

Plan de movilidad sectorial | Sector Salud



Introducción

El soporte de las actividades humanas, especialmente en los centros urbanos es el transporte. Todos los días, inician con un viaje al trabajo, al estudio o por ocio; y con el envío de productos o materias primas de alguna actividad productiva. Por esto, el transporte es una parte esencial del desarrollo humano y de la actividad de los países (Dario Hidalgo & Huizenga, 2013; Lizárraga Mollinedo, 2006). Sin embargo, el actual modelo de transporte urbano basado en viajes de grandes distancias y realizados en vehículos privados (individuales) impulsados por combustibles fósiles genera impactos sociales, económicos y ambientales, que hacen de éste un modelo insostenible (Zeng, Hidalgo, & Mani, 2014). Por lo anterior, gobiernos, instituciones internacionales, expertos y administradores se han unido para intervenir en cuestiones de movilidad desde la perspectiva de una movilidad sostenible (Pozueta, 2000).



¿Qué es movilidad sostenible?

Durante el foro de Transporte Sostenible de América Latina celebrado en Bogotá en el año 2011, ocho (8) gobiernos latinoamericanos dieron la siguiente definición de transporte sostenible: “La provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social y mejora de la calidad de vida y competitividad; ofreciendo acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todos, al tiempo que mitiga los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo,

sin comprometer el desarrollo de las futuras generaciones” (Darío Hidalgo, 2011). Por lo anterior, la movilidad sostenible obliga a un cambio de paradigma en la planificación e inversión del transporte que puede resumirse en 3 tipos de acciones: 1) Evitar viajes largos e innecesarios, 2) Cambiar el movimiento de bienes y personas a medios más eficientes y 3) Mejorar la tecnología y la operación de los servicios de transporte (Dalkmann & Brannigan, 2007).

La movilidad sostenible busca fomentar las formas de transporte no motorizadas, y el transporte público por encima del transporte individual (Figura 1).

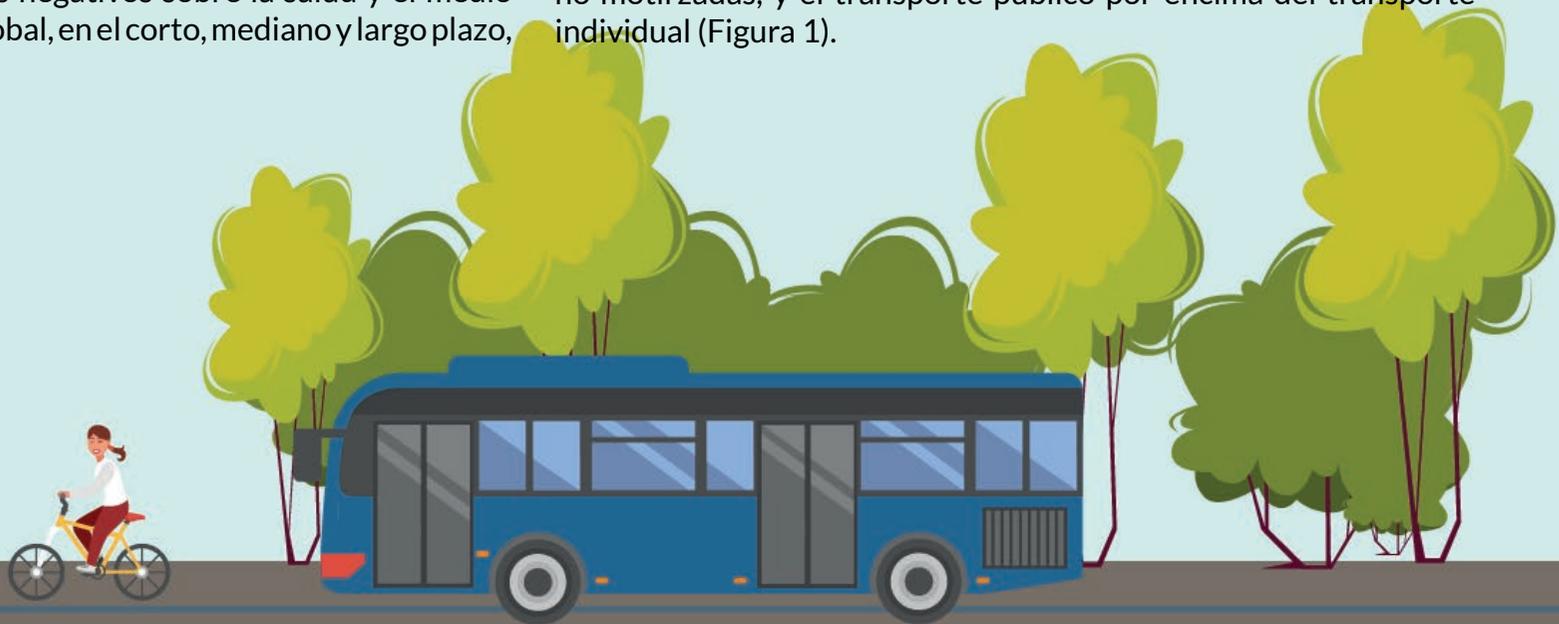
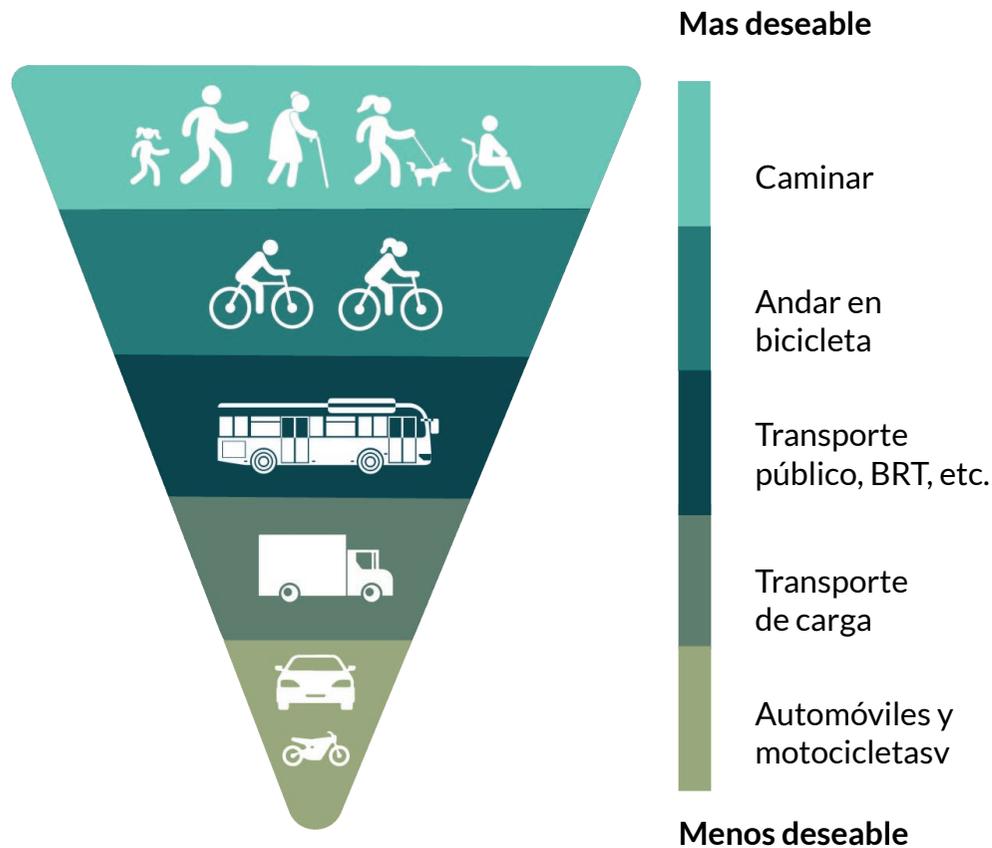


Figura 1. Pirámide jerárquica de modos de transporte



Las acciones que buscan una movilidad sostenible en un territorio se agrupan en un Plan de Movilidad Sostenible (PMS), que busca mejorar la accesibilidad de las áreas urbanas y proveer un transporte de alta calidad y sostenible. En el caso de la Ciudad de Santiago de Cali, el PMS se denomina Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – Visión 2030, también conocido como PIMU, que cuenta entre sus objetivos el “Fomentar un cambio de actitud y de comportamiento con el objetivo de hacer un mejor uso de los medios de transporte sostenibles”. Para mayor información consultar el link: http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/103061/actualizacion_pimu_vision/

¿Cómo se relaciona la movilidad con la calidad del aire de la ciudad?

Los vehículos constituyen las fuentes móviles de contaminación del aire, dado que emiten diversos contaminantes entre los que se destacan el Dióxido de Carbono (CO₂), el cual es considerado un gas de efecto invernadero. Así mismo, éstos emiten material particulado, de diversos tamaños, destacándose el PM2.5 que deteriora la calidad del aire y tiene repercusiones sobre la salud de la población. De acuerdo con el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali – Visión 2028 (PIMU) el parque automotor contribuye (Figura 2) con 2.534.290,2 ton/año de CO₂ (DAPM, 2017). Y según la Actualización del Inventario De Emisiones De Santiago De Cali (2017), el parque automotor contribuye con el 93% de la generación del material particulado (MP) de la ciudad (Figura 3) (Fundación sin ánimo de lucro Ecológica Fulecol, 2017).

Fuente: Elaboración propia a partir de (DAPM, 2017)

Figura 2. Contribución por tipo vehicular a la emisión de CO₂ en Santiago de Cali

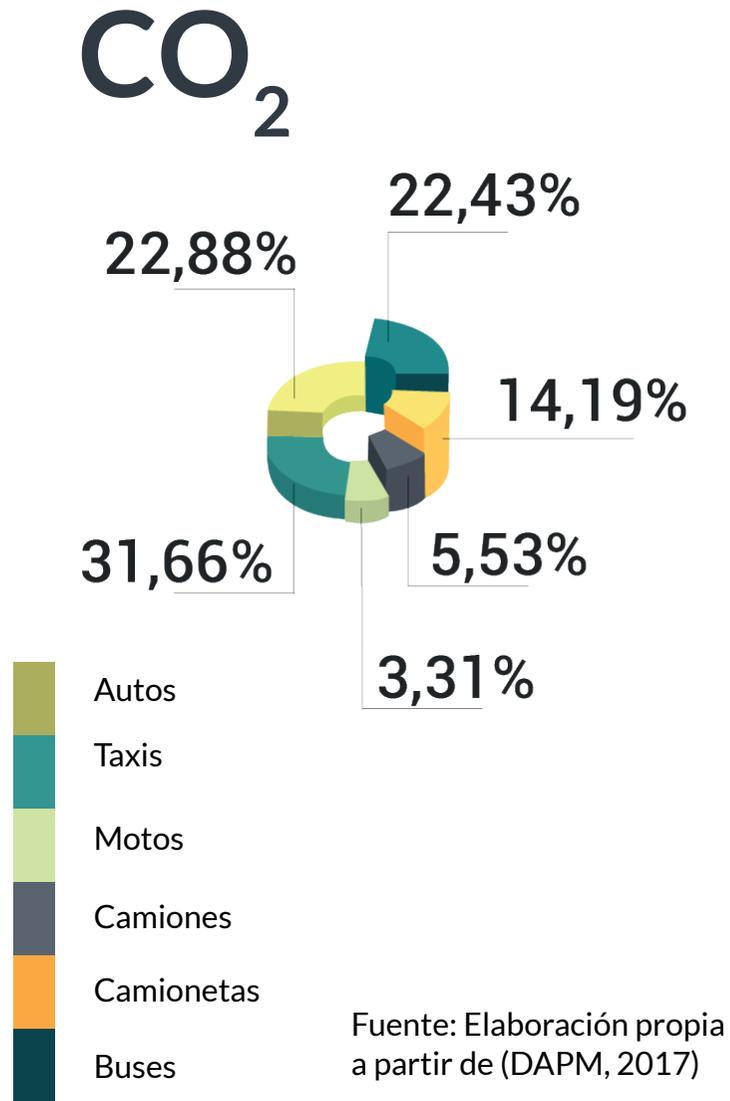
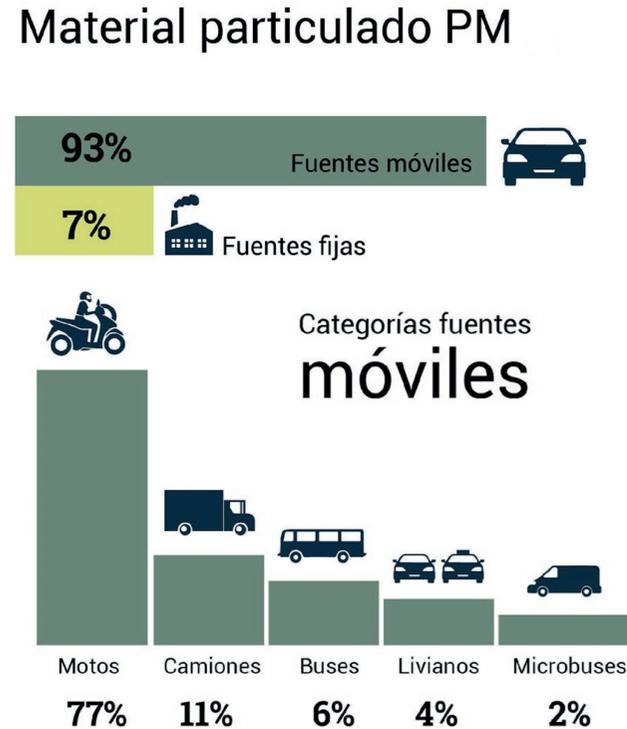


Figura 3. Contribución por tipo vehicular a la emisión de PM en Santiago de Cali



Fuente: Elaboración propia a partir de (Fundación sin ánimo de lucro Ecológica Fulecol, 2017)

Por lo anterior, el Programa de Aire Limpio de Santiago de Cali, incluye dentro de sus seis estrategias de acción la Promoción de la Movilidad Sostenible. Para más información consultar el link: <http://www.cali.gov.co/dagma/publicaciones/135573/estudios-e-investigaciones-sobre-la-calidad-del-aire/>

¿Qué beneficios tiene la movilidad sostenible?

Dentro de los beneficios que ofrece la implementación de una Movilidad Sostenible en la ciudad se encuentran los siguientes (Figura 4):

Figura 4. Beneficios de la movilidad sostenible



Estrategias de movilidad sostenible

Existen ocho (8) tipos de estrategias de acuerdo al enfoque que considere cada una para implementar la movilidad sostenible (Lopez-ruiz, Christidis, Demirel, & Kompil, 2013).

Tabla 1.
Estrategias de movilidad sostenible

Estrategias	Descripción	Potencial de reducción (ktons CO ₂)
Inversión y mantenimiento	Inversiones en modernización de la flota vehicular y su mantenimiento, hacen que el servicio de transporte público sea más atractivo	713-894
Cobertura y frecuencia	Mejorar la cobertura y frecuencia de los servicios de transporte público	917-1150
Pago integrado	Mejorar el servicio de transporte público mediante un sistema de recaudo único e integrado	471-591
Esquemas de bicicletas públicas	Inversiones en infraestructura para servicios de bicicletas públicas	781-979

Estrategias	Descripción	Potencial de reducción (ktons CO ₂)
Tecnologías de la información	Incorporación de tecnologías de la información en la logística urbana	951-1152
Uso de modo de transportes alternativos	Promover el uso de modos de transportes alternativos por ejemplo bicicletas para la carga urbana.	612-767
Planes de movilidad corporativos o escolares	Promover la creación de planes de movilidad en las empresas, colegios y universidades, para mejorar las prácticas de transporte en estos grandes atractores de viajes.	680-852
Programas de auto-compartido	Crear esquemas de auto-compartido o car shering / carpooling.	442-554
Teletrabajo	Incentivar el teletrabajo como práctica para disminuir la cantidad de viajes diarios.	1019-1278

Tabla 1.
Estrategias de movilidad sostenible

Tabla 1.
Estrategias de movilidad sostenible

Estrategias	Descripción	Potencial de reducción (ktons CO ₂)
Sistemas de información de viajes intermodal	Crear un sistema de información que permita conocer en tiempo real tiempos de viaje y tiempos de espera en la integración multimodal.	849-1065
Zonas de parqueo integrado	Creación de zonas de "park and ride"	510-639
Reasignación del espacio en vía	Reasignar el espacio en las vías, dando prioridad a modos de transporte sostenible, ej., carriles sólo bus	985-1235
Medidas de gestión de parqueo	Regular el parqueo en vía.	781-979
Manejo dinámico del tráfico	Implementar sistemas de manejo dinámico del tráfico, para controlar en tiempo real el flujo y evitar la congestión.	408-511

Estrategias	Descripción	Potencial de reducción (ktons CO ₂)
Zonas de baja velocidad	Crear zonas de baja velocidad, mediante el uso de restricciones físicas o sanción.	476-596
Campañas de información y marketing	Promover el uso de sistemas de transporte sostenible mediante el uso de estrategias de marketing.	629-788
Eco-conducción	Promover mediante campañas educativas el uso eficiente del vehículo por parte de los conductores.	153-192
Cobros por congestión	Definir zonas en las cuales el acceso sea restringido o cobrado durante los periodos de mayor demanda y congestión.	1495-1874
Zonas de baja emisión	Restringir el acceso sólo a vehículos que cumplan con algún estándar de emisión.	849-1065

Tabla 1.
Estrategias de movilidad sostenible

Fuente: (Lopez-ruiz et al., 2013)

Movilidad en la ciudad de Santiago de Cali

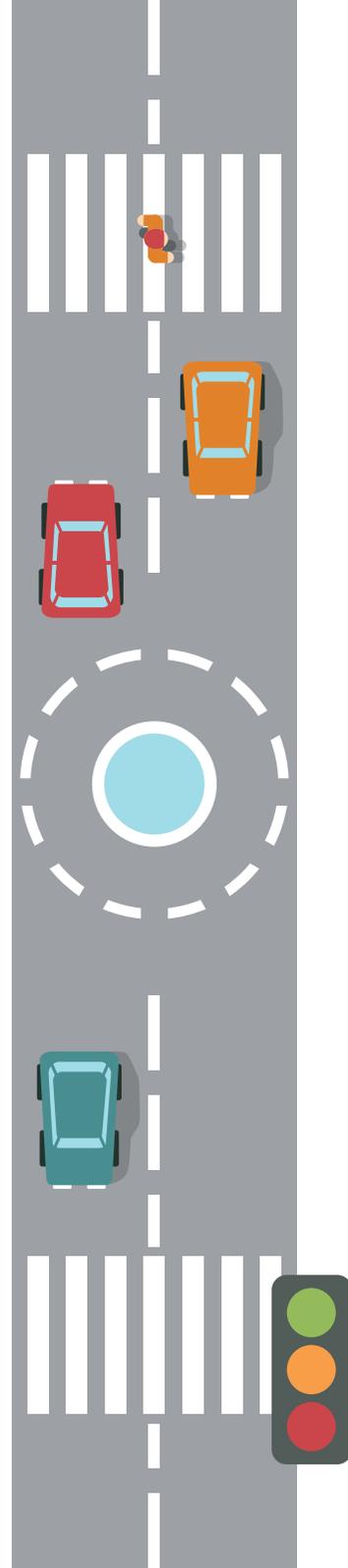
Los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2015 muestran que en el municipio de Cali se realizan 3,603,297 viajes en un día típico. El 32.6% son viajes a pie y el 4.5% en bicicleta, el 21.4% en transporte público colectivo (TPC tradicional 4.33%, TP campero 2.06%, SITM-MIO 14.34% y transporte intermunicipal 0.70%), el 5.7% en transporte público individual, el 2.7% en transporte especial, el 30.8% en transporte privado (automóvil 14.5% y Moto 16.3%), el 2% en transporte público informal y el 0.2% restante corresponde a vehículos de tracción animal y otros (Universidad del Valle, 2018).

La movilidad de Cali se realiza principalmente en modos motorizados (2,265,956 viajes), de los cuales el transporte público representa el 21.4% (1,051,835 viajes en un día típico), de esto el 49.1% (516,965) se hacen en el SITM-MIO, el 19.6% (205,834) en transporte público individual (taxi), el 14.8% (156,002) en transporte colectivo tradicional (Universidad del Valle, 2018).

Por otro lado, el transporte en vehículos particulares ha crecido, esto se refleja en la tasa de motorización, que se define como la cantidad de vehículos motorizados por cada 1.000 habitantes

en un lugar y un período determinado. Ésta tasa, en un período de 12 años (2005 - 2016) se ha incrementado en un 121%, pasando de 113,46 vehículos y motos particulares por cada mil habitantes en 2005 a 251,28 vehículos y motos particulares por cada mil habitantes en 2016. El mayor incremento lo ha presentado las motos, con un aumento del 201% (pasó de 28,6 motos particulares por cada 1000 habitantes a 86,3 motos particulares por cada 1000 habitantes), mientras que los vehículos particulares han crecido en un 94% durante este periodo (pasó de 84,8 vehículos particulares por cada mil habitantes a 165,0 vehículos particulares por cada mil habitantes) (DAPM, 2017).

La tasa de viajes al día por persona es el promedio de viajes que realiza la población mayor a 5 años en una unidad de análisis, que en Cali es de 1,52 viajes por persona. La razón más común para viajar diariamente es el viaje de vuelta al hogar con un 46,3% (1.669.991) de los viajes realizados en el día. En segundo lugar, están los viajes de movilidad obligada, es decir aquellos relacionados con trabajo o estudio, los cuales representan un 27,5% (990.544) del total diario (DAPM, 2017).



Diagnóstico del sector

El Sector Salud comprende las instituciones prestadoras de servicios de salud de la ciudad. Son de especial interés, aquellas ubicadas en la zona ZER 4: Clúster – Salud Imbanaco definido en el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali - PIMU – Visión 2030 (DAPM, 2017), que incluye la Centralidad Ciudad Médica definida dentro del Plan de Ordenamiento Territorial 2014 (Consejo Municipal de Santiago de Cali, 2014), debido a que en esta zona se concentran entidades prestadoras de servicios de salud, y que los planes de movilidad son dependientes, entre otras cosas, del territorio en el cual se ubiquen las instituciones.

El sector salud cuenta con las ambulancias, como fuentes de emisiones móviles propias de sus actividades, que además afectan la movilidad de las zonas en las cuales se ubican las instituciones prestadoras de salud. El diagnóstico del sector que se presenta en este apartado se construyó a partir de información secundaria de la zona de especial interés y de las comunas que cuentan con un mayor número de servicios de salud. En primera instancia, la Centralidad Ciudad Médica cuenta con un amplio servicio del SITM y vías que garantizan su conectividad, además de 2.6km de ciclo-rutas proyectadas (Alcaldía de Santiago de Cali, 2017). Por otro lado, en el PIMU se establece que para la zona, la oferta legal de facto disponible de lugares de estacionamiento fuera de vía para vehículos tiene la capacidad de absorber la demanda total en la franja horaria estudiada (7:00 a 20:00 horas), incluyendo la demanda total en vía (DAPM, 2017). Así mismo, partiendo del hecho que el mayor número de hospitales y clínicas se ubican en las comunas 19, 2 y 3, se observó que éstas son atractores de viajes principalmente en vehículos privados, los cuales representan

el 42,75%, 64,13% y 54% de participación del total de viajes para cada comuna respectivamente (DAPM, 2017). El segundo medio de movilidad más usado en estas comunas es el transporte público colectivo con un 45,21%, 23,99% y 36,96% de los viajes respectivamente (DAPM, 2017). En cuanto al nivel de servicio, se encontró que para las comunas 2 y 3, las vías arterias evaluadas en su mayoría presentan niveles de servicio C (velocidad del viaje de alrededor del 50% de la velocidad de flujo libre), E (velocidad del viaje de alrededor del 33% de la velocidad de flujo libre), y F (velocidad del viaje de alrededor del 25% de la velocidad de flujo libre) (Departamento Administrativo de Planeación Municipal – DAPM & Universidad del Valle, 2015), mientras que para la comuna 19, las vías evaluadas oscilan en todos los rangos.

Objetivo del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial

Reducir las emisiones generadas al aire por los desplazamientos desde y hacia el lugar de origen y destino de los diferentes usuarios de las empresas y organizaciones del sector, incentivando el cambio modal hacia el uso de transporte público, bicicleta y caminata.

Metas del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial

A continuación, se presentan las metas del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial:

1. Disminuir el 5% de las emisiones de CO₂ provenientes del parque automotor a 2022.
2. Aumentar en un 5% la cantidad de personas de empresas y organizaciones del sector que utilicen transporte público, bicicleta o caminata como medio de desplazamiento.
3. Conformar mesas de trabajo sectoriales, en pro de la Movilidad Sostenible, cuyas reuniones tengan una frecuencia semestral y permitan la formulación de estrategias sectoriales por una movilidad sostenible.

Indicadores del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial

Se proponen tres indicadores generales para el desarrollo del Plan de Movilidad Sectorial, y adicionalmente, para cada estrategia se propone por lo menos un indicador para el seguimiento de esta:

- Emisiones de CO₂ anuales evitadas (ver ecuación de cálculo de CO₂ en el apartado correspondiente).

$$EECO_2 = ECO_2 \text{ ant} - ECO_2 \text{ act} \quad \text{Ecn.1}$$

Donde,

$EECO_2$ son las Emisiones de CO₂ evitadas del año de cálculo del indicador.

$ECO_2 \text{ ant}$ son las emisiones de CO₂ del año anterior al del cálculo del indicador.

$ECO_2 \text{ act}$ son las emisiones de CO₂ del año de cálculo del indicador.

- Porcentaje de viajes en transporte particular evitados anualmente, cada empresa u organización deberá definir cómo alcanzará la meta del 5%. La ecuación del indicador será:

$$\% \text{viajes evitados} = \frac{\text{Viajes en transporte particular anuales}}{\text{Viajes en transporte particular del diagnóstico}} \times 100 \quad \text{Ecn. 2}$$

- Reuniones de las mesas sectoriales realizadas en el año, el indicador deberá ser igual a 1 y tendrá la siguiente ecuación:

$$\text{Reuniones sectoriales} = \frac{\text{Reuniones realizadas}}{2} \quad \text{Ecn. 3}$$

Estrategias de movilidad sostenible sectoriales y sus indicadores asociados

A continuación, se proponen para el sector las siguientes estrategias de movilidad sostenible:

- Promoción de los viajes a pie: la promoción dentro de los empleados de la caminata desde y hacia sus lugares de trabajo, puede potenciarse con los recursos disponibles para la promoción de hábitos de vida saludables. En este sentido, a través de aplicaciones móviles (que facilite el compartir rutas de desplazamiento para realizar los viajes en grupo, calcular el dinero ahorrado, las calorías quemadas y la disminución de emisiones atmosféricas como contribución al mejoramiento del medio ambiente), se pueden fomentar grupos de caminantes que vayan hacia la misma zona, bien sea porque allí se encuentra su residencia o porque allí puede conectarse al sistema de transporte público colectivo de pasajeros. La promoción de estos viajes puede hacerse teniendo en cuenta que las distancias menores a 1 km, la caminata constituye el modo de desplazamiento más rápido frente a las otras alternativas (Pozueta, 2000). Así mismo, esta actividad puede contar con incentivos como elementos (camisas, gorras, termos, etc.) que la organización otorgue a aquellos que se inscriban dentro del programa.

Además, la institución de salud puede fomentar esta práctica a través de la adecuación de espacios de duchas y casilleros con asignación de éstos de manera preferencial para aquellas personas que demuestren su desplazamiento no motorizado hacia el sitio de trabajo.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

$$\% \text{ viajes a pie} = \frac{\# \text{ personal se moviliza a pie}}{\# \text{ personal de la organización}} \times 100$$

- Promoción de los viajes en bicicleta: la promoción de viajes en bicicleta puede articularse con las campañas de promoción de hábitos de vida saludables. Existen en el mercado diferentes aplicaciones que informan sobre rutas seguras o calorías quemadas, que las organizaciones del sector pueden utilizar. Además, en distancias menores a 10km, este medio de transporte es tan eficaz como el desplazamiento en automóvil particular, ocupando 15 veces menos espacio, y más eficaz que el desplazamiento a pie (Pozueta, 2000). Para ello, cada organización deberá contar con cicloparquederos, canaletas para facilitar el tránsito de la bicicleta en caso de requerir el desplazamiento por escalas. Por otro lado, es posible que desde el sector se promueva la extensión del proyecto “BiciMio” para las zonas de mayor concentración de organizaciones del sector, o disponer de un sistema de préstamo de bicicletas para empleados. Dentro de los incentivos que se pueden establecer están los suveniers (camisas, gorras, termos, luces, etc.), la divulgación y aplicación de la Ley 1811 de 2016 en el caso de entidades públicas con el artículo 5 en el cual se establece la compensación de medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta (con un máximo de 8 medios días remunerados al año), o facilidades de préstamo para adquisición de bicicletas, entre otros. Así mismo, las instituciones pueden permitir la selección de horarios flexibles que se adecuen a la necesidad de desplazamiento (para salir más temprano o llegar más tarde), incluyendo un descanso adicional de 15 minutos (diseñado para permitir el cambio de ropa para el inicio de la jornada laboral).

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

$$\% \text{ viajes en bicicleta} = \frac{\# \text{ personal se moviliza en bicicleta}}{\# \text{ personal de la organización}} \times 100$$

- Promoción del uso de transporte público: para ello las organizaciones deben disponer de información sobre rutas y horarios que orienten a sus empleados y les facilite el acceso a este sistema (cartelera físicas o digitales). Así mismo, la organización puede solicitar para sus empleados la “Tarjeta Corporativa” del sistema MIO, y evaluar la factibilidad de entregar el subsidio de transporte a través de la recarga de dicha tarjeta o facilitar la recarga de la tarjeta con punto de recarga dentro de la organización o en sus inmediaciones. Además, en el eventual caso de identificar carencia de rutas de transporte público cercanas a la organización, se puede realizar la solicitud ante la autoridad competente para la adecuación de paraderos.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

$$\% \text{ viajes transpublico} = \frac{\# \text{ personal se moviliza en transpublico}}{\# \text{ personal de la organización}} \times 100$$

- Promoción del transporte corporativo: el sector podría emplear

en asocio entre diferentes actores, el establecimiento de una ruta o rutas de transporte empresarial, previa identificación de los puntos donde se recogerían un mayor número de empleados, de acuerdo con las zonas o lugares de residencia.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

- Número de personas transportadas por buses o camionetas de la organización.

- Promoción del día sin carro y restricción de pico y placa: esta es una estrategia que puede servir para impulsar viajes en bicicleta o transporte público. Para ello, el sector implementar restricciones de parqueo de acuerdo con pico y placa vigente en la ciudad, en horarios extendidos (durante toda la jornada laboral), para desincentivar el uso del vehículo particular y unirse a las iniciativas de día sin carro de ciudad a través de la restricción para el ingreso de vehículos durante todo el día a sus instalaciones.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

- Número de eventos de día sin carro

promovidos o adoptados por la institución en el año.

- Promoción del carpooling (moto o carro compartido): existen en el mercado diferentes aplicaciones que permiten el establecimiento de comunidades para compartir un vehículo privado, de acuerdo con la cercanía o rutas origen – destino. Las organizaciones pertenecientes al sector, pueden fomentar este tipo de iniciativas, a través de la promoción o desarrollo de estas aplicaciones. Los incentivos pueden ir desde lugares preferenciales de parqueo para vehículos con dos o más ocupantes o disminución de tarifas de parqueo. Además de permitir el establecimiento de sistemas de información sobre rutas de desplazamiento para lograr que puedan compartir el vehículo y exoneración de pico y placa (en combinación con la medida anterior) en el parqueadero, para aquellos vehículos que transporte el cupo máximo de pasajeros. También es posible el reconocimiento social del conductor cuyo automotor siempre transporte a más de un pasajero, mediante souvenirs e identificación del vehículo.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

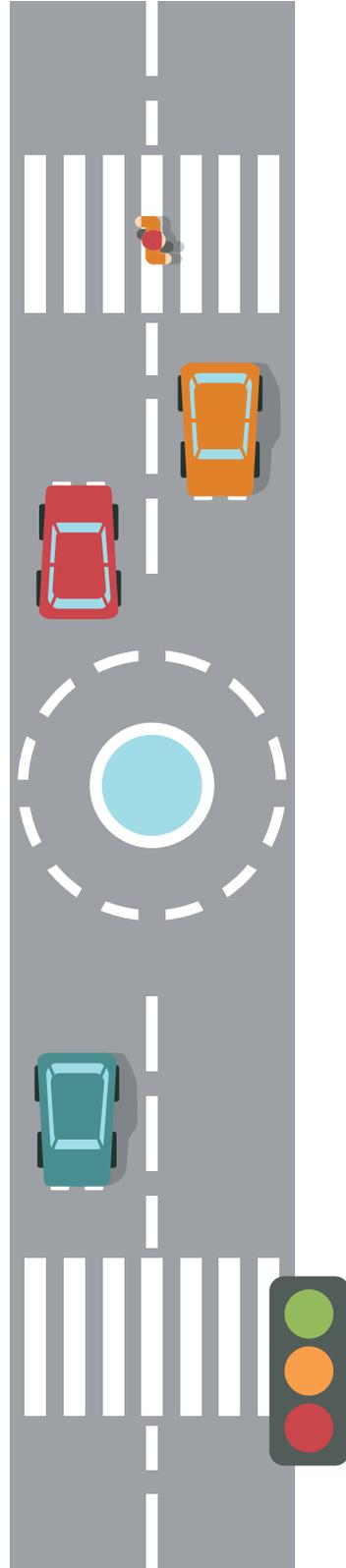
- Número de personas que están activos en la estrategia.
- Número de vehículos que entran al parqueadero de la organización con dos o más ocupantes.
- Horario escalonado o flexibilidad horaria: la primera consiste en un horario escalonado, de acuerdo con las labores que realicen los empleados, para que no todos ingresen al mismo tiempo o permitiendo que los empleados puedan escoger entre dos o más horarios de ingreso, que una vez seleccionado será de obligatorio cumplimiento. La segunda, implica que el empleado puede escoger día a día el horario de ingreso, cumpliendo semanalmente el número de horas establecido dentro de su contrato laboral, de acuerdo con lo que le resulte más conveniente para su desplazamiento, con preferencia para aquellos que usen medios de desplazamiento activos (bicicleta y caminata).
- Promoción de la participación de los miembros de la institución en talleres de conducción eficiente: gestionar la realización de talleres, conferencias y capacitaciones de conducción eficiente, con una frecuencia establecida y que podrían ser apoyados de piezas gráficas con información al respecto dentro de la institución (por ejemplo, “tips” de conducción eficiente que se presenten en el Anexo).

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

- Número de personas que participan en las jornadas talleres de conducción eficiente y en las jornadas generales de movilidad sostenible.
- Cambio a otro tipo de combustible: Cambio del tipo de combustible de las ambulancias, por uno que genere menores emisiones contaminantes (como el gas natural o vehículos eléctricos). Su incentivo estaría dado por la promoción de la institución como ambientalmente responsable al señalar la cantidad de emisiones evitadas y disminución de huella de carbono al optar por el cambio de combustible para sus ambulancias.

Como indicador para el seguimiento de esta estrategia, se propone lo siguiente:

$$\%cambio\ comb = \frac{\# \text{vehículos a gasa o eléctricos}}{\# \text{vehículos de la organización}} \times 100$$



¿Cómo fomentar la movilidad sostenible dentro de su empresa u organización?

Para implementar el Plan de Movilidad Sostenible dentro de su empresa u organización, se recomienda seguir los pasos que se describen a continuación:

1. Compromiso de la alta dirección: El éxito de la implementación del plan de movilidad sostenible dentro de su empresa u organización y por ende, el éxito de la implementación del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial, dependerá del compromiso de todos los miembros de la empresa u organización bajo el liderazgo de la alta dirección, quien deberá integrar los principios de movilidad sostenible a sus procesos de negocio, dirección estratégica y toma de decisiones. En este sentido, la alta dirección deberá:

- Designar un responsable de la implementación del plan dentro de la empresa u organización.
- Definir si se acoge a las metas sectoriales o si dada las características propias, debe formular otras metas e indicadores.
- Aprobar y disponer los recursos necesarios para la ejecución de las estrategias de movilidad sostenible y los incentivos más adecuados a su empresa u organización.
- Revisar los avances de la ejecución del plan, desde la perspectiva del mejoramiento continuo.

2. Rol del responsable del plan: El responsable o promotor de la movilidad sostenible es una persona vinculada a la empresa u organización encargada de desarrollar el diagnóstico, proponer la adecuación de las metas sectoriales en caso de ser necesario, proponer las estrategias e incentivos que más se adecuen a las realidades organizacionales y fundamentalmente impulsar y monitorear el desarrollo del plan, incluyendo la socialización y promoción de las estrategias y seguimiento de la ejecución de éstas.

3. Diagnóstico: Para realizar el diagnóstico de movilidad en la organización es necesario llevar a cabo la Encuesta de Movilidad Sostenible - Diagnóstico para los miembros de la empresa u organización, con el objetivo de identificar las distancias, tiempos y modos de desplazamiento desde sus residencias hacia el lugar de trabajo y viceversa. Para el cálculo del número de encuestas a realizarse sugiere usar la siguiente ecuación con el fin de determinar el tamaño de muestra representativo en función de la cantidad de personal que tiene la empresa u organización:

$$n = \frac{Z^2 * p * q / E^2}{1 + ((Z^2 * p * q / E^2) / N)} \quad \text{Ecn. 5}$$

Donde,

p: es la proporción de la población que cumple con la característica en estudio.

q: es el complemento de p, es decir, la proporción que no cumple con la característica, p y q son 0.5 ambos.

E: es el error máximo permisible, el cual se puede tomar entre el 3 y el 5%.

Z: es un valor de la tabla de distribución normal, que se tomara como 1.96 para un nivel de confianza del 95%.

N: Es el total de la población o universo.

Algunas páginas web ofrecen el cálculo de estos valores. Para un ejemplo visite:

<https://www.netquest.com/es/gracias-calculadora-muestra>

Al momento de realizar las encuestas, es importante tener presente la distribución de la población en cada una de las dependencias, para no dejar por fuera de la muestra, personal de ciertas áreas. En este punto, es importante además, realizar una caracterización de la empresa u organización, para lo cual se propone diligenciar la Encuesta de Sitio para cada una de las sedes que la componen; esta encuesta tiene como fin identificar los parqueaderos con los que se cuenta actualmente para los diferentes tipos de vehículos, la cobertura del transporte público para el sector, dónde se encuentra y la percepción de seguridad y confort que ofrece la zona para el desplazamiento a pie o en bicicleta. Esta evaluación sirve de base para identificar las potenciales alternativas para la implementación de estrategias de movilidad sostenible al interior de la empresa u organización.

4. Definición de metas e indicadores globales: La organización deberá definir sus metas e indicadores, con base en el objetivo general que se plantea en el presente

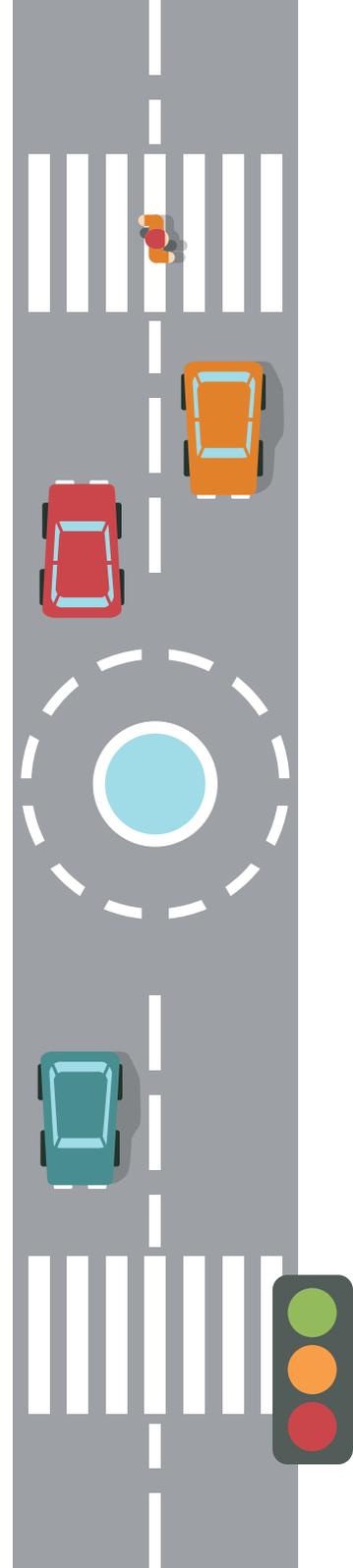
Plan. Las metas deben contribuir con la meta sectorial.

El principal indicador serán las emisiones de CO₂ anuales, para las cuales se tendrá en cuenta la distancia recorrida por los colaboradores y la ecuación 1. Cada organización deberá establecer sus metas a corto, mediano y largo plazo, con base en la línea base que se obtenga a partir de las encuestas de diagnóstico.

Los indicadores pueden ir orientados hacia la reducción de viajes en vehículo particular, inversión en la infraestructura para instalación de cicloparqueaderos o duchas, implementación de teletrabajo en algunas dependencias de la empresa u organización, adopción de horarios flexibles, aumento de la cobertura en el transporte público de la zona donde se encuentra ubicada la organización entre otros.

5. Selección de estrategias de movilidad sostenible, e incentivos: De acuerdo con los resultados de la etapa de diagnóstico, la alta dirección deberá definir cuáles estrategias de movilidad sostenible son pertinentes. Un criterio clave de implementación para cada una de las estrategias está definido por la distancia que haya entre la residencia del colaborador hasta las instalaciones de la organización.

Dependiendo del tipo de organización se podrán definir de acuerdo con las estrategias a implementar, los incentivos que se otorgarán a aquellas personas que participen en ellas. En este documento se sugieren algunas estrategias, las cuales deberán ser evaluadas



para cada empresa u organización y con base en la información recolectada en las encuestas de diagnóstico.

6. Socialización de las estrategias de movilidad sostenible:

Todos los miembros de la empresa u organización deberán conocer el Plan de Movilidad Sectorial y los ajustes a los que diere lugar de acuerdo con el contexto organizacional propio. En este sentido, la empresa u organización deberá diseñar una campaña comunicacional en donde informe a sus miembros de los objetivos, metas, estrategias e incentivos del Plan. Dicha campaña debe hacerse en paralelo con el diagnóstico y selección de estrategias, con el fin de garantizar una adecuada participación y contextualización de dichas estrategias. La campaña puede incluir: generación de expectativas con información sobre la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali, charlas informativas, difusión de información en medios virtuales y medios físicos (volantes, carteleras, etc.), difusión de información sobre movilidad sostenible en inducciones y reinducciones, actividades lúdico - pedagógicas, entre otras.

7. Aplicación de estrategias e incentivos seleccionados y seguimiento mediante indicadores:

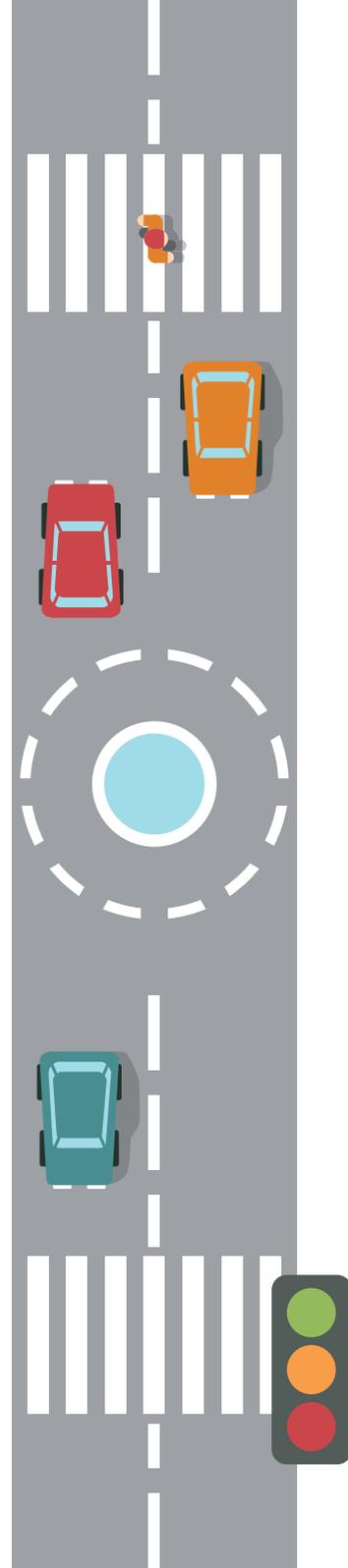
Una vez definidas y comunicadas las estrategias de movilidad sostenible y sus incentivos, se deberá establecer un cronograma con las actividades que permitan dar cuenta de la ejecución de éstas. Así mismo, se deben diligenciar los indicadores anuales del Plan de Movilidad Sostenible Sectorial y aquellos otros que la empresa u organización considere

prudentes para monitorear la ejecución de las estrategias y logro de las metas correspondientes.

8. Evaluación y mejoramiento continuo: La alta dirección deberá revisar el cumplimiento de las metas sectoriales y/u organizacionales. De ser necesario deberá establecer las acciones de mejora que garanticen el cumplimiento de las metas.

Cálculo de emisiones de un vehículo

Las emisiones de un vehículo dependen de múltiples factores relacionados con la tecnología del vehículo, capacidad del motor, el tipo y composición del combustible, la manera en que se conduce (patrón de conducción), las condiciones de la carretera, el flujo vehicular (velocidades de tránsito, tiempo y frecuencia de paradas), variables ambientales, entre otras condiciones (Jaiprakash, Habib, Kumar, Sharma, & Haider, 2017). Por lo anterior, la estimación de emisiones es dependiente del contexto. En este sentido, el nivel de precisión en los cálculos de las emisiones estará condicionado por la cantidad de datos disponibles, para una situación específica, en un tiempo y espacio determinados. Sin embargo, existen los factores de emisión, que son valores representativos que relacionan la cantidad de un contaminante liberado a la atmósfera con la actividad



que lo genera (Cheremisinoff, 2011) y que son usados para simplificar los cálculos de emisiones atmosféricas.

Emisiones de CO₂

Existen diferentes formas de calcular las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de acuerdo con la información disponible. De manera general, se aplica la siguiente ecuación:

$$E=FE*X \text{ Ecn.6}$$

Donde,

E: Emisión de CO₂, en g/año - vehículo.

FE: Factor de Emisión de CO₂. Sus unidades pueden variar de acuerdo con los datos disponibles.

X: Variable recolectada en la encuesta de Origen - Destino. Sus unidades pueden ser de distancia en km por año (km/año), en consumo de combustible en kg por año (kg/año).

La ecuación anterior puede totalizarse mediante una sumatoria de todas las emisiones de CO₂ vehiculares, para calcular las emisiones de la empresa u organización o del sector. Esto es un valor aproximado, cuyo grado de precisión dependerá del Factor de Emisión (FE) utilizado. En este sentido, los FE pueden consultarse en tablas que, para efectos del presente Plan de Movilidad Sostenible Sectorial, se presentan para el cálculo de emisiones a

partir del combustible consumido (Tabla 2), los factores de emisión de la Agencia Ambiental Europea (Kouridis et al., 2018) y para el cálculo de emisiones a partir de los kilómetros recorridos (Tabla 3), los factores de emisión de la PNUMA y TNT (Davis et al., n.d.).

Tabla 2. Factores de emisión de CO₂ para diferentes combustibles utilizados en vehículos de transporte terrestre

Combustible	kg CO ₂ por kg de combustible ¹
Gasolina	3.169
Diesel o ACPM	3.169
LPG ²	3.024
CNG ³ o LNG	2.743
E5 ⁴	3.063
E10 ⁴	2.964
E85 ⁴	2.026
ETBE11 ⁵	3.094
ETBE22 ⁵	3.021

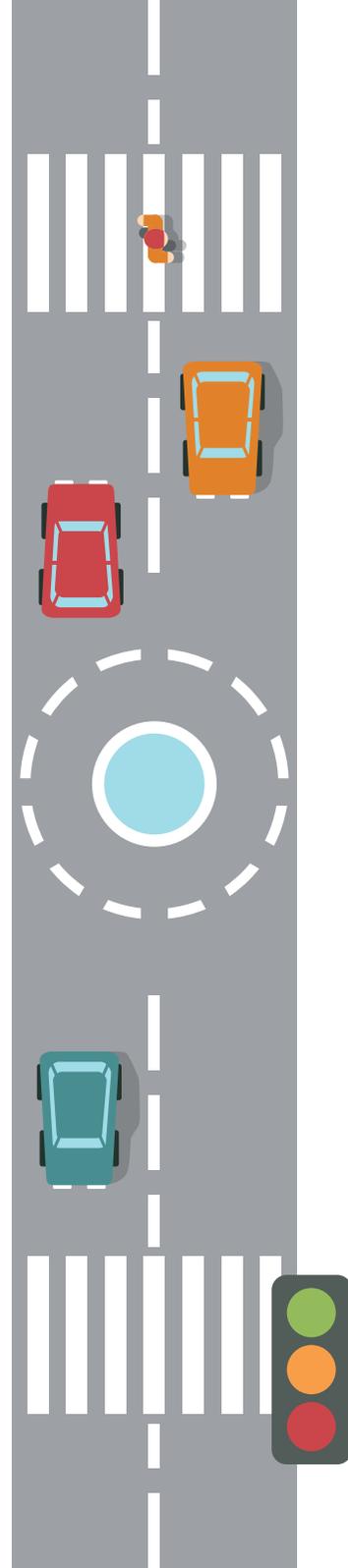
¹La tabla asume que hay un 100% de oxidación de la fuente de carbón del combustible.

²La tabla asume que el GLP tiene una composición de 50% propano y 50% butano.

³La tabla asume que el CNG y LNG son 100% metano.

⁴La tabla asume que el E5, E10 y E85 consisten en 5, 10 y 85% de etanol y 95, 90 y 15% de gasolina (relación vol/vol)

⁵La tabla asume que el ETBE11 y ETBE22 consisten de 11 y 22% de ETBE y 89 y 78% de gasolina (relación vol/vol)



Fuente: Agencia Ambiental Europea (Kouridis et al., 2018)

Tabla 3. Factores de emisión de CO₂ por kilómetro recorrido para países en desarrollo.

Tecnología del vehículo	Factor total de emisiones CO ₂ (g/km)
Vehículo de pasajeros a gasolina, sin control	201
Vehículo de pasajeros a gasolina, con control catalítico	216
Vehículo con inyección de combustible, sin control	163
Vehículo con inyección de combustible, con control catalítico	186
Motocicleta a gasolina de dos tiempos	19
Motocicleta a gasolina de cuatro tiempos	25
Bus o camión carburado a gasolina	207
Vehículo Diesel, carga liviana	174
Bus o camión Diesel	306

Fuente: PNUMA y TNT (Davis et al., n.d.).

Así mismo, se presentan a continuación la Tabla 4 de factores de emisión para la ciudad de Medellín, los cuales fueron desarrollados por la Universidad Pontificia Bolivariana (AMVA & UPB, 2017). Allí se tienen en cuenta factores locales de esta ciudad, sin embargo, no fue posible encontrar con mayor detalle sobre la construcción de éstos. Se deja a consideración del lector el uso de uno u otro factor de emisión y se recomienda que en caso de colocarse a disposición del público general unos factores de emisión propios de la ciudad, éstos deberán ser usados en el cálculo de las emisiones evitadas.

Tabla 4. Factores de emisión de CO₂ por kilómetro recorrido para la ciudad de Medellín, Colombia.

Combustible	Categoría	Modelo	Factor de emisión CO ₂ (g/km)
Gasolina	Auto, taxi ligero (≤1500 cc)	1950 ≤ año < 1993	350,386082
		1993 ≤ año < 1998	254,5405618
		1998 ≤ año < 2012	236,5106053
		≥2012	204,1982539
	Auto, taxi mediano (1500 < cc ≤ 3000)	1950 ≤ año < 1993	408,3636351
		1993 ≤ año < 1998	303,5430229
		1998 ≤ año < 2012	298,7502383
		≥2012	258,1143913
	Auto, taxi pesado (> 3000 cc)	1950 ≤ año < 1993	530,4910774
		1993 ≤ año < 1998	394,1843422
		1998 ≤ año < 2012	388,7845567
		≥2012	335,95021204
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta ligero (≤ 3000 cc)	1950 ≤ año < 1998	660,0295963
		1998 ≤ año < 2012	591,2765133
		≥2012	521,3328571
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta mediano (3000 < cc ≤ 6000)	1950 ≤ año < 1998	799,4724687
		1998 ≤ año < 2012	692,226162
		≥2012	619,9633976
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta pesado (> 6000 cc)	1950 ≤ año < 1998	847,2021684
		1998 ≤ año < 2012	834,7433129
≥2012		827,0875327	
Moto 2T	Cualquier año	65,27692707	
Moto 4T ligera (≤ 100 cc)	1950 ≤ año < 2006	54,39743923	
	≥2006	45,33119936	
Moto 4T mediana (100 < cc ≤ 300)	1950 ≤ año < 2006	90,66239871	
	≥2006	75,55199893	
Moto 4T pesada (> 300 cc)	Cualquier año	113,3279984	

Diesel	Auto, taxi ligero (≤1500 cc)	1950 ≤ año < 2005	239,1529722
		2005 ≤ año < 2010	216,1020833
		2010 ≤ año < 2013	201,6952777
		≥2013	180,0850694
	Auto, taxi mediano (1500 < cc ≤ 3000)	1950 ≤ año < 2005	291,7378124
		2005 ≤ año < 2010	263,6445416
		2010 ≤ año < 2013	244,9156944
		≥2013	230,5088888
	Auto, taxi pesado (> 3000 cc)	1950 ≤ año < 2005	379,6193263
		2005 ≤ año < 2010	341,4412916
		2010 ≤ año < 2013	324,1531249
		≥2013	302,5429166
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta ligero (≤ 3000 cc)	1950 ≤ año < 2000	518,6449999
		2000 ≤ año < 2010	500,6364929
		2010 ≤ año < 2013	399,7888541
		≥2013	399,0685138
Bus, camión, tracto-camión, volqueta mediano (3000 < cc ≤ 6000)	1950 ≤ año < 2000	763,5606943	
	2000 ≤ año < 2010	684,3232637	
	2010 ≤ año < 2013	589,2383471	
	≥2013	587,7976665	
Bus, camión, tracto-camión, volqueta pesado (> 6000 cc)	1950 ≤ año < 2000	1070,747694	
	2000 ≤ año < 2010	1036,569659	
	2010 ≤ año < 2013	826,9506387	
	≥2013	824,7896179	
Gas natural	Auto, taxi ligero (≤1500 cc)	Cualquier año	198,8153113
	Auto, taxi mediano (1500 < cc ≤ 3000)	1950 ≤ año < 1993	252,7794673
		≥ 1993	241,4185923
	Auto, taxi pesado (> 3000 cc)	1950 ≤ año < 1993	312,4240606
		≥ 1993	295,3827483
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta ligero (≤ 3000 cc)	1950 ≤ año < 1993	409,0240587
		≥ 1993	379,8407437
	Bus, camión, tracto-camión, volqueta mediano (3000 < cc ≤ 6000)	1950 ≤ año < 1993	493,1313576
≥ 1993		444,7210004	
Bus, camión, tracto-camión, volqueta pesado (> 6000 cc)	Cualquier año	536,3408789	

Fuente: Modelo International Vehicle Emissions, IVE, el cual fue ajustado de acuerdo a las condiciones locales en (AMVA & UPB, 2017)

Para mayor información sobre los factores de emisión desarrollados por la Agencia Ambiental Europea, favor consultar el link: <https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016/part-b-sectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-3-b-i/view>.

Para más información sobre los factores de emisión desarrollados por la PNUMA y TNT (Davis et al sn), favor consultar el link: <http://www.aqbook.org/read/?page=82&language=Spanish>

Anexos

Encuesta Movilidad Sostenible – Diagnóstico

1. Información General	
1.1 Nombres y apellidos (opcional): _____	
1.2 Sede de la empresa en la que trabaja o pasa la mayor parte del tiempo : _____	
1.3 Área a la que pertenece: _____	
1.4 Tipo de vinculación <input type="checkbox"/> Administrativo <input type="checkbox"/> Técnico <input type="checkbox"/> Estudiante <input type="checkbox"/> Docente <input type="checkbox"/> Contratista	
1.5 Lugar de residencia: Barrio: _____ Municipio: _____ Dirección _____	
2. Información socio-económica	
Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino	Edad: <input type="checkbox"/> Menor de 25 años <input type="checkbox"/> 25 a 34 años <input type="checkbox"/> 35 a 44 años <input type="checkbox"/> 45 a 54 años <input type="checkbox"/> 55 o más años
¿Se encuentra usted en situación de discapacidad? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	Estrato socio-económico de la vivienda: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/>
En caso afirmativo ¿Cuál? _____	
3. Horario de actividad	
3.1 Considerando una semana típica, por favor indique: ¿Cuál es su horario de permanencia en la organización? De: _____ A: _____ ¿Qué días de la semana se desplaza a la organización? Lunes <input type="checkbox"/> Martes <input type="checkbox"/> Miércoles <input type="checkbox"/> Jueves <input type="checkbox"/> Viernes <input type="checkbox"/> Sábado <input type="checkbox"/> Domingo <input type="checkbox"/>	
4. Datos del desplazamiento	
4.1 ¿Qué modo de transporte usa regularmente para llegar al sitio de actividad? *Si utiliza varios modos seleccione el modo principal (en el que recorre la mayor distancia)	

<input type="checkbox"/> MIO	<input type="checkbox"/> Auto particular	<input type="checkbox"/> Taxi
<input type="checkbox"/> MIO-Cable	<input type="checkbox"/> Auto compartido-Pasajero	<input type="checkbox"/> Bicicleta
<input type="checkbox"/> Alimentador MIO	<input type="checkbox"/> Auto compartido-Conductor	<input type="checkbox"/> Bicicleta eléctrica
<input type="checkbox"/> Bus/ Colectivo	<input type="checkbox"/> Motocicleta 2T	<input type="checkbox"/> Transporte informal
<input type="checkbox"/> Transporte empresarial	<input type="checkbox"/> Motocicleta 4T	<input type="checkbox"/> A pie/ Caminata
	<input type="checkbox"/> Motocicleta eléctrica	Otro: _____
4.2 Por favor indique el tiempo promedio de viaje en minutos por cada modo de viaje en el desplazamiento de la casa al sitio de actividad:		
Modo	Tiempo promedio de viaje (en minutos) excluyendo tiempos de espera	
MIO		
MIO-Cable		
Alimentador MIO		
Bus/ Colectivo		
Transporte empresarial		
Auto particular		
Auto compartido-Pasajero		
Auto compartido-Conductor		
Motocicleta 2T		
Motocicleta 4T		
Motocicleta eléctrica		
Taxi		
Bicicleta		
Bicicleta eléctrica		
Transporte informal		
A pie/ Caminata		
Otro		
4.3 Para auto particular y auto compartido-conductor indique:		
Combustible: <input type="checkbox"/> Diésel <input type="checkbox"/> Gasolina <input type="checkbox"/> Gas natural <input type="checkbox"/> Eléctrico <input type="checkbox"/> Híbrido		
Cilindraje: <input type="checkbox"/> <1.500 cc <input type="checkbox"/> 1.500 – 3.000 cc <input type="checkbox"/> > 3.000 cc		

Plan de movilidad sectorial | Sector Salud

Número de personas vinculadas	Tiempo completo:
	Medio tiempo:
	Tiempo parcial:
	Total de personas vinculadas:
Horarios de cargue y descargue	Cargue: Desde: _____ Hasta: _____ Descargue: Desde: _____ Hasta: _____
Vehículos de la organización	¿Cuenta la organización con vehículos propios? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Número de vehículos / Combustible Diésel _____
	Número de vehículos / Gasolina _____
	Número de vehículos / Gas Natural _____
	Número de vehículos / Eléctricos _____
	Número de vehículos / Híbrido _____
3. Infraestructura física	
3.1 Parquederos de automóviles	Número de parqueaderos:
	Son propiedad de la organización? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Costo para personal vinculado: _____ Pesos ¿Existen subsidios? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
3.2 Parquederos de motocicletas	Número de parqueaderos
	Son propiedad de la organización? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Costo para personal vinculado: _____ Pesos ¿Existen subsidios? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
3.3 Parquederos de bicicletas	Número de parqueaderos
	Son propiedad de la organización? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Costo para personal vinculado: _____ Pesos ¿Existen subsidios? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
3.4 Duchas en las instalaciones	¿Cuentan con duchas? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
	Número de duchas: _____

3.5 Zonas de cargue y descargue	¿Cuentan con zonas de de cargue y descargue? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Número de zonas de cargue _____ Número de zonas de descargue _____
3.6 Estaciones de recarga	¿Cuentan con estaciones de recarga de vehículos eléctricos? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No Número de estaciones _____
4. Entorno de la organización	
4.1 ¿Las instalaciones de la organización tienen cobertura de transporte público?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No ¿De qué tipo? _____
4.2 ¿Existen senderos peatonales en las vías aledañas a la organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
4.3 ¿Existen Ciclorrutas en vías de acceso a la organización?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
4.5 ¿La iluminación de las vías aledañas a la organización es?	<input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Mala
4.6 ¿La señalización de las vías aledañas es?	<input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Mala
4.7 ¿La percepción de seguridad en los alrededores de la organización es?	<input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Mala
5. Estrategias de movilidad sostenible	
5.1 ¿Actualmente la organización impulsa o tiene implementada alguna estrategia de movilidad sostenible?	<input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
5.2 En caso de que sí ¿cuál (es)?	<input type="checkbox"/> Fomento de la caminata Número de participantes _____ <input type="checkbox"/> Promoción del uso de la bicicleta Número de participantes _____ <input type="checkbox"/> Fomento del uso del transporte público Número de participantes _____ <input type="checkbox"/> Día de la movilidad sostenible Número de días al mes _____ <input type="checkbox"/> Carro compartido Número de participantes _____ <input type="checkbox"/> Regulación de parqueaderos

Fuente: AMVA, 2017)

Guía para la promoción de la conducción eficiente, por una movilidad sostenible

La conducción eficiente y sostenible está compuesta por una serie de técnicas que permiten reducir el consumo de combustible y se enfoca en dar a conocer a los conductores las características tecnológicas de los automóviles para aprovechar su potencial y hacer un uso eficiente de este a medida que se concientizan del nivel de consumo de combustible y hacen parte activa de la reducción de las emisiones (A. A., & Aguilar, 2012; Alliance of & Manufacturers, n.d.; Department for Transport, 2016; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018; Transport, 2016) apuntando así a la prevención de accidentes y protección de la salud de las personas por la reducción de la contaminación atmosférica (Zatschler, 2017).

Diversos estudios han comprobado la reducción en el consumo de combustible y por ende la disminución de emisiones por la aplicación de prácticas de conducción eficiente. Entre estos estudios se cuenta el realizado por la Agencia de Protección del Medio Ambiente (EPA) de Estados Unidos que afirma que la conducción eficiente puede aumentar hasta en un 33% el aprovechamiento del carburante (Alliance of & Manufacturers, n.d.) y por su parte, el Departamento de Transporte del Reino Unido manifiesta que de aplicar de manera coherente y exhaustiva las medidas de conducción eficiente, se ahorraría en promedio 15% del combustible y el ahorro a largo plazo para una flota podría estar entre el 3 y 6% (Department for Transport, 2016b).

Cabe resaltar que a pesar de que el fomento de prácticas de conducción eficiente se considera frecuentemente fuera del entorno tradicional de la administración de flotas de transporte; la presión continua sobre la disminución en costos y presupuestos permiten priorizar esta área y fomentan la implementación de las prácticas (Department for Transport, 2016b).

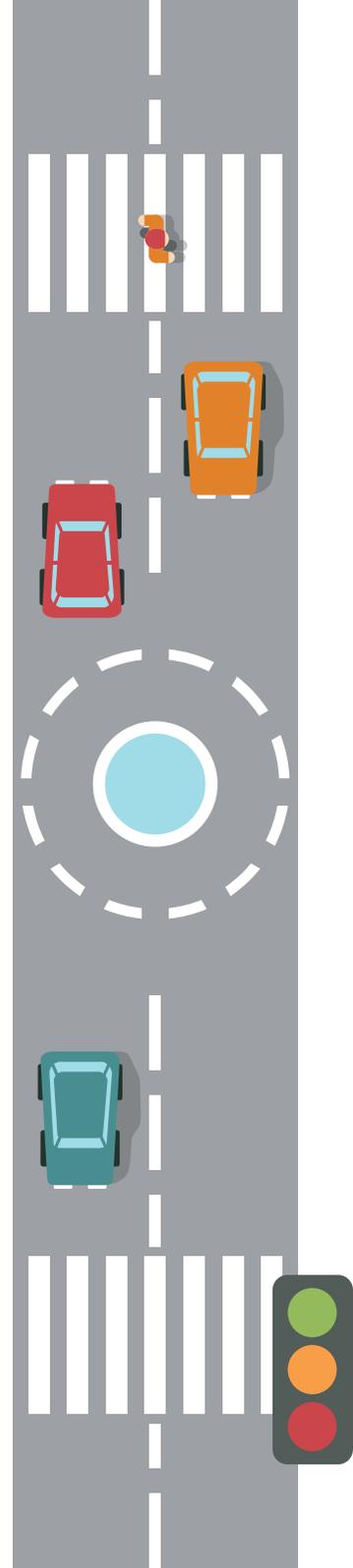
De manera análoga, a continuación, se presentan los beneficios agregados que trae consigo la puesta en práctica de medidas de conducción eficiente:

- Beneficios financieros por el mejor aprovechamiento de los recursos dado el ahorro en el uso de combustible (Department for Transport, 2016b; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018).
- El porcentaje de ahorro en uso de combustible es equivalente al porcentaje de reducción de emisiones de GEI, gases tóxicos y material particulado (Department for Transport, 2016b; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018; Zatschler, 2017). No obstante, el nivel de ahorro depende de diversos factores, como el tipo de vehículo, el terreno por el cual se desplace, las labores que se desempeñan en este y la forma de conducción (Department for Transport, 2016b)

- Disminuye los riesgos de accidentes dado el énfasis de algunas medidas a la anticipación de contratiempos en la carretera y a evitar velocidades excesivas. Así mismo la implementación de estrategias de conducción eficiente mejoran el confort y disminuyen el estrés de los conductores (Department for Transport, 2016b; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018; Zatschler, 2017).

- Reducción de costos de mantenimiento y mejoramiento de la vida útil del vehículo (Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018). Esto dado que la conducción eficiente favorece el sistema mecánico de los vehículos y trae beneficios como reducir daños, disminuir el desgaste del motor y mayor vida útil de frenos y neumáticos (Zatschler, 2017).

Algunas de las estrategias de conducción eficiente que puedes implementar con los conductores de tu empresa u organización son:



- Las altas velocidades aumentan el consumo de combustible dado que aumenta al cuadrado la resistencia del aire (Department for Transport, 2016b). Por lo tanto, se recomienda conducir a una velocidad constante.
- Anticipar condiciones de la carretera.
- Evitar cambios bruscos en la aceleración.
- Mantener una distancia mayor del vehículo en el frente.
- Planear las maniobras con antelación.
- Escoger un carril y mantenerse en él.

Evito velocidades excesivas



Realizo los cambios de marcha de un vehículo rápidamente

- Cambiar a una marcha más alta en no más de 1500-2000 RPM
- Evitar el uso excesivo de la primera marcha y cambiar a segunda apenas se arranca el vehículo.
- Saltar engranajes por ejemplo: 3º a 5º o 4º a 6º.
- Circular en las marchas más altas cuando sea apropiado.

No piso el acelerador en casos específicos



- Retirar el pie del acelerador al disminuir la velocidad o bajar una pendiente.
- Retirar el pie del acelerador al acercarse a un semáforo en rojo o en naranja.

Planifico mi ruta antes de salir

- Anticiparse y planear las rutas de viaje permite evitar rutas congestionadas, embotellamientos y situaciones que conlleven a frenadas y aceleraciones innecesarias.
- Conducir por la ruta más corta hacia su destino (utilice herramientas y aplicaciones de GPS).
- Realizar el mayor número de actividades en un solo viaje.
- Evite salir en horas de pico.



Evito el ralenti o tiempo de inactividad con el motor encendido

- Un automóvil puede quemar más de medio galón de combustible por cada hora de inactividad (Alliance of & Manufacturers, n.d.); por lo tanto:
- Apague el motor si el vehículo no está en movimiento por más de 1 minuto.
- No lo apague cuando esté en el tráfico o en el semáforo.

Reducir la resistencia y evitar cargar peso innecesario

Un automóvil de tamaño mediano aumenta su consumo en aproximadamente un 1% por cada 25 kilogramos de peso adicional (Department for Transport, 2016b; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018), por lo cual se debe:

- Distribuir de manera uniforme el peso y evitar peso innecesario.
- Retirar bastidores, cajas de techo y portabicicletas si no están en uso.
- Mantener las ventanas cerradas a alta velocidad.

Recargo el combustible inteligentemente

- Comprar combustible durante las horas más frescas del día ya que comprar combustible temprano en la mañana o al final del día genera una carga de combustible mayor (en un 3 y 6 %) en relación al hacerlo al medio día o en horas del día donde la temperatura es mayor (Department of Energy, 2016).
- No llenar el tanque del combustible hasta el borde.

Realizo mantenimiento adecuado y periódico

- Realizar mantenimiento periódicamente para mantener la eficiencia del motor.
- Utilizar las especificaciones correctas del aceite del motor.
- Chequear regularmente la presión de los neumáticos y mantenerlos a una presión correcta.
- Mantener limpios los filtros de aire y reemplazarlos con regularidad.

Uso el aire acondicionado con moderación

- Usar la función "reciclar el aire interior"
- Bajar las ventanillas al subir a un automóvil caliente para que el aire del exterior circule.
- A velocidades menores de 80 km/h, se recomienda bajar la ventanilla

Fuente::Elaboración propia a partir de (Alliance of & Manufacturers, n.d.; Department for Transport, 2016; Department of Energy, 2016; Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación, 2018; Transport, 2016)

Manejo de residuos posconsumo del parque automotor

Por residuo posconsumo se entiende a aquellos productos, aparatos o materiales convencionales o peligrosos para el medio ambiente y la salud que luego de su uso son desechados y deben tener un manejo especial. Estos residuos deben ser separados y entregados por el consumidor a un plan posconsumo ya que por su composición y especificaciones de manejo no es dispuesto normalmente por la entidad prestadora del servicio público de aseo (Minambiente, n.d.-b; Pontificia Universidad Javeriana Cali & CVC, 2017; Secretaría Distrital de Ambiente, n.d.; Universidad Nacional de Colombia, 2013). Posteriormente dentro del plan posconsumo llevado a cabo por los productores (fabricantes o importadores), los residuos son enviados a lugares con instalaciones específicas

para su adecuado aprovechamiento, valorización, tratamiento o disposición final (CVC, 2013; Secretaría Distrital de Ambiente, n.d.) por medio de Programas Posconsumo de Residuos aprobados por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA (Minambiente, n.d.-b).

En Colombia, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Minambiente) establece que los fabricantes e importadores de productos como plaguicidas, medicamentos, baterías plomo ácido, pilas y/o acumuladores, llantas, bombillas y computadores y/o periféricos son los encargados de establecer los canales de devolución por medio de los cuales los consumidores puedan devolver estos residuos (Minambiente, n.d.-a).

Recuerda que una movilidad sostenible, implica un manejo ambientalmente responsable tanto por parte de los consumidores como de comercializadores, autoridades ambientales y municipales respecto a los residuos que genera el parque automotor de tu empresa u organización, es por ello que te invitamos a tener en cuenta las siguientes acciones y hábitos que se deben poner en práctica para darle una adecuada disposición tanto a llantas como a baterías usadas de plomo ácido (BUPA):



Residuos posconsumo

Llantas usadas en un lugar indicado



Impactos ambientales por disposición inadecuada

- Quemar una llanta es equivalente a las emisiones promedio de un automóvil en un año (Minambiente, 2018).
- Proliferación de vectores, perturbaciones del paisaje y afectaciones de la salud y seguridad humana (Días, Del Castillo, & Magri, 2011).

¿Qué hacer?

- Llevarlos a los puntos de recolección autorizados (CVC, 2013; Minambiente, n.d.-a). Estos lugares deben cumplir con requisitos técnicos y de seguridad que garanticen el manejo apropiado (Corantioquia & AMVA, 2016).
- Reconocer los sitios y personas No autorizadas: i) apilan las llantas en sitios descubiertos; ii) no disponen de medidas de seguridad frente a incendio; iii) no disponen de publicidad o material alusivo al Sistema de Recolección Selectiva (Minambiente, n.d.-c).
- Comuníquese con su proveedor para conocer los establecimientos de recolección autorizado (Corantioquia & AMVA, 2016; Minambiente, n.d.-c).
- Verificar el listado de sistemas presentado por Minambiente en <http://www.minambiente.gov.co> (Minambiente, n.d.-d).
- Una vez en el sitio, haga entrega de la llanta usada y verifique que esta sea llevada al sitio de almacenamiento ubicado al interior del establecimiento (Minambiente, n.d.-d).



Lugares de recolección

- Algunos puntos de entrega se encuentran en <http://recypuntos.org/mapa.html>

entre los cuales se encuentran centros de servicio, montallantas y servitecas.

Entre estos puntos de entrega se encuentran: Energiteca de la Avenida Cañasgordas, Auto Centro Capri SA y Distribuciones Capri (Gestores de Residuos, 2016) en Cali.



Residuos posconsumo

Baterías Usadas de Plomo Ácido (BUPA)

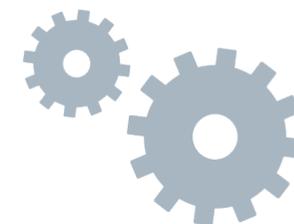


Impactos ambientales por disposición inadecuada

- Riesgo sobre la salud por la manipulación de compuestos como ácido sulfúrico, el plomo y los óxidos de plomo (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008) que provocan enfermedades como: saturnismo, daños al sistema nervioso, reproductivo, problemas de crecimiento, discapacidad auditiva, otros (Minambiente, 2018).
- Acidificación de aguas causando lluvia ácida y efectos tanto sobre los ecosistemas acuáticos como los terrestres (Secretaría Distrital de Ambiente, 2008)

¿Qué hacer?

- Llevarlos a los puntos de recolección autorizados para ser retornados a sus productores de origen (CVC, 2013; Minambiente, n.d.-a). Estos lugares deben cumplir con requisitos técnicos y de seguridad que garanticen el manejo apropiado (Corantioquia & AMVA, 2016).
- Tenga en cuenta: i) no entregar baterías a sitios que no cuenten con medidas de seguridad; ii) no entregar las baterías a compradores ambulantes o recicladores informales; iii) exija su constancia de recibido (Minambiente, n.d.-c) (Corantioquia & AMVA, 2016).
- Al manipular una BUPA, "verifique que los bornes (terminales) estén aislados, que esté bien tapada y no deje salir el líquido interno (electrolito ácido)" (Corantioquia & AMVA, 2016). Verificar el listado de sistemas presentado por Minambiente en (Minambiente, n.d.-c).



Lugares de recolección

- Los puntos o centros de acopio se encuentran en talleres, "servitecas", almacenes de repuestos, grandes superficies y sitios formales, donde se venden baterías para el parque vehicular (Corantioquia & AMVA, 2016; Minambiente, n.d.-c). Entre estos lugares se encuentra Importadora Cali S.A y Megacomercio Cali (más información en <http://www.minambiente.gov.co> (Minambiente, n.d.-c)).



Fuente: Elaboración propia a partir de (Corantioquia & AMVA, 2016; CVC, 2013; Días, Del Castillo, & Magri, 2011; Gestores de Residuos, 2016; Minambiente, n.d.-b, n.d.-c, n.d.-a, n.d.-d, 2018; Pontificia Universidad Javeriana Cali & CVC, 2017; Secretaría Distrital de Ambiente, 2008)

Bibliografía

& A. A. M., & Aguilar, J. P. (2012). Optimization of Driving Styles for Fuel Economy Improvement. 15th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems. Retrieved from <https://cpb-us-w2.wpmucdn.com/sites.udel.edu/dist/c/6269/files/2017/10/Malikopoulos29-1d8yne1-141vqok.pdf>

Alcaldía de Santiago de Cali. (2016). Autoridad ambiental trabaja en el programa de conducción eficiente. Retrieved January 25, 2019, from http://www.cali.gov.co/dagma/publicaciones/116184/autoridad_ambiental_trabaja_en_el_programa_de_conduccion_eficiente/

Alcaldía de Santiago de Cali. (2017). Centralidades. Retrieved January 25, 2019, from <http://www.cali.gov.co/planeacion/publicaciones/138126/Centralidades/>

Alliance of, & Manufacturers, A. (n.d.). The EcoDriver's Manual. A Guide to Increasing Your Mileage & Reducing Your Carbon Footprint. Retrieved from <https://www.fs.fed.us/sustainableoperations/documents/TheEcoDriversManual.pdf>

AMVA, Á. M. del V. de A. (2017). Guía para la formulación e implementación de planes de movilidad empresarial sostenibles. Medellín: Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

AMVA, Á. M. del V. de A., & UPB, U. P. B. (2017). Factores de emisión de CO₂ por categoría vehicular.

Cheremisinoff, N. P. (2011). Pollution Management and Responsible Care. Waste. Elsevier Inc. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-381475-3.10031-2>

Consejo Municipal de Santiago de Cali. (2014). Acuerdo 0373 de 2014 Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali. Santiago de Cali: Municipio de Santiago de Cali.

Corantioquia & AMVA. (2016). ¿Sabes qué es un residuo posconsumo? ¿Cuál es su manejo? ¿Dónde lo debes depositar? Retrieved from

https://www.metropol.gov.co/ambiental/residuos-solidos/Documents/cartillas/Infografico_posconsumo.pdf

CVC. (2013). RESIDUOS PELIGROSOS CASEROS NO DEBEN MEZCLARSE CON OTROS RESIDUOS DEL HOGAR. Retrieved from <https://www.cvc.gov.co/carousel/1735-residuos-hogar>

Dalkmann, H., & Brannigan, C. (2007). Module 5e. Sustainable transport: A sourcebook for policy-makers in developing cities.

DAPM. (2017). Plan Integral De Movilidad Urbana De Santiago De Cali – Visión 2028 Documento Técnico De Soporte Parte I : Análisis Y Diagnóstico.

Davis, N., He, K., Lents, J., Liu, H., Osses, M., Tolvett, S., & Walsh, M. (n.d.). Capítulo 6 Estimación de Emisiones de Fuentes de la Calidad del Aire. Retrieved April 15, 2019, from <http://www.aqbook.org/read/?page=82&language=Spanish>

Departamento Administrativo de Planeación Municipal – DAPM, & Universidad del Valle. (2015). ANÁLISIS INTEGRAL DE LA RED DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA MOVILIDAD MOTORIZADA EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI. Santiago de Cali.

Department for Transport. (2016). Efficient Driving. A Rapid Evidence Assessment for the Department for Transport. Reino Unido. Retrieved from https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/509972/efficient-driving-rapid-evidence-assessment.pdf

Department of Energy. (2016). Efficient Driving Tips. Taguig. Retrieved from https://www.doe.gov.ph/sites/default/files/pdf/consumer_connect/2016-efficient_driving_tips.pdf

Días, C., Del Castillo, J., & Magri, K. (2011). Problemática del manejo de llantas usadas generadas por el parque automotor en la ciudad de Cartagena. Cartagena. Retrieved from https://www.cccartagena.org.co/sites/default/files/revistas_pdf/articulo_4_0.pdf

Fundación sin ánimo de lucro Ecológica Fulecol. (2017). Informe Final Actualización del Inventario de contaminantes de Santiago de Cali. Santiago de Cali.

Gestores de Residuos. (2016). Guía de reciclaje en Colombia: ¿dónde tirar cada residuo? Retrieved from <https://gestoresderesiduos.org/noticias/guia-de-reciclaje-en-colombia-donde-tirar-cada-residuo>

Hidalgo, D. (2011). Transporte Sostenible Para América Latina : Situación Actual Y Perspectivas Documento De Respaldo Foro De

Transporte Sostenible Fts De América Latina 2011 Bogotá Junio 22- 24 De 2011.

Hidalgo, D., & Huizenga, C. (2013). Implementation of sustainable urban transport in Latin America. *Research in Transportation Economics*, 40, 66–77.

Jaiprakash, Habib, G., Kumar, A., Sharma, A., & Haider, M. (2017). On-road emissions of CO, CO₂ and NO_x from four wheeler and emission estimates for Delhi. *Journal of Environmental Sciences (China)*, 53, 39–47. <https://doi.org/10.1016/j.jes.2016.01.034>

Kouridis, C., Samaras, C., Hassel, D., Mellios, G., Mccrae, I., Hickman, J., ... Geivanidis, S. (2018). *COPERT Guidebook 2016*.

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible : un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI(22), 283–321.

Lopez-ruiz, H. G., Christidis, P., Demirel, H., & Kompil, M. (2013). Quantifying the Effects of Sustainable Urban Mobility Plans. In JRC Technical Report. <https://doi.org/10.2791/21875>

Minambiente. (n.d.-a). Programa Posconsumo de Residuos. Retrieved from <http://www.minambiente.gov.co/index.php/component/content/article/28-plantilla-asuntos-ambientales-y-sectorial-y-urbana#programa-posconsumo-de-residuos>

Minambiente. (n.d.-b). Programas Posconsumo de Residuos. Bogotá D.C. Colombia. Retrieved from http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Programa_posconsumo_existente/PLEGABLE_POSCONSUMO.pdf

Minambiente. (n.d.-c). Programas Posconsumo Existentes. Baterías Usadas Plomo Acido. Retrieved from <http://www.minambiente.gov.co/index.php/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/programas-posconsumo-existentes/baterias-usadas-plomo-acido>

Minambiente. (n.d.-d). Programas Posconsumo Existentes. Llantas Usadas. Retrieved from <http://www.minambiente.gov.co/index.php/asuntos-ambientales-sectorial-y-urbana/programas-posconsumo-existentes/llantas-usadas#plan-posconsumo-llantas-usadas>

Minambiente, P. & G. (2018). Gestión de Residuos Posconsumo cifras que evidencian el creciente avance en cultura, conciencia y gestión adecuada. Retrieved from http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Programa_y_consumo_sostenible/programas_posconsumo_2017/Boletin_posconsumo_2017/Gestión_de_residuos_Posconsumo_cifras_que_evidencian.pdf

Núñez, M. E., & Torres, R. (2015). Informe Final Activación Campaña de Socialización del Plan Lleva. Santiago de Cali.

Peralta Ardila, M. A. (2017). La bicicleta como estrategia emancipadora y constructura de comunidad dentro de la ciudad de Cali. Universidad del Valle.

Pontificia Universidad Javeriana Cali & CVC. (2017). ¿Sabías que en tu casa y sitio de trabajo se generan residuos posconsumo? Santiago de Cali, Colombia. Retrieved from <https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/2018-06/CartillaHogaresPosconsumo.pdf>

Pozueta, J. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible : Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Cuadernos de Investigación Urbanística.

Secretaría Distrital de Ambiente. (n.d.). Planes de devolución posconsumo. Retrieved from <http://ambientebogota.gov.co/nb/planes-posconsumo>

Secretaría Distrital de Ambiente. (2008). Manual de buenas prácticas ambientales para el manejo de baterías usadas de plomo ácido. Bogotá D.C. Colombia. Retrieved from <http://www.ambientebogota.gov.co/documents/24732/3988003/Manual+de+buenas+prácticas+para+el+manejo+de+baterías+usadas+de+plomo+acido.pdf>

Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética del Ministerio de Hacienda de la Nación. (2018). Guía de para CONDUCCIÓN EFICIENTE VEHICULOS LIVIANOS. Argentina. Retrieved from https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/guia_de_conduccion_efiente_para_vehiculos_livianos_0.pdf

Transport, D. for. (2016). Energy Saving Trust. Advising fuel efficient driving techniques for your fleet. London. Retrieved from http://www.energysavingtrust.org.uk/sites/default/files/reports/5984 EST A4 ecodriving guide_v6.pdf

Universidad del Valle. (2018). Implementación de acciones priorizadas del Plan de Acción Sectorial – PAS para promover el transporte motorizado sostenible.

Universidad Nacional de Colombia. (2013). Residuos posconsumo. Retrieved from <http://unradio.unal.edu.co/detalle/cat/un-analisis/article/residuos-posconsumo.html>

Zatschler, G. (2017). Meta study. Fuel Efficient Drivind. Retrieved from <https://www.rms.nsw.gov.au/documents/about/environment/air/meta-study-fuel-efficient-driving.pdf>

Zeng, H., Hidalgo, D., & Mani, A. (2014). Assesment of adoption of sustainable urban passanger. TRB 2014 Annual Meeting.