adyacente al ámbito y se contempla como posible vía de acceso directo al mismo.

Esta vía de aproximación es adyacente al ámbito y se contempla como posible vía de acceso directo al mismo.

Figura 7. Viario de aproximación



Fuente: elaboración propia

La A-2 registra en el entorno del enlace con la M-108 una IMD cercana a los 170.000 veh/día, mientras que la M-50 registra intensidades notablemente inferiores, en torno a los 40.000 veh/día. Esta diferencia se hace evidente durante las horas punta, en las que la A-2 presenta frecuentes niveles de congestión.

Este hecho aconseja canalizar, en la medida de lo posible, los itinerarios de aproximación por la M-50 antes que por la A-2.

La A-2 presenta unos niveles de congestión en hora punta superiores a los registrados en la M-50

Red secundaria metropolitana

Existe una vía perteneciente la red secundaria metropolitana que discurre junto a los límites del ámbito:

- M-115, de A-2 a M-108 (Base aérea de Torrejón).

Se trata de una vía que cuenta con dos calzadas separadas de dos carriles cada una y con intersecciones a nivel (glorietas).

Accesos al ITH

Se plantea dos accesos al ITH: el primero, al norte, desde la carretera autonómica M-115; el segundo, al sur, desde la carretera autonómica M-108.

Los itinerarios de aproximación al acceso norte, en la M-115, se canalizarán, en su mayor parte, a través de la autovía A-2.

Los itinerarios de aproximación al acceso sur, en la M-108, se canalizarán, en su mayor parte, a través de la autovía M-50.

2.5.2. LA OFERTA DE TRANSPORTE COLECTIVO

El ámbito está servido por las líneas de autobús interurbano que discurren por la M 108, a saber:

- Línea 215. Torrejón de Ardoz – Paracuellos de Jarama

De lunes a viernes ofrece 16 - 17 servicios por sentido, con una frecuencia de 60 minutos. La cabecera de esta línea se encuentra en la Plaza de España, junto a la estación de cercanías de Torrejón de Ardoz.

Análisis y diagnóstico de la movilidad

- Línea 252. Daganzo – Alcalá de Henares

De lunes a viernes ofrece 32 servicios por sentido, con frecuencias que varían entre, aproximadamente, 10 minutos en hora punta y 35 minutos en hora valle. La cabecera de esta línea se encuentra en la avenida de las Fronteras, en Torrejón de Ardoz.

- Líneas 251. Torrejón-Valdeavero-Alcalá

De lunes a viernes ofrece 14 servicios por sentido, con frecuencias que varían entre, aproximadamente, 30 y 90 minutos. La cabecera de esta línea se encuentra en la avenida de las Fronteras, en Torrejón de Ardoz.

Además, existe una línea urbana de Torrejón de Ardoz que circula por las proximidades del ámbito:

- Línea 4 de Torrejón de Ardoz. Torrejón de Ardoz – Parque Corredor

De lunes a viernes ofrece 36 servicios por sentido, con una frecuencia de 30 minutos. La cabecera de esta línea se encuentra en la Plaza de España, junto a la estación de cercanías de Torrejón de Ardoz.

En conjunto, casi un centenar de servicios por sentido de autobuses urbanos e interurbanos

circula por la M-108 en el tramo donde se prevé la conexión viaria con el PAR.

En hora punta la oferta es de 10 servicios por sentido a la hora. Esta frecuencia es claramente insuficiente para atender, aproximadamente, 2.500 viajes diarios por sentido que demandarán los trabajadores y visitantes del ITH.

Tabla 4. Resumen de oferta de autobuses en día laborable

LÍNEA	H.P.	DÍA
251. Torrejón-Valdeavero-Alcalá	2	14
252. Daganzo – Alcalá de Henares	5	33
215. Torrejón de Ardoz – Paracuellos de Jarama	1	16
L-4. Torrejón de Ardoz – Parque Corredor	2	36
Total	10	99

La estación de Cercanías de Torrejón de Ardoz se encuentra a unos 2,2 kilómetros del ámbito, distancia elevada para acometer a pie en los viajes diarios al trabajo. Por esta estación pasan más de 100 servicios al día, con una frecuencia en hora punta de 10-15 minutos.

La oferta actual de transporte colectivo es insuficiente para atender la demanda potencial de trabajadores y visitantes.

2.6. DIAGNÓSTICO

El ITH contará con una superficie edificable de 315.000 m² que albergarán actividades productivas, logísticas y de servicios para los propios empleados del centro.

Se prevé que el ITH acogerá a unos 12.300 trabajadores y atenderá a unos 500 visitantes diarios.

Se estima que estos trabajadores y visitantes atraerán una demanda potencial de movilidad, si no se adoptan medidas para reducirla, de unos 26.900 viajes diarios, considerando idas más vueltas.

El análisis de la movilidad en zonas próximas de similares características indica que tres cuartas partes de esta movilidad se canalizaría mediante el vehículo privado.

La red viaria de aproximación la conforman las autovías de rango metropolitano A-2 y M-50. La primera de ellas registra frecuentes problemas de congestión en hora punta, por lo que sería deseable, además de reducir la demanda de viajes en vehículo privado, actuar para que la M-50 capte la mayor parte de estas aproximaciones.

Análisis y diagnóstico de la movilidad

La oferta de transporte colectivo en el ámbito es escasa. La estación de Cercanías de Torrejón de Ardoz se encuentra a más de 2 kilómetros del ámbito, distancia disuasoria para considerarla como conexión directa de acceso al ITH.

La oferta de autobuses es limitada, solo cuatro líneas, y la frecuencia combinada de todas ellas solo supone 100 servicios al día y 10 servicios en hora punta. Teniendo en cuenta que se prevén unos 2.500 viajes diario por sentido, esta oferta resulta claramente insuficiente para la demanda estimada.

La situación de congestión de la A-2 y la escasa oferta actual de transporte colectivo que atienda al ámbito hacen necesaria la adopción de medidas coordinadas de movilidad

El Corredor del Henares, donde se encuentra el ITH, está servido por uno de los corredores de Cercanías más potentes de la región.

La estación de Torrejón de Ardoz, la más próxima al ámbito, cuenta con tres líneas de Cercanías (C-

2, C-7 y C-8), pero se encuentra demasiado alejada del ITH para servir como estación de referencia. La oferta de autobuses que conectan la estación con el entorno del ITH es limitada.

Se hace necesario, por tanto, al menos:

- Implantar medidas para canalizar los tráfico de aproximación, preferentemente, por la M-50, en lugar de la A-2.
- Reforzar la oferta de transporte colectivo, tanto de conexión con las áreas urbanas próximas como, sobre todo, con la red de Cercanías.



Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

3. VISIÓN

3.1. OBJETIVOS

Indra Group afronta el presente Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo como parte de su Plan Estratégico, superando una visión sectorial e integrando la movilidad sostenible dentro de su política de empresa.

El proyecto del ITH es una muestra de la apuesta de Indra Group por la innovación y desarrollo tecnológico en una clara visión de liderazgo tecnológico global y sostenible, tanto a nivel nacional como internacional.

Esta apuesta por la sostenibilidad incluye, como no podría ser de otra forma, los procesos productivos, pero también el resto de las actividades ligadas a su función.

Entre estas actividades secundarias asociadas a su actividad destaca, por su impacto social, ambiental y económico, la movilidad de sus trabajadores.

En este sentido, Indra Group aborda la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo del ITH bajo los **siguientes objetivos estratégicos**:

- Reducir el impacto de la movilidad de los trabajadores y visitantes del ITH.

- Ofrecer a sus trabajadores y visitantes opciones de movilidad adecuadas a sus necesidades.
- Reducir las necesidades de movilidad de sus trabajadores y rebajar los tiempos de viaje desde y hacia el trabajo.
- Reducir el consumo de energía y los gastos de sus trabajadores en sus viajes al trabajo.
- Mejorar las condiciones de vida de sus trabajadores, contribuyendo a su bienestar ya a una mejor conciliación de su vida personal y laboral.
- Reducir la accidentalidad de los viajes in itinere.

3.2. CRITERIOS

Para alcanzar los objetivos descritos, se plantean en el capítulo siguiente una serie de medidas diseñadas bajo los siguientes **criterios de actuación**:

- Reducción de las necesidades de movilidad.
- Reducción y optimización del uso del vehículo privado.
- Impulso de la movilidad activa.
- Impulso del transporte colectivo.
- Impulso del vehículo eléctrico y de otros vehículos sostenibles.
- Formación y concienciación.



Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

4. MEDIDAS

4.1. REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD Y LAMINACIÓN DE LAS HORAS PUNTA

Teletrabajo

Desde el punto de vista de la sostenibilidad, la mejor movilidad es la que no se produce. El teletrabajo es la herramienta más potente para avanzar en este sentido.

La posibilidad de teletrabajar depende del tipo de trabajo desempeñado. En el caso del ITH se considera que podrán teletrabajar los empleados de oficina y parte de los que combinan la oficina con la producción.

En una primera aproximación, se estima que podrán teletrabajar el 100 % del personal dedicado a servicios empresariales y el 20 % del personal dedicado a otros servicios productivos (ver Tabla 2 y **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**). En total, 8.883 empleados que suponen el 72% de los trabajadores del ITH.

El teletrabajo es una de las herramientas más potente para reducir las necesidades de movilidad laboral.

Estos trabajadores de oficina y producción dispondrán, de media, de dos días a la semana de teletrabajo (40% de la jornada semanal). Esto supone que se teletrabajarán el 28,9 % de las horas semanales, reduciéndose en forma similar las necesidades de movilidad.

Indicador: porcentaje de horas teletrabajadas.

Fuente: registro horario.

Jornada flexible

Con objeto de laminar las puntas de llegada y salida al ITH se plantea una jornada flexible en las que los empleados podrán llegar a su puesto de trabajo entre las 7:00 y las 10:00. Esta flexibilidad se aplica, igualmente, a la hora de salida.

La flexibilidad horaria no podrá aplicarse a los puestos de trabajo por turnos o a aquellos que requieren atenerse a un horario prefijado (vigilancia, control de accesos, servicios al empleado, etc.)

Se estima que, de este modo, se podrá reducir la punta de llegadas, la más problemática, respecto a una jornada con horario fijo hasta un 50 %.

Indicador: proporción de llegadas en la hora más cargada.

Fuente: registro del control de accesos.



Medidas

Reuniones telemáticas

Fomento de las reuniones telemáticas, tanto internas como con clientes y proveedores. Dotación de salas para posibilitar reuniones mixtas, con grupos presenciales en el ITH y participantes remotos.

Indicador: % de empleados con licencias de programas para reuniones telemáticas.

Fuente: registro de la empresa.

Comedores y cantinas

La posibilidad para los empleados de poder comer o tomar un café en el propio centro, reduce las necesidades de desplazamiento para estas actividades.

Indicador: número de empleados que utilizan los comedores y cantinas.

Fuente: registro de tickets de los comedores.

Otros servicios para los empleados

La existencia de otros servicios para los empleados reduce las necesidades de desplazamientos de los empleados, especialmente de los viajes encadenados con los viajes de llegada o salida del centro.

El ITH contará con:

- Agencia de viajes
- Alojamientos temporales
- Biblioteca
- Campus deportivo
- Centro Médico
- Escuela infantil
- Parafarmacia
- Peluquería
- Supermercado
- Tintorería

Indicador: número de usuarios de los servicios al empleado.

Fuente: registro de la escuela infantil.
registro del centro médico
registro del alojamiento
registro del campus deportivo
registro de tickets de supermercado, parafarmacia, peluquería, etc.

4.2. FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA

Aparcamientos para bicicletas

Instalación de aparcamientos para bicicletas a lo largo del ámbito del ITH. Los aparcamientos dispondrán de sistemas de fijación y de elementos de protección contra el clima y se ubicarán cerca

de las entradas a los edificios. El número de aparca-bicicletas se ajustará a la demanda real. Como punto de partida se plantea instalar 80 plazas para bicicletas, que atenderán, aproximadamente, al 1% de la movilidad del ITH.

Indicador: número de usuarios.

Fuente: conteos regulares (cada 3 meses).

Puntos de recarga de bicicletas eléctricas

Instalación de puntos de recarga de bicicletas para bicicletas eléctricas en las zonas de aparcamiento para bicicletas.

Indicador: número de usuarios que realizan recarga.

Fuente: registro de la aplicación de recarga.

Kit básico de mantenimiento de bicicletas en las zonas de aparcamiento

Instalación de kits básicos de mantenimiento en las zonas de aparcamiento de bicicletas con mayor número de plazas. El número de kits de mantenimiento se ajustará a la demanda real. Como punto de partida se plantea instalar 5 kits en otras tantas zonas de aparcamiento.

Indicador: número de kits implantados.

Fuente: registros de la empresa.

Medidas



Duchas y vestuarios

Una de las barreras para el uso de la bicicleta en los viajes al trabajo es la necesidad de asearse antes de empezar a trabajar si el trayecto en bici ha supuesto una sudoración excesiva. La medida supone la instalación de duchas, vestuarios, taquillas y secadores para salvar los inconvenientes derivados del esfuerzo físico asociado al desplazamiento en bicicleta.

Indicador: número de usuarios de los vestuarios.

Fuente: registros de solicitudes de acceso a las zonas de vestuarios.

Sistema público de bicicletas interno

Instalación de un sistema de bicicletas de usos público en el interior del recinto del ITH para los desplazamientos internos de trabajadores y visitantes. Las bicicletas contarán con de pedaleo asistido y con dispositivo de localización GPS.

El número de aparca-bicicletas se ajustará a la demanda real. Como punto de partida se plantea empezar con 20 bicicletas.

Indicador: número de usuarios.

Fuente: registros de la aplicación de localización GPS

Préstamo de larga duración de bicicletas eléctricas para empleados

Implantación de un sistema de préstamo de bicicletas eléctricas para los empleados que lo soliciten. De este modo, los empleados no tendrán que afrontar los costes de adquisición de la bicicletea eléctrica. El sistema incluye el mantenimiento de las bicicletas.

El periodo de préstamo estará acotado (por ejemplo, 3 meses), posibilitando la rotación de las bicicletas a usuarios en lista de espera.

Indicador: número de usuarios.

Fuente: registros de préstamos.

Información sobre las facilidades para la movilidad ciclista

Elaboración y difusión en puntos visibles de un mapa que identifique las rutas tranquilas y seguras para llegar en bicicleta al ITH. Publicación de mapas con la ubicación de los aparcamientos para bicicletas. Paneles explicativos de la utilización del sistema público de bicicleta en el interior del recinto del ITH.

Indicador: número de puntos de información.

Fuente: registros de la empresa.

4.3. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Negociación con el CRTM para la mejora del transporte colectivo

Establecimiento de negociaciones con el Consorcio Regional de Transporte de la Comunidad de Madrid para mejorar la oferta de transporte colectivo que atiende al ámbito.

Indicador: número de servicios diarios que sirven al ITH.

Fuente: análisis periódico (cada año).

Es preciso negociar con el CRTM la mejora de la oferta de servicios de transporte colectivo en el ámbito.

Rutas de empresa

Actualmente, Indra Group dispone de una importante oferta de rutas de autobús de empresa en la Comunidad de Madrid que son utilizadas por, aproximadamente, el 4,6 % de sus empleados. Esta oferta se replicará y potenciará en el ITH, con el objetivo de servir, al menos, al 10 % de los trabajadores de este centro.

Indicador: número de usuarios.

Fuente: registros de los servicios de ruta de empresa.

Lanzadera de empresa desde la estación de Cercanías

Entre las rutas de empresa que Indra Group ofrece actualmente a sus empleados, algunas funcionan como lanzaderas desde importantes estaciones de transporte colectivo.

Se implantará un servicio de lanzadera desde la estación de Cercanías de San Fernando, la más próxima al ámbito.

Indicador: número de usuarios.

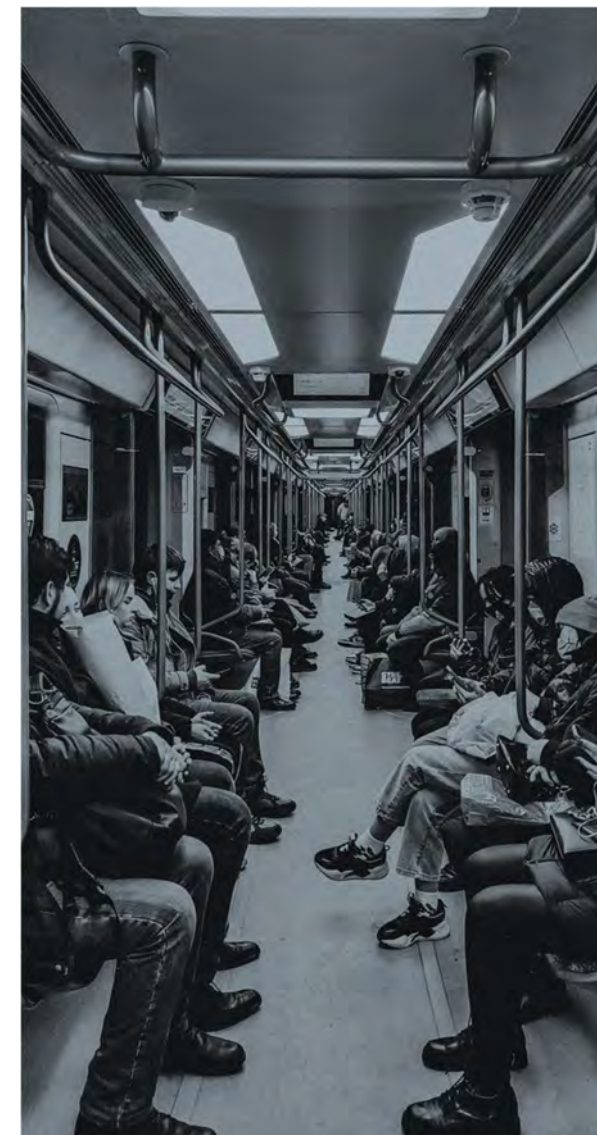
Fuente: registros de los servicios de lanzadera.

Ayuda al pago del abono de transportes

Puesta a disposición de los empleados de la posibilidad de acceder a ayudas al pago del abono transporte. La legislación fiscal contempla como pago en especie, exento del IRPF, este tipo de ayudas.

Indicador: número de trabajadores acogidos a las ayudas.

Fuente: registros de la empresa.



Medidas



Información dinámica en vestíbulos y zona comunes

Información dinámica en tiempo real sobre la oferta de transporte público: ubicación de las paradas, horarios de salida de los próximos servicios, etc.

Esta información se colocará en pantallas bien visibles en las zonas comunes más concurridas.

Indicador: número de puntos de información.

Fuente: registros de la empresa.

4.4. USO EFICIENTE DEL VEHÍCULO PRIVADO Y APARCAMIENTO

Gestión de accesos de vehículos privados

Como se ha señalado en el apartado 2.5.1, las principales vías de aproximación al ámbito son la A-2 y la M-50. La primera de estas vías registra frecuentes episodios de congestión en hora punta.

Para paliar, en parte, los efectos de la congestión de estos tráficos se asignarán los permisos de acceso al ITH de forma asimétrica, favoreciendo las entradas y salidas por el acceso norte, más próximo a la A-2, y restringiendo las entradas y salidas por el acceso sur, más próximo a la A-2.

La proporción de permisos de acceso por uno y otro punto se ajustará a la demanda real. Como punto de partida se plantea:

- Acceso norte: 75 %
- Acceso sur: 25 %

Indicador: % entradas/salidas por acceso.

Fuente: registros de acceso.

Aplicación de coche compartido

Implantación de una aplicación de coche compartido (carpooling) para los trabajadores del ITH. La aplicación pondrá en contacto a los usuarios y dará la posibilidad de compartir gastos.

Indicador: número de usuarios.

Fuente: registros de la aplicación.

Plan de transporte garantizado a casa

Implantación de un mecanismo que asegure a los usuarios de coche compartido el viaje de vuelta si se encuentran, inesperadamente, sin transporte a casa, debido a que su compañero haya tenido que cambiar sus planes de viaje. Puede incluir tarifas de taxi o transporte público, y da tranquilidad a la hora de participar en un acuerdo de carpooling.

Indicador: número de usos del mecanismo.

Fuente: registros de la aplicación.

Prioridad de reserva de plaza para los usuarios de coche compartido

Otorgamiento de prioridad para reservar plazas de aparcamiento a los usuarios de coche compartido. Esta prioridad estará enlazada con la aplicación de coche compartido.

Para evitar posibles fraudes se podrán hacer controles aleatorios en el control de accesos.

Indicador: número de reservas con prioridad.

Fuente: registros de la aplicación de reservas.

4.5. ELECTRIFICACIÓN DE FLOTAS

Electrificación de la flota de coches de empresa

Electrificación progresiva de la flota de coches de empresa, ya sean coches asignados a los empleados (por cargo, por funciones, etc.), ya sea de coches de uso múltiple.

Esta medida se coordina con la de inflación de puntos de recarga eléctrica.

Indicador: % de coches eléctricos.

Fuente: registros de la empresa.

Puntos de recarga de coches eléctricos

Instalación de puntos de recarga en una proporción significativa de plazas de aparcamiento.

El número de puntos de recarga se ajustará progresivamente a la demanda detectada. Como punto de partida se plantea que el 10 % de las plazas de aparcamiento dispongan de punto de recarga eléctrica.

Indicador: % de plazas con punto de recarga.

Fuente: registros de la empresa.

4.6. COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

Promoción del PMST

Dar a conocer a todos los empleados la aprobación y puesta en marcha del PMST.

Dar publicidad a las medidas a medida que se vayan implantando, así como realizar recordatorios periódicos de las medidas ya implantadas.

Indicador: número de publicaciones internas relacionadas con el PMST.

Fuente: registros de la empresa.



Publicidad de los resultados de los informes de seguimiento

Dar a conocer periódicamente a los trabajadores los resultados de los informes de seguimiento del PMST. La LMS obliga a la realización de un informe de seguimiento cada dos años. Se podrá aumentar la frecuencia de estas comunicaciones si el Área de Comunicación e Imagen considera que hay elementos suficientes y relevantes para su difusión.

Indicador: número de publicaciones de resultado de seguimiento.

Fuente: registros de la empresa.

Apartado específico en la intranet de la empresa

Implementación en la intranet de la empresa de un apartado específico, fácilmente localizable, donde se concentre toda la información relevante del PMST. Incluirá, especialmente, las medidas ya adoptadas y los procedimientos para que los trabajadores puedan disfrutar de aquellas medidas que requieran un registro previo.

También incluirá un espacio para preguntas frecuentes y los enlaces a las aplicaciones asociadas al PMST, como la aplicación de coche

compartido, la solicitud de ayudas al transporte público, el buzón de sugerencias, etc.

Indicador: existencia del apartado específico en la intranet.

Fuente: registros de la empresa.

Información específica para visitantes en la web

Implementación en la web de la empresa un apartado de “cómo llegar” con un indicativo cualitativo del grado de sostenibilidad de las distintas opciones.

Indicador: existencia del apartado específico en la web.

Fuente: registros de la empresa.

Buzón de sugerencias

Implementación en la intranet de la empresa de un buzón de sugerencias donde los empleados puedan expresar sus dudas sobre las medidas para fomentar la movilidad sostenible y segura, así como sus propuestas para mejora posible aspectos. Preferiblemente, el buzón de sugerencias se alojará junto al apartado específico de movilidad de la empresa.

Indicador: número de consultas en el buzón.

Fuente: registros de la empresa.

Cursos de conducción eficiente

Contratación de cursos de conducción eficiente para los empleados de la empresa. Se dará presencia a los trabajadores que realizan más desplazamientos dentro de la jornada laboral. Como segunda prioridad, se fijarán aquellos trabajadores utilizan la plataforma de coche compartido. Por último, se ampliarán estos cursos al resto de empleados que, habitualmente, usan su coche para acceder al trabajo.

Indicador: número de trabajadores a los que se les imparte el curso.

Fuente: registros de la empresa.

Cursos de conducción segura

Contratación de cursos de conducción segura para los empleados de la empresa. Se dará presencia a los trabajadores que realizan más desplazamientos dentro de la jornada laboral. Seguidamente, se dará prioridad a aquellos trabajadores utilizan la plataforma de coche compartido. Por último, se ampliarán estos cursos al resto de empleados que, habitualmente, usan su coche para acceder al trabajo.

Indicador: número de trabajadores a los que se les imparte el curso.

Fuente: registros de la empresa.

4.7. MEDIDAS DIRIGIDAS A VISITANTES

Entre las medidas descritas para los trabajadores, algunas de ellas se pueden adaptar para su aprovechamiento por parte de los visitantes y proveedores.

Entre ellas cabe destacar:

- Reuniones telemáticas

Las reuniones telemáticas no solo reducen las necesidades de desplazamiento de los trabajadores. También afectan positivamente a los visitantes que no requerirán su presencia física en el ITH.

- Comedores y cantinas

Aquellos visitantes que requieran una estancia prolongada en el ITH podrán hacer usos de los comedores y cantinas, evitando tener que desplazarse fuera del centro para comer.

- Aparcamiento para bicicletas y puntos de recarga

Los aparcamientos para bicicletas y los puntos de recarga de bicicletas eléctricas podrán ser utilizados tanto por los empleados como por los visitantes del centro.

- Sistema público de bicicletas interno

El uso del sistema público de bicicletas interno estará disponible tanto para los trabajadores como para los visitantes del ITH.

- Rutas de empresas y lanzaderas

Se dispondrá de un servicio en la que los visitantes que lo deseen puedan hacer uso, previa reserva, de los servicios de ruta de empresa y lanzadera desde la estación de Cercanías.

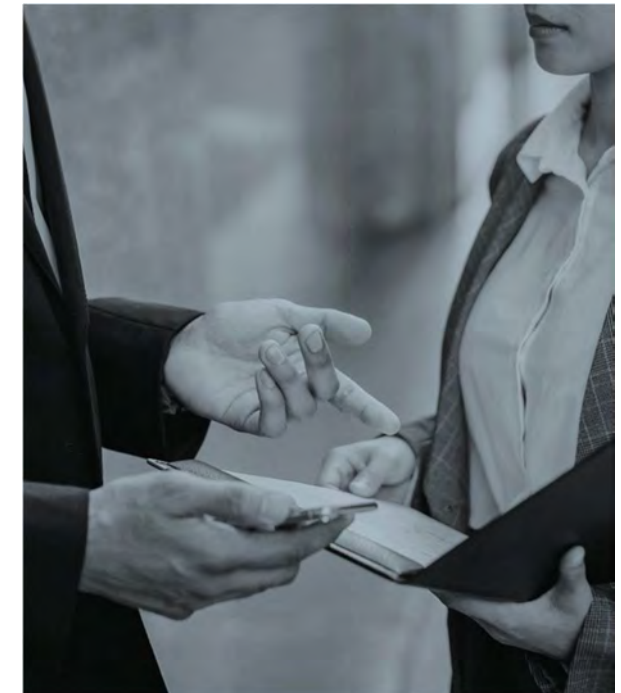
- Información dinámica en vestíbulos y zona comunes

Los visitantes se podrán beneficiar de la información en tiempo real sobre la oferta de transporte público que atiende al ITH.

- Información específica para visitantes en la web

Los visitantes se podrán beneficiar de la información en la web de la empresa de la

información referente a “como llegar”, pudiendo valorar entre las distintas opciones disponible.



Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

5. PLAN DE COMUNICACIÓN

Plan de comunicación

5.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

El plan de comunicación será liderado por el Área de Comunicación e Imagen de Indra Group. A continuación, se expone los principales aspectos a tener en cuenta en los procesos de comunicación y concienciación.

El plan de comunicación del Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo se concibe como un instrumento estratégico para garantizar la comprensión, aceptación y participación activa de la plantilla en las medidas propuestas.

A continuación, se exponen las líneas generales del plan de comunicación que el Área de Comunicación e Imagen deberá desarrollar en acciones concreta una vez entre en funcionamiento el ITH.

5.2. OBJETIVOS

El primer paso consiste en definir con precisión los objetivos comunicativos. Estos deben alinearse con los objetivos globales del PMST, tales como reducir el uso del vehículo privado, fomentar modos sostenibles, optimizar la accesibilidad al centro y mejorar la eficiencia energética asociada a los desplazamientos. Los objetivos comunicativos se centran en informar, sensibilizar

y movilizar, estableciendo indicadores claros de alcance, comprensión y cambio de comportamiento.

Los objetivos del presente plan de comunicación son:

- Informar de manera precisa y accesible
Garantizar que toda la plantilla conoce las medidas del PMST, su alcance, calendario de implantación, servicios disponibles y cambios operativos asociados. La información debe ser comprensible, actualizada y distribuida por canales adecuados a cada colectivo.
- Sensibilizar sobre la necesidad del cambio
Transmitir el contexto que justifica el PMST: congestión, emisiones, costes, seguridad vial, eficiencia energética y alineamiento con políticas regionales y europeas. El objetivo es generar conciencia sobre la importancia de transformar los patrones de movilidad.
- Promover la adopción de modos sostenibles
Impulsar un cambio real de comportamiento hacia alternativas como transporte público, lanzaderas corporativas, bicicleta, coche compartido, movilidad eléctrica o teletrabajo. La comunicación debe facilitar la transición,

reducir incertidumbres y destacar beneficios tangibles.

- Fomentar la participación activa de la plantilla
Invitar a los trabajadores a implicarse en el diseño, seguimiento y mejora del PMST. La participación aumenta la legitimidad del plan y mejora su eficacia.

El plan de comunicación no se limita a informar, sino también a sensibilizar, fomentar la participación y reducir las posibles barreras.

- Reducir barreras psicológicas y operativas
Abordar resistencias habituales: percepción de pérdida de comodidad, desconocimiento de alternativas, dudas sobre tiempos de viaje o seguridad. La comunicación debe anticipar estas barreras y ofrecer soluciones claras y basadas en datos.
- Reforzar la coherencia con la estrategia corporativa
Alineamiento del PMST con los valores de la empresa: innovación, sostenibilidad, bienestar laboral, eficiencia y responsabilidad social. El objetivo es que la movilidad sostenible se

Plan de comunicación

perciba como parte natural de la cultura corporativa.

- Generar confianza mediante transparencia

Comunicar de forma periódica los resultados del PMST: reducción de emisiones, uso de servicios, mejoras en accesibilidad, indicadores de satisfacción.

La transparencia fortalece la credibilidad del proyecto y mantiene el compromiso interno.

- Facilitar la comprensión operativa de los cambios

Asegurar que los empleados entienden cómo utilizar los nuevos servicios: rutas, horarios, aplicaciones, reservas, infraestructuras ciclistas, puntos de recarga, etc.

- Impulsar el sentido de pertenencia y orgullo corporativo

Posicionar el PMST como un proyecto emblemático que sitúa a la empresa como referente en sostenibilidad y movilidad inteligente.

Esto contribuye a reforzar la identidad corporativa y la percepción de impacto positivo.

- Asegurar la continuidad del mensaje en el tiempo

Garantizar que la comunicación no sea puntual o reactiva. Hay que mantener un flujo constante de información, recordatorios, actualizaciones y campañas temáticas que consoliden los nuevos hábitos de movilidad.

5.3. IDENTIFICACIÓN DE PÚBLICO OBJETIVO

La identificación de los públicos objetivos es un elemento crítico del plan de comunicación. En centro tecnológico gran tamaño, como el ITH, conviven perfiles muy diversos: personal técnico, equipos de desarrollo, personal administrativo, mandos intermedios, directivos, personal de soporte y trabajadores con horarios especiales. Cada grupo presenta patrones de movilidad distintos, por lo que la comunicación se segmentará para maximizar su eficacia y evitar mensajes genéricos que pierdan impacto.

El plan debe incluir un análisis detallado de las barreras comunicativas y de percepción existentes. Entre las más habituales se encuentran la resistencia al cambio, la percepción de pérdida de comodidad, la falta de información sobre alternativas y la desconfianza en la eficacia de las medidas. Identificar estas barreras permite diseñar

mensajes que las aborden de forma directa, transparente y basada en datos.

5.4. LOS MENSAJES

La narrativa central del plan de comunicación se ha planteado con un enfoque de valor compartido. No se trata únicamente de promover la sostenibilidad ambiental, sino de destacar beneficios tangibles para la plantilla: reducción del estrés asociado al tráfico, ahorro económico, mejora del bienestar, mayor puntualidad, acceso a servicios de movilidad más eficientes y contribución a la reputación corporativa. Esta narrativa se plantea de manera coherente en todos los canales.

Dada la magnitud del ITH, más de 12.000 empleados en un único emplazamiento, la comunicación se planificará con criterios de segmentación, consistencia y continuidad, asegurando que cada colectivo reciba mensajes relevantes y adaptados a su realidad operativa.

Se plantea una comunicación segmentada por colectivos y objetivos, adaptando los mensajes a cada realidad.

Plan de comunicación

La claridad y la precisión son esenciales para evitar interpretaciones erróneas y garantizar la adopción progresiva de las medidas.

Los mensajes clave se estructurarán en torno a tres ejes:

- Información operativa (qué medidas se implementan y cómo utilizarlas).
- Impacto (por qué son necesarias y qué beneficios generan).
- Participación (cómo puede cada empleado contribuir).

La comunicación se apoyará en datos verificables y actualizados. Se realizarán informes periódicos sobre reducción de emisiones, uso de las facilidades para la movilidad activa, incremento del uso del transporte público, uso de las aplicaciones de coche compartido, número de usuarios de lanzaderas o evolución del teletrabajo, entre otros, con objeto de reforzar la credibilidad del PMST.

Los mensajes clave se estructurarán en torno a tres ejes: información operativa, impacto y participación

La transparencia en los resultados, tanto positivos como mejorables, es esencial para mantener la confianza de la plantilla.

Un elemento clave del plan es la creación de una identidad visual específica para el PMST. El Área de Comunicación e Imagen generará una identidad de producto coherente con la marca corporativa, pero lo suficientemente diferenciada para facilitar el reconocimiento inmediato de los contenidos relacionados con movilidad sostenible.

La consistencia visual contribuye a reforzar la percepción de un proyecto estructurado y estratégico.

El plan de comunicación también prevé prestar la atención necesaria a la gestión de crisis y contingencias. Incidencias en el transporte público, cambios regulatorios o ajustes en las medidas del PMST requieren una comunicación ágil, precisa y coordinada.

El plan prevé tener en consideración los protocolos de actuación, responsables y tiempos de respuesta para garantizar que la información fluya de manera ordenada y fiable.

5.5. LOS CANALES

El Área de Comunicación e Imagen debe contemplar un ecosistema multicanal combinando herramientas digitales y presenciales.

Los canales digitales (intranet, newsletters, aplicaciones corporativas, paneles interactivos, notificaciones push) serán fundamentales.

Sin embargo, también se prestará atención a los soportes físicos necesarios para la identificación de las medidas, como señalética, cartelería en zonas comunes, pantallas informativas y puntos de información varios puntos del ITH.

Adicionalmente, plan incorporará, además, acciones de comunicación experiencial, como jornadas de movilidad, pruebas de vehículos eléctricos, demostraciones de aplicaciones de movilidad, talleres de planificación de rutas o visitas guiadas a infraestructuras de transporte.

Estas acciones experienciales permiten transformar la información en experiencia, facilitando la adopción de nuevos hábitos.

Se plantea un ecosistema de comunicación multicanal combinando herramientas digitales y presenciales.

Plan de comunicación

Los mandos intermedios deben desempeñar un papel activo como multiplicadores de los mensajes. Por ello, el Área de Comunicación e Imagen diseñará acciones específicas de capacitación y alineamiento dirigidas a este colectivo de mandos intermedios.

Su capacidad de influencia directa sobre los equipos los convierte en actores clave para reforzar la coherencia y la continuidad de la comunicación.

5.6. FASES

El plan de comunicación se desarrollará en varias fases:

- La fase inicial, de sensibilización, se centrará en explicar el contexto, los retos de movilidad del centro y la necesidad de actuar.
- La fase de lanzamiento presentará las medidas concretas del PMST, acompañadas de guías prácticas y recursos de apoyo.
- La fase de consolidación reforzará los mensajes, resolverá dudas y mostrará resultados preliminares.

- Finalmente, la fase de mantenimiento asegurará la continuidad y actualización de la información.

A lo largo de todas estas fases, se fomentará la participación activa de la plantilla mediante mecanismos de escucha y retroalimentación.

Se realizarán encuestas periódicas, foros internos, sesiones informativas, grupos focales y canales de consulta directa que permitan identificar necesidades, ajustar medidas y reforzar la percepción de que el PMST es un proyecto colaborativo.



Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.

6. PLAN DE SEGUIMIENTO

Plan de seguimiento

6.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

El plan de seguimiento del presente PMST se concibe como un proceso continuo y estructurado con el fin de garantizar que las medidas implantadas evolucionan de forma coherente con los objetivos estratégicos definidos por la empresa.

No se trata únicamente de verificar el grado de ejecución, sino de evaluar de manera sistemática los efectos reales del PMST sobre los patrones de movilidad, la eficiencia operativa y los impactos ambientales y sociales asociados.

En centro como el ITH, con más de 12.000 empleados, el seguimiento adquiere una relevancia crítica para gestionar la complejidad organizativa y la diversidad de perfiles laborales.

El plan de seguimiento se plantea con el objetivo de capturar esta heterogeneidad, diferenciando resultados por colectivos, turnos, modalidades de trabajo y tipologías de desplazamiento, con el fin de orientar ajustes precisos y eficaces.

En este contexto, la transparencia es erige como un pilar básico del seguimiento del PMST del ITH. El plan de seguimiento se acompaña de mecanismos de comunicación interna de los principales resultados, de forma comprensible y

periódica, con el objetivo de reforzar la credibilidad del PMST y fomentar la corresponsabilidad de la plantilla en la consecución de los objetivos de movilidad sostenible.

El plan contempla la elaboración de informes de seguimiento periódicos. Estos informes recogerán de forma sistemática el estado de las medidas, la evolución de los indicadores y las principales conclusiones.

Estos informes de seguimiento constituirán la base para la rendición de cuentas interna y externa, así como para los procesos de revisión y actualización del PMST.

6.2. PANEL DE INDICADORES

El núcleo del plan de seguimiento se articula en torno a un sistema de indicadores de movilidad claramente definido.

A continuación, se presenta un resumen de este plan de seguimiento. Las fuentes para la obtención de los indicadores se roge en el capítulo 4, dentro de la definición de cada medida.

Reducción de la movilidad y laminación de las horas punta

MEDIDA	INDICADOR
Teletrabajo	% horas anuales teletrabajadas
Jornada flexible	% de llegadas en la hora más cargada
Reuniones telemáticas	% de empleados con licencias de programas para reuniones telemáticas
Comedores y cantinas	número de empleados que utilizan los comedores y cantinas
Otros servicios para los empleados	número de usuarios de los servicios al empleado

Fomento de la movilidad activa

MEDIDA	INDICADOR
Aparcamientos para bicicletas	número de usuarios
Puntos de recarga bicicletas eléctricas	número de usuarios
Kit básico de mantenimiento de bicicletas	número de kits implantados
Duchas y vestuarios	número de usuarios
Sistema público de bicicletas interno	número de usuarios del sistema
Préstamo de larga duración de bicicletas eléctricas	número de usuarios
Información sobre las facilidades para la movilidad ciclista	número de puntos de información

Plan de seguimiento

Fomento del transporte colectivo

MEDIDA	INDICADOR
Negociación CRTM para la mejora del transporte colectivo	número de servicios diarios que sirven al ITH
Rutas de empresa	número de usuarios
Lanzadera estación de Cercanías	número de usuarios
Ayuda al pago del abono de transportes	número de beneficiarios
Inform. dinámica en zona comunes	Número de puntos de información

Uso eficiente del vehículo privado y aparcamiento

MEDIDA	INDICADOR
Gestión de accesos vehículo privado	% entradas/salidas por acceso
Aplicación de coche compartido	número de usuarios
Plan de transporte garantizado a casa	número de usos
Prioridad de reserva de plaza para coche compartido	número de reservas con prioridad

Las encuestas de satisfacción son un elemento complementario a los indicadores

Electrificación de flotas

MEDIDA	INDICADOR
Electrificación de flota de coches de empresa	% de coches eléctricos
Puntos de recarga de coches eléctricos	% de plazas con punto de recarga

Comunicación y sensibilización

MEDIDA	INDICADOR
Promoción del PMST	número de publicaciones internas relacionadas con el PMST
Apartado específico en la intranet de la empresa	existencia del apartado específico en la intranet
Inform. específica para visitantes en la web	existencia del apartado específico en la web
Buzón de sugerencias	número de consultas
Cursos de conducción eficiente	número de trabajadores a los que se les imparte el curso
Cursos de conducción segura	número de trabajadores a los que se les imparte el curso

6.3. OTROS ELEMENTOS PARA EL SEGUIMIENTO

Además del seguimiento de las medidas sobre la base de los indicadores expuestos, se utilizarán

otras herramientas adicionales para completar la evaluación del grado de eficacia del PMST.

El principal elemento de contrato será la realización periódica de encuestas de satisfacción de los trabajadores respecto a la utilidad y aceptación de las medidas implantadas.

Estas encuestas permitirán incorporar a la evaluación de la marcha del PMST aspectos cualitativos que normalmente no tienen reflejo en los indicadores. Además, servirán para recoger posibles áreas de mejora del plan que no hayan sido recogidas en el buzón de sugerencias.

Las encuestas de satisfacción, junto con los espacios de participación, como el buzón de sugerencias, permiten interpretar mejor los resultados numéricos, identificar barreras no previstas y detectar oportunidades de mejora en la implantación de las medidas.

6.4. PERIODICIDAD

De acuerdo con lo estipulado en la LMS, se realizará un informe de evaluación cada dos años.

Cuando sea posible los indicadores que se generan de forma automática se recogerán de forma continua (por ejemplo, % de horas

Plan de seguimiento

teletrabajadas, número de usuarios de las rutas de empresa, etc.).

Cuando los indicadores requieran de acciones concretas para su medición (por ejemplo, usuarios de los aparcamientos para bicicletas, número de servicios de transporte público que sirven al ITH, etc.) se realizará una evaluación, al menos anual, siendo preferible trimestral si su realización no es complicada ni requiere muchos recursos.

Independientemente de la periodicidad del informe, este recogerá una evolución con carácter anual, reflejando la evolución del PMST año a año.

6.5. GOBERNANZA

La gobernanza del seguimiento es un aspecto esencial para su éxito. Con la aprobación del PMST se nombrará un gestor de movilidad que centralizará las labores de gestión del plan.

Entre sus labores estará la de asegurar un adecuado seguimiento del PMST. Para ello contará con los recursos necesarios y con la colaboración de las distintas áreas de la empresa implicadas y de la representación de las personas trabajadoras, con objeto de garantizar una visión transversal y compartida.

Las labores de seguimiento se integrarán en los procesos de toma de decisiones de la empresa. De este modo, los resultados obtenidos servirán como base para priorizar inversiones, modificar políticas, reforzar determinadas medidas o descartar otras, manteniendo siempre la coherencia con la estrategia corporativa.

6.6. GESTIÓN DEL CAMBIO

Las tareas de seguimiento del PMST deben integrar de forma sistemática la evolución de los factores que inciden en el ITH. Son las denominadas condiciones dinámicas: elementos identificados en la fase inicial de implantación que, con el paso del tiempo, pueden experimentar cambios significativos y alterar el contexto de movilidad de la empresa.

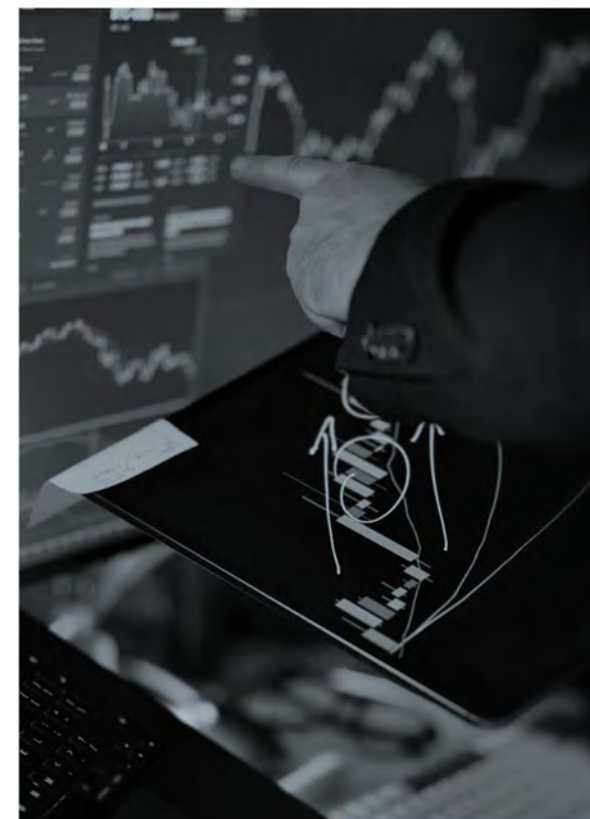
Estas condiciones dinámicas pueden ser tanto internas (por ejemplo, de índole organizativa) como externas (por ejemplo, cambios en la oferta de transporte público).

El plan de seguimiento estará atento a este tipo de cambios de forma continuada, de cara a valorar su incidencia y, en su caso, proceder a la revisión y reformulación algunas medidas del PMST.

En particular prestará especial atención a la evolución del marco regulatorio y de las políticas

públicas de movilidad sostenible para asegurar el alineamiento del PMST con dichos aspectos.

Es preciso estar atento a los cambios en las condiciones que influyen en la movilidad de la empresa



Este documento es copia original firmado. Se han ocultado los datos personales en aplicación de la normativa vigente.



MAYO 2026

Arquitectura:

Ortiz. Leon
ARQUITECTOS

Consultor Movilidad:

OPCIONA
Gestión y Proyectos, s.l.