

A mobilidade ao traballo + sostible

35 experiencias e
boas prácticas



Introdución

A sociedade demanda de máis en máis un cambio do modelo de mobilidade, requirindo alternativas ao uso abusivo do vehículo privado motorizado. Tendo en conta que a mobilidade por motivos laborais, o ir e vir do lugar traballo, é unha das principais razóns polas que nos desprazamos, e que é neste tipo de viaxes cando máis se utiliza o coche, é evidente que un dos obxectivos prioritarios para alcanzar o cambio de modelo debe ser promover a mobilidade sostible, segura e equitativa nos desprazamentos para acudir ao traballo.

Precisamente por estas razóns, debemos contar con ferramentas que ilustren e faciliten esta transición cara a este novo modelo de mobilidade e, por iso, a idoneidade de editar unha GUÍA DE BOAS PRÁCTICAS, na que se inclúen experiencias reais e de éxito que cambiaron o xeito cotián de desprazárense ao traballo miles e miles de traballadores e traballadoras do noso país.

Non ten faladoiro que esta tarefa de promover o cambio modal debe ser impulsada polas persoas que temos a responsabilidade de representar e, en consecuencia, defender os dereitos laborais dos traballadores e traballadoras, o cal inclúe, xaora, o dereito á accesibilidade de xeito sostible e seguro. Esta guía pretende ser unha exposición de boas prácticas, nas que o papel do sindicato foi clave para que estas avancen polo bo camiño. Iniciativas que debemos divulgar e dar a coñecer entre todo o colectivo de traballadores e traballadoras, que, ao cabo, serán os verdadeiros protagonistas do cambio de modelo.

Para concluír, trátase de presentar experiencias que poidan servir de exemplo de como intervir, a través da acción sindical, dentro das empresas y no contorno onde estas se localizan (polígono industrial, parque de actividades, etc.), para alcanzar a meta que nos propuxemos de romper coa hexemonía do coche para chegar ao posto de traballo. En definitiva, favorecer a irrupción dun novo modelo de mobilidade no que os modos social, ambiental e economicamente sostibles se impoñan e os traballadores e traballadoras sexan axentes activos necesarios para impulsar este cambio que tantos beneficios lles vai reportar.

Fernando Rodrigo

Coordinador da Secretaría Confederal
de Saúde Laboral e Medio Ambiente de CC OO

Autores

Manel Ferri e Albert Vilallonga (Centro de referencia en mobilidade de ISTAS / CCOO), Antoni París -Comunicación Socioambiental.

Agradecemos as achegas e o asesoramento de:

Carlos Martínez Camarero (Secretaría Confederal de Medio Ambiente e Saúde Laboral CCOO); Daniel Gutiérrez (Responsable de Mobilidade da la Unión Comarcal de CCOO del Baix Llobregat); Josep M. Baiget (responsable de Mobilidade da Unión de las comarcas de Lleida); Enrique Rodríguez (responsable de Mobilidade da la Unión Comarcal de CCOO do Vallès Occidental); Luis Cuenca (técnico de Mobilidade da Unión Sindical de CCOO de Madrid); Joanes Maiza (delegado de prevención CCOO-CAF Beasain); Juan Jesús Bermúdez (Departamento de Medio Ambiente CCOO Canarias); Àngel Cebollada (secretario de Mobilidade Sección Sindical CCOO UAB); Eva Miguel Cuñado (secretaría de Medio Ambiente de CCOO de Castela e León); José Luis Cía (Área de Medio Ambiente de CCOO de Navarra); Toni Montesinos e Luis Enrique Marquina (Secretaría de Saúde Laboral e Medio ambiente de CCOO do País Valenciano); Miquel de Toro (Departamento de Mobilidade de CCOO de Cataluña.)

Diseño gráfico

Domènec Òrrit

Edita

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)

Imprime: Paralelo Ediciones

Depósito legal:

ISBN:

1.^a Edición, Barcelona, novembro de 2008

Impreso en papel reciclado

Esta publicación realízase no marco do Convenio de Colaboración suscrito co Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo, ao abeiro da Resolución de encomenda de xestión do 7 de abril de 2008, da Secretaría de Estado da Seguridade Social, para o desenvolvemento de actividades de prevención.

Contidos

- 1. Actuacións en empresas 4

- 2. Actuacións en centros de actividade laboral 16
 - Mellora dos servizos de transporte público colectivo 16
 - Elaboración de plans de mobilidade sostible 22
 - Acordos e pactos de concertación 34

- 3. Exemplos internacionais 40

1. Actuaciones en empresas

- Implantación do coche compartido (Denso - Sant Fruitós de Bages, Barcelona)
- Reconversión do servizo de transporte de empresa (Ibercarretilas - El Prat de Llobregat, Barcelona)
- Incorporación da mobilidade dos traballadores/as no convenio colectivo (Sony - Viladecavalls, Barcelona)
- Creación da figura do xestor de mobilidade e elaboración dunha enquisa de mobilidade (Hospital Arnau de Vilanova - Lleida)
- Mellora da flexibilidade horaria dos traballadores/as e entrega de títulos de transporte (Nissin - La Granada del Penedès, Barcelona)
- Concesión de axudas económicas para o uso do transporte público colectivo (Ministerio de Medio Ambiente - Madrid)
- Elaboración dun Plan de empresa de mobilidade sostible (Vodafone - Alco-bendas, Madrid)
- Fomento da mobilidade en transporte público colectivo (Ministerio de Educación - Madrid)
- Realización dunha enquisa de mobilidade e formulación de propostas de mellora (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA - Guipúscoa)
- Implantación de melloras da accesibilidade dos traballadores/as (Telefónica - Cidade das telecomunicacións, Madrid)



Implantación do coche compartido

Empresa:	Denso
Localización:	Polígono industrial Pla de Santa Anna Sant Fruitós de Bages - Barcelona
Sector:	Fabricación de compoñentes do automóbil
Traballadores/as:	~ 800
Inicio actuación:	2005
Axentes implicados:	Empresa, CCOO

Resumo da actuación

- Co obxectivo de reducir progresivamente o número de coches privados que acceden a diario á planta, a empresa Denso reserva **prazas de aparcamento próximas á entrada para os vehículos utilizados de forma compartida** (aparcadoiro verde). Para poder usar estas prazas, o coche debe estar ocupado como mínimo por dúas persoas que non residan no mesmo domicilio.
- Semestralmente, a empresa outorga ademais uns premios de 50 € en **vales de gasolina** ás persoas que teñen máis tickets verdes acumulados.
- O proxecto púxose en marcha inicialmente con 15 prazas, número foi aumentando grazas á aceptación que tivo a medida entre os empregados/as.

Contacto

Sílvia Gabarrós

Delegada de CCOO
Comité de empresa de Denso
sgabarros@ccoo.cat

Josep Fuentes

Responsable de Mobilidade
Unión Intercomarcal
de CCOO del Bages- Berguedà
jfuentes@ccoo.cat

Reconversión do servizo de transporte de empresa

Empresa:	Ibercarretillas
Localización:	Polígono industrial Pratenc El Prat de Llobregat, Barcelona
Sector:	Carretillas elevadoras
Traballadores/as:	~ 90
Inicio actuación:	2006
Axentes implicados:	Empresa, operador de transporte, Entidade Metropolitana do Transporte, CCOO

Resumo da actuación

- A empresa Ibercarretillas reconverteu o seu servizo de transporte de empresa nun **fondo económico** cun importe anual igual ao custo do dito servizo, diñeiro que destina a beneficios sociais e formación a partes iguais.
- Esta actuación foi impulsada tras a creación da liña regular PR4, que inicia o seu percorrido na estación de Renfe Cercanías (liñas C2 e C10) e une o casco urbano do Prat de Llobregat con Mercabarna, o Polígono Pratenc e a Zona de Actividades Loxísticas.
- Os horarios dos autobuses están coordinados cos dos trens de proximidades co fin de **facilitar a intermodalidade** e ofrecerlles un servizo cómodo e rápido aos usuarios, adaptado aos horarios habituais de traballo.
- O transbordo entre o bus e o tren, e tamén entre outras liñas de bus, é **gratuito se se utilizan os títulos de tarifa integrada**. Os traballadores/as que utilizan este transporte público reciben un título personalizado (T-Mensual, zona 3), con cargo aos beneficios sociais.
- En caso de que a liña PR4 fose suprimida, ou ben os traballadores/es da empresa o preferisen, volveríase **instaurar o servizo de transporte de empresa** nas mesmas condicións.
- En xullo de 2008, a media de validacións diarias acadou a cifra de 945 (en xullo de 2006 foi de 270).

Contacto

Daniel Valero

Delegado de CCOO

Comité de empresa de Ibercarretillas

dvalero@om-pimespo.es

Daniel Gutiérrez

Responsable de Mobilidade

Unión Comarcal de CCOO

do Baix Llobregat

dgutierrez@ccoo.cat

Incorporación da mobilidade dos traballadores/as no convenio colectivo

Empresa:	Sony
Localización:	Polígono industrial Can Mitjans Viladecavalls, Barcelona
Sector:	Electrónica
Traballadores/as:	~ 2.500
Inicio actuación:	2005
Axentes implicados:	Empresa, Comisiones Obreras

Resumo da actuación

- Durante a negociación colectiva entre empresa e sindicatos incorporouse unha **cláusula de mobilidade** destinada a implantar un conxunto de medidas en beneficio dunha mobilidade máis sostible, tanto no ámbito da empresa como no conxunto do polígono industrial. Propuxéronse **dous tipos de accións**.
- As **internas**: apoio ao coche compartido; mellor aproveitamento dos servizos e recursos dispoñibles; elaboración dun plan de mobilidade no polígono; designación dunha mesa de mobilidade; e creación da figura do xestor de mobilidade. Tras constituír a **Mesa de Mobilidade**, no ano 2008 aprobouse o **Plan de mobilidade do polígono**.
- As **externas**: negociación cos operadores de transporte de autobuses para habilitar enlaces desde e cara ao municipio de Terrassa —coordinadas coas quendas da fábrica—; mellora da conexión entre as diferentes liñas de bus, os horarios de Renfe e FGC e o bus de enlace; optimización da frecuencia á estación de Renfe de Viladecavalls; e axuste dos horarios da fábrica, ademais de garantir unha accesibilidade a pé cómoda e segura desde a estación á factoría.
- O Plan de mobilidade foi aprobado no ano 2008, tras a constitución da Mesa.

Contacto

Enrique Rodríguez

Responsable de Mobilidade
Unión Comarcal de CCOO
do Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Antonio Silva

Delegado de CCOO
Comité de empresa de Sony
antonichi@gmail.com

Creación da figura do xestor de mobilidade e elaboración dunha enquisa de mobilidade

Empresa:	Hospital Arnau de Vilanova
Localización:	Lleida
Sector:	Sanitario
Traballadores/as:	> 1.850 (+ 3.000 pacientes diarios)
Inicio actuación:	2007
Axentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumo da actuación

- Por proposta de CCOO, e co apoio da maioría de sindicatos que conforman a Xunta de Persoal do Hospital Arnau de Vilanova e a Dirección do centro, acordouse no ano 2007 elaborar e aplicar un **Plan de mobilidade sostible no equipamento hospitalario**.
- A raíz disto creouse a figura do **xestor/a de mobilidade** para que actúe como mediador entre as partes implicadas: traballadores/as, empresa e operadores de transporte público.
- O xestor tamén realiza actividades de divulgación, asesoramento e planificación de actuacións de mellora das condicións de mobilidade, do sistema de coche compartido, etc.
- Realizouse unha **enquisa de mobilidade** entre os traballadores/as, e as conclusións reflicten a necesidade de manter un servizo de transporte público colectivo de calidade.
- As **propostas expostas** e nas que se está a traballar son: mellorar a seguridade dos itinerarios a pé e en bicicleta, coordinar o servizo de transporte público coas quendas de traballo, fomentar o coche compartido, xestionar as prazas de aparcamento e crear prazas de estacionamento disuasorias e, en xeral, impulsar un cambio de hábitos de mobilidade.

Contacto

Enric Martí

Xestor de Mobilidade
Hospital Arnau de Vilanova
enricmarti@arnau.scs.es

Josep Maria Baiget

Responsable de Mobilidade
Unión Intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida
baiget@ccoo.cat

Mellora da flexibilidade horaria dos traballadores/as e entrega de títulos de transporte

Empresa:	Nissin
Localización:	La Granada del Penedès, Barcelona
Sector:	Loxística
Traballadores/as:	> 30
Inicio actuación:	2004
Axentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumo da actuación

- A raíz do traslado das instalacións da empresa ao municipio de La Granada del Penedés, e tras o fracaso da negociación cos representantes dos traballadores/as, o Tribunal Laboral de Cataluña levou a cabo un **acto de conciliación**.
- O acordo determinaba que, para **compensar o cambio de posto de traballo**, debían adoptarse medidas de flexibilidade horaria e **entrega de títulos de transporte público colectivo**. En concreto, resolvía que debía reducirse nunha hora diaria a xornada de traballo efectivo establecida no Convenio colectivo de transporte de mercadorías e loxística da provincia de Barcelona.
- Ademais, a empresa comprometeuse a facilitar mensualmente un **abono de transporte público integrado** de catro zonas a cada un dos traballadores/as trasladados que o solicitasen. Os que xa percibían algún tipo de compensación debían optar entre as que recibían antes do traslado ou as recollidas no acto de conciliación do Tribunal. Tamén se determinou que os traballadores que optasen por extinguir o seu contrato de traballo debían recibir unha indemnización.

Contacto

Michael Mathews

Delegado de CCOO
Comité de empresa de Nissin
michaelmathewsclaro@gmail.com

Ildelfons Baig

Responsable de Mobilidade
Unión Intercomarcal de CCOO
do Alt Penedès-Garraf
ibaig@ccoo.cat

Concesión de axudas económicas para o uso do transporte público colectivo

Empresa:	Ministerio de Medio Ambiente
Localización:	Madrid
Sector:	Administración
Traballadores/as:	~ 1.300
Inicio actuación:	2007
Axentes implicados:	Empresa, comité de empresa, sindicatos

Resumo da actuación

- O Ministerio de Medio Ambiente outorga aos seus traballadores e traballadoras **axudas económicas para utilizaren o transporte público colectivo** nos seus desprazamentos cotiáns ao traballo, sempre que esta opción sexa viable.
- Ofrécense **abonos anuais e mensuais de transporte** a quen o solicite e cumpra uns determinados requisitos. No caso das persoas con mobilidade reducida, as axudas son para compensar a utilización do vehículo privado ou para acceder a un servizo de taxi dentro do seu municipio de residencia, aínda que haxa alternativas de transporte público colectivo regular.
- No caso dos abonos anuais e mensuais, finánciase ata o 60% do seu custo e para un período que chega ata os once meses. A compensación polo abandono do uso do automóbil determínase en función da distancia entre o posto de traballo e o casco urbano.
- No ano 2007, o Ministerio convocou axudas que consisten en conceder unha **subvención do 100% do custo do título de transporte público** para o ano 2007 (mensual ou anual), que ten como obxectivo beneficiar a todos os traballadores/as públicos destinados aos Servizos Centrais do Ministerio que teñan unha tarxeta personalizada para o uso do aparcamento do centro de traballo e que renunciásen a ela.
- A iniciativa do Ministerio de Medio Ambiente segue a mesma liña que outras parecidas levadas a termo por **outros organismos públicos**: Ministerio de Fomento, Ministerio de Traballo e Asuntos Sociais, Ministerio da Vivenda, Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación, Ministerio de Administracións Públicas, Ministerio de Sanidade e Consumo, Ministerio de Economía e Facenda, Ministerio de Industria, Comercio e Turismo, Ministerio do Interior, Ministerio de Xustiza, Ministerio de Educación e Ciencia, Ministerio de Asuntos Exteriores e Seguridade Social.

Contacto

Teresa Alonso

Secretaría de Medio Ambiente
talonso@fsap.ccoo.es

Elaboración dun Plan de empresa de mobilidade sostible

Empresa:	Vodafone
Localización:	Polígono Industrial La Moraleja Alcobendas - Madrid
Sector:	Telecomunicacións
Traballadores/as:	~ 1.300
Inicio actuación:	2001
Axentes implicados:	Dirección e traballadores, CCOO, Concello de Alcobendas, Cercanías Renfe, Consorcio Rexional de Transportes, IDAE, Alsa-Enatcar

Resumo da actuación

- Dado que o acceso ao polígono industrial en automóbil pola autovía N1 está habitualmente conxestionado e que o servizo de autobús interurbano desde a capital se ve afectado polo tráfico, a sección sindical de CCOO propónlle no ano 2001 á dirección da empresa elaborar un **plan experimental de mellora da mobilidade dos traballadores/as**.
- As **propostas do plan** son as seguintes: crear a figura do coordinador de transporte; dar información detallada mediante o correo electrónico, intranet, charlas, folletos, etc.; introducir a flexibilidade horaria para conseguir unha distribución máis homoxénea dos desprazamentos ao longo do día; e xestionar o aparcamento para favorecer o coche compartido.
- **Outras propostas** son valorar a introdución de incentivos en favor do transporte público colectivo e a mobilidade a pé e en bicicleta; crear un servizo de xestión do coche compartido mediante un programa de volta á casa garantida; e ofrecer furgonetas de empresa para grupos de traballadores/as.
- Nunha primeira fase implántase un autobús lanzadeira gratuito para os traballadores, que conecta co transporte ferroviario desde as estacións de metro e Renfe, con dous servizos pola mañá e dous pola tarde, e en horarios compatibles coas quendas de traballo.
- O servizo ten actualmente uns 750 usuarios diarios, e conta cun lector electrónico de tarxetas de identificación dos traballadores para coñecer o grao de utilización. O Consorcio do Transporte facilita tamén información aos traballadores/as sobre o xeito máis eficiente de ir ao traballo.
- Nunha segunda fase estúdase a aplicación do sistema de coche compartido ao maior número de traballadores que se poidan adaptar a esta modalidade.

Contacto

Alfonso Moreno

Responsable sección sindical CCOO
alfonso.moreno@vodafone.com

Luis Cuena

Técnico de Mobilidade
Unión Sindical de CCOO Rexión Madrid
lcuena@usmr.ccoo.es

Fomento da mobilidade en transporte público colectivo

Empresa:	Ministerio de Educación
Localización:	Madrid
Sector:	Administración
Traballadores/as:	~ 800
Inicio actuación:	2007
Axentes implicados:	Empresa, sindicatos

Resumo da actuación

- En xullo de 2007, as distintas dependencias do Ministerio de Educación en Madrid capital trasládanse a un edificio central situado na área de actividade económica da avenida de América.
- Para planificar e realizar os labores de seguimento da mobilidade dos traballadores/as, nunha primeira etapa créase a figura do **xestor de mobilidade**, consensuada cos distintos sindicatos representados.
- Entre as actuacións que se levan a cabo destaca a **xestión das prazas de aparcamento** para fomentar un uso racional, asignando prazas a persoas con mobilidade reducida, mulleres embarazadas, usuarios/as de coche compartido (mínimo 3 ocupantes) e traballadores/as que xustifiquen non dispoñer de transporte público colectivo no seu lugar de residencia. Canto ao resto de prazas, propónse implantar unha **fórmula de pagamento simbólica e finalista** que teña como destino o fondo de acción social para aboar o transporte público dos traballadores/as.
- Acórdase crear **servizos de transporte discrecional**, pagados pola propia Administración, que adapten as súas rutas aos lugares de residencia dos traba-

lladores/as, no caso daqueles que viven en localidades apartadas de Madrid.

- Propónse tamén implantar lanzadeiras para conectar os intercambiadores de transporte público colectivo en superficie sen paradas intermedias para acurtar o tempo dos desprazamentos.
- Finalmente, promóvese a utilización do coche compartido mediante unha aplicación que permita emparellar aqueles traballadores/as con domicilios próximos. Para pechar o compromiso, acórdase asinar un contrato de acordo entre os que compartan coche. O Ministerio ha garantir a praza de estacionamento gratuíta a aqueles/as que se inclúan neste programa.
- Así mesmo, a Entidade Metropolitana do Transporte introduce unha modificación no itinerario da liña 122 para atender a nova sede do Ministerio.

Contacto

Antonio Guisado

Responsable sección sindical CCOO
aguisado@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Técnico de Mobilidade
Unión Sindical de CCOO Rexión Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Realización dunha enquisa de mobilidade e formulación de propostas de mellora

Empresa:	Construccion e Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF)
Localización:	Guipúscoa
Sector:	Equipos e compoñentes para ferrocarrís
Traballadores/as:	2.100 (+ 200 externos)
Inicio actuación:	2008
Axentes implicados:	Comité de empresa

Resumo da actuación

- A diversidade de lugares de procedencia dos traballadores de CAF, así como os diferentes modos de transporte utilizados e os distintos horarios de traballo, fan da mobilidade cotiá de CAF un problema complexo.
- Por este motivo, a Comisión de Mobilidade e Transporte do Comité de Empresa realiza unha **enquisa entre os traballadores/as** para detectar as súas opinións e demandas de mellora.
- Os **usuarios da bicicleta** propoñen a unión dos municipios Beasain, Lazkao e Ordizia, así como das paradas de RENFE, mediante itinerarios seguros (*bidegorris*), xa que actualmente non existen rutas ben pavimentadas e iluminadas. Demándanse tamén aparcamentos vixiados próximos aos vestiarios, e o fomento deste medio de transporte entre os traballadores/as (campañas de concienciación, axudas ao mantemento da bici, custeamento das bicis roubadas...).
- En cuanto aos usuarios do **servizo de autobús**, pídesse recuperar o de Beasain-Ordizia-Lazkao e estudar a súa ampliación ao resto de poboacións do Goierri. O xeito de custealo sería a partir da substitución dos complementos de distancia polo uso de tarxetas e a penalización económica aos usuarios do «coche só».
- Por outra parte, demándase a **creación dun apeadeiro de tren na fábrica**, xa que ao estaren lonxe as paradas de RENFE, redúcese a súa utilización, e unha **maior flexibilidade horaria** para aqueles usuarios que poidan utilizar este servizo.
- Proponse, dunha banda, **potenciar o uso do coche compartido**, e, pola outra, que se penalice o do «coche só», sempre e cando se ofrezan outras alternativas ao vehículo privado.
- En canto á **mobilidade a pé**, demándanse melloras nos itinerarios que dan acceso á fábrica e nas rúas interiores, ademais de incentivos para fomentar este tipo de desprazamentos.

Contacto

Joanes Maiza

Delegado de prevención

CCOO-CAF Beasain

ccoo@caf.es

Implantación de melloras da accesibilidade dos traballadores/as

Empresa:	Telefónica, SA
Localización:	Cidade das Telecomunicacións - Madrid
Sector:	Telefonía
Traballadores/as:	~ 13.600
Inicio actuación:	2005
Axentes implicados:	Sindicatos, empresa

Resumo da actuación

- A Cidade das Telecomunicacións consiste nun complexo formado por doce edificios no que se situaron as empresas de Telefónica, tras un traslado que se iniciou en 2005 e que rematou en 2007.
- O complexo está situado na confluencia da M-40 coa N-I, no límite norte de Madrid con Alcobendas. Trátase dunha **zona moi conxestionada, especialmente en horas punta, cun servizo de transporte público colectivo deficiente**, xa que só hai autobuses interurbanos desde o Parque Empresarial de La Moraleja. Porén, nun futuro próximo abrirase a nova estación Metro Norte, prolongación da liña 10, e está previsto crear un novo enlace do metro lixeiro.
- Durante o traslado dos diferentes centros de traballo, a empresa tivo en conta as **suxestións do Departamento de Medio Ambiente da USMR de CCOO**, que ten como obxectivo mellorar a accesibilidade, potenciar o transporte público colectivo, fomentar o uso racional do vehículo privado e introducir novos criterios de xestión das prazas de aparcamento.
- As **medidas acordadas** leváronse a cabo en distintas fases: introdución de enlaces de transporte colectivo de empresa desde o metro e Cercanías Renfe; habilitación de túneles para o transporte público baixo a praia das vías do tren; xestión dos postos de aparcamento subterráneo (4.500 prazas) para persoas con mobilidade reducida e con fillos na escola infantil da empresa; creación de zonas cubertas e de fácil acceso para bicicletas; creación de prazas para coche compartido; e incorporación dos títulos de transporte á negociación colectiva.
- A **nova liña de autobús** creada serve como liña regular con carácter de enlace desde Cercanías Renfe, cunha frecuencia de 10-12 minutos. Tamén presta servizo a outras empresas do polígono. O número de usuarios supera os 3.000 diarios.

Contacto

José Carlos Mozas Pajares

Responsable sección sindical CCOO
josecarlos.mozaspajares@telefonica.es
teleco.madrid@fct.ccoo.es



2. Actuacions en centres de actividade laboral

Mellora dos servizos de transporte público colectivo

- Polígonos de Lleida (Lleida)
- Polígono de Can Sant Joan (Sant Cugat del Vallès, Barcelona)
- Polígono Pratenc (El Prat de Llobregat, Barcelona)
- Polígonos industriais de Getafe (Madrid)
- Cabido de Tenerife (Illas Canarias)



Centro de actividade:	Polígonos de Lleida
Localización:	Lleida
Inicio actuación:	2005
Traballadores:	~ 4.000
Axentes implicados:	Concello de Lleida, Generalitat de Cataluña, CCOO, asociacións de empresarios, autoridade de mobilidade

Resumo da actuación

- Os polígonos do leste de Lleida, formados por 240 empresas, tiveron desde a súa implantación **dificultades de acceso en transporte público colectivo**. Por este motivo, impulsouse a implantación dun servizo de autobús de enlace para unir estes centros de actividade cos barrios centrais da cidade.
- Inicialmente, o servizo empezaba ás seis da mañá, cunha frecuencia de entre tres cuartos e unha hora. Tras un estudo levado a cabo por CCOO, baseado nos resultados das **enquisas realizadas aos traballadores/as** das primeiras quendas de traballo, adiantouse o inicio do servizo ás cinco da mañá.
- O número de usuarios do servizo supera actualmente os 5.000 diarios. Os sindicatos propuxéronlles aos empresarios que subministren títulos de transporte gratuítos aos traballadores.
- No marco do **proxecto Gesmopoli** (ver páxina 36) elaborouse o **Plan de mobilidade do polígono El Segre** (o principal por onde transcorre a liña de autobús), que propón a implantación do servizo de bus en sentido contrario ao único que

actualmente circula. Tamén fai fincapé na mellora da accesibilidade e da calidade das paradas, así como da información sobre horarios e percorrido do bus.

- Este **servizo de autobús está integrado tarifariamente** desde o 2008 dentro da rede de transporte público colectivo de Lleida e a súa área metropolitana.
- Por outra parte, o Concello de Lleida e CCOO e UGT acordaron o **Pacto Social pola Cidadanía** (ver páxina 37), un instrumento que, entre outros aspectos, recolle diversas propostas en prol da mobilidade dos traballadores/as. Entre estas medidas está a de mellorar a rede de transporte público colectivo e os servizos asociados.

Contacto

Josep Maria Baiget

Responsable de Mobilidade
Unión intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida / baiget@cco.cat

Jordi Cabal

Xestor de Mobilidade do polígono
El Segre / elsegre@gesmopoli.net

Centro de actividade:	Polígono Can Sant Joan
Localización:	Sant Cugat del Vallès, Barcelona
Inicio actuación:	1998
Traballadores:	~ 9.000
Axentes implicados:	Comités de empresa, CCOO, empresa, operador de transporte (FGC)

Resumo da actuación

- No ano 1998, Ferrocarrís da Generalitat de Cataluña (FGC) puxo en funcionamento un **servizo discrecional de autobús** entre o apeadeiro de Sant Joan, no termo municipal de Sant Cugat del Vallès, e o polígono industrial Can Sant Joan de Rubí.
- O itinerario que se fixou inicialmente tiña un percorrido aproximado de 8 quilómetros e fixaba dous tipos de servizo: completo (8 km) e expreso (5 km). A administración de FGC foi anovando anualmente a autorización, ao tempo que se **foi ampliando o seu percorrido**.
- O autobús dá servizo decontino entre as 6.40 e as 21.30 horas. Os horarios establecidos permiten **coordinar o servizo de autobús co de tren**.
- O número de viaxeiros anda por volta dos 1.400 diarios, cunha demanda que non parou de medrar.
- Así mesmo, no ano 2005, as seccións sindicais e os comités de empresa de CCOO de distintas grandes empresas do polígono constituíron unha **coordinadora de traballadores/as para buscar solucións conxuntas**. Levaron a cabo unha enquisa para analizar os hábitos de mobilidade e detectar as dificultades para acceder ao posto de traballo en transporte público, en bicicleta e a pé.
- A raíz deste estudo presentáronse diferentes propostas de planificación e xestión, constituíuse a **Mesa de mobilidade** e elaborouse un **Plan de Mobilidade**, que foi aprobado no 2007.
- Despois dunha certa retardación do proceso, desde CCOO continuouse reivindicando a posta en marcha das medidas do dito Plan. O resultado foi a adquisición de certos **compromisos por parte dos axentes responsables**: elección do xestor de mobilidade; elaboración por parte da Autoridade do Transporte Metropolitano dun convenio de adhesión ao plan de mobilidade das empresas para que se fagan cargo do financiamento das actuacións previstas.

Contacto

Enrique Rodríguez

Responsable de Mobilidade
Unión comarcal de CCOO
do Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Albert Pérez Ratera

Delegado de CCOO
Comité de empresa de EDS
albert.perez@eds.com

Jordi Abellan

Delegado de CCOO
Comité de empresa
do Banc de Sabadell
abellanjor@bancsabadell.com

Centro de actividade:	Polígono Pratenc
Localización:	El Prat de Llobregat
Inicio actuación:	2006
Traballadores:	~ 4.000
Axentes implicados:	Comités de empresa, sindicatos, empresa, Generalitat de Cataluña, Operador de transporte (EMT)

Resumo da actuación

- Un estudo sobre o **acceso aos centros de traballo da comarca do Baix Llobregat en transporte colectivo**, elaborado no ano 2001 por CCOO desta comarca, puxo de manifesto a necesidade de actuar de forma prioritaria no Polígono Pratenc, dadas as carencias detectadas.
- A raíz desta iniciativa, creouse unha **coordinadora de traballadores do polígono** e iniciouse un proceso de negociación cos axentes implicados. Créanse **dúas comisións de traballo**: unha de carácter institucional, encargada de realizar as xestións pertinentes con todas as administracións e organismos implicados, e unha de información e comunicación á opinión pública.
- Entre os anos 2002 e 2006, ambas as comisións mantiveron distintas reunións con organismos e institucións con responsabilidade en materia de planificación e xestión da mobilidade do polígono. A Coordinadora de traballadores foi a precursora da Mesa de Mobilidade que se creou no ano 2006.
- O **servizo de autobús de enlace** implantado inicia o seu percorrido na estación de Renfe Cercanías (líñas C2 e C10), e une o casco urbano do Prat de Llobregat con Mercabarna, o Polígono Pratenc e a Zona

de Actividades Loxísticas I e II. De acordo coa lei, a sinalización e o mantemento das paradas son responsabilidade da Entidade Metropolitana de Transporte.

- Os **horarios dos autobuses** están coordinados cos dos trens de proximidades, co fin de facilitar a intermodalidade. O transbordo entre o bus e o tren, e tamén entre outras liñas de bus, é gratuito se se utilizan os títulos de tarifa integrada.
- A **liña de autobús** opera só en días laborables, de luns a venres. A primeira saída faise desde a estación de tren ás cinco e media da mañá, e finaliza ás dez e media da noite, coa última saída desde a Zona de Actividades Loxísticas. O tempo de percorrido oscila entre os 60 e os 70 minutos, segundo a hora do día.
- Grazas á constancia de CCOO na reivindicación de que o xestor de transporte público metropolitano asumise a súa responsabilidade de conseguir a instalación de marquesiñas nas paradas, algunhas destas xa están colocadas.

Contacto

Daniel Gutiérrez

Responsable de Mobilidade
Unión Comarcal de CCOO
do Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Centro de actividade:	Polígonos industriais de Getafe
Localización:	Getafe - Madrid
Inicio actuación:	2005
Traballadores:	~ 25.000
Axentes implicados:	Sindicatos, Concello de Getafe, Unión Europea, Consorcio Rexional de Transportes

Resumo da actuación

- A Comisión de Mobilidade de Getafe, na que están representados os sindicatos CCOO e UGT, analizou no ano 2005 a posibilidade de implantar un servizo de bus de enlace nos polígonos industriais do municipio. Estes polígonos agrupan un conxunto de 700 empresas.
- Para coñecer con detalle os **hábitos de mobilidade dos traballadores/as**, a Comisión púxose en contacto co Consorcio Rexional de Transportes, que deseñou unha liña de actuación consensuada con todos os axentes implicados.
- Propúxose poñer en marcha **dúas liñas de autobús de enlace** para conectar a estación de Getafe Centro (Renfe Cercanías e Metrosur) cos polígonos Los Ángeles, Los Olivos, San Marcos e El Lomo, con intervalos de paso que oscilan entre os 15-25 minutos en hora punta e os 45-60 minutos en hora val, e con servizos desde as 6.00 ás 22.00 horas.
- O acordo tamén estipulaba que debía realizarse unha campaña de difusión e crear unha comisión de seguimento.
- Estas liñas lanzadeira experimentaron un **crecemento continuo da demanda** desde a súa creación en outubro de 2005. En 2007, transportaron máis de 486.000 viaxeiros, o 40% con respecto ao ano 2006. A **demanda media diaria** sitúase actualmente en 2.200 viaxeiros.
- Desde outubro de 2007, a liña Pi2 **aumentou a súa oferta e alongouse o percorrido** 2 quilómetros, sumando dúas novas paradas para dar servizo ao Parque Empresarial La Carpetania, en virtude dun convenio entre o Concello de Getafe e a empresa Siemens.
- A empresa comprométese a **financiar o déficit de explotación** atribuíble á dita prolongación. Ambas as liñas actualmente están financiadas ao 50% polo Consorcio Rexional de Transportes e o Concello de Getafe.

Contacto

Jesús Béjar

Responsable Acción Sindical
Unión Comarcal Sur de CCOO
jesusbejar@telefonica.net

Luis Cuenca

Técnico de Mobilidade
Unión Sindical de CCOO Rexión Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

www.itra.info/getafe/

Centro de actividade:	Cabido Insular de Tenerife
Localización:	Tenerife - Canarias
Inicio actuación:	2000
Traballadores:	~ 500
Axentes implicados:	Sindicatos, Cabido Insular de Tenerife, operador de transporte

Resumo da actuación

- Os centros de traballo do Cabido Insular de Tenerife están situados en **distintos edificios do centro metropolitano** de Santa Cruz de Tenerife. A localización destes centros en zonas onde se realizan con frecuencia eventos festivos supón que se fagan cortes de tráfico e se limiten as zonas de aparcamento, feito este que **afecta os desprazamentos en vehículo privado**.
- Co fin de reducir o impacto que isto ocasiona na mobilidade dos traballadores e para **fomentar uns hábitos de mobilidade dos traballadores máis sostibles**, o Cabido impulsou a creación de liñas de transporte colectivo cofinanciadas e dirixidas ao conxunto de empregados da institución.
- Logo de analizar a **demanda e as necesidades dos traballadores/as**, implantáronse progresivamente tres rutas de transporte (Norte, Sur e Metropolitana), medida que foi acompañada de accións de difusión do servizo (correo corporativo, intranet...).
- O servizo consolidouse, e actualmente un 11,4% dos empregados adscritos aos centros de traballo do Cabido situados no centro de Santa Cruz de Tenerife utilízanos de forma regular.

Contacto

Encarnación Morales Rodríguez
Unidade Orgánica de Calidade
e Atención ao Empregado
emorales@tenerife.es

Juan Jesús Bermúdez
Departamento de Medio Ambiente
CCOO Canarias
Medioambiente.ic@canarias.ccoo.es

Elaboración de plans de movilidad sostenible

- Polígono da Zona Franca (Barcelona)
- Cidade Xudicial de Barcelona (Hospitalet de Llobregat - Barcelona)
- Aeroporto de Barcelona (El Prat de Llobregat - Barcelona)
- Universidade Autònoma de Barcelona (Bellaterra - Barcelona)
- Polígonos La Garena (Alcalá de Henares, Madrid)
- Polígono de Villalonquéjar (Burgos)
- Polígonos de Landaben (Navarra)
- Polígonos de Peralta (Navarra)
- Polígonos de Valencia



Centro de actividade:	Polígono da Zona Franca
Localización:	Barcelona
Inicio actuación:	2003
Traballadores:	~ 43.000
Axentes implicados:	Sindicatos, Operadores de transporte, Consorcio da Zona Franca, Generalitat de Cataluña , concellos de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat e El Prat de Llobregat, ATM, Mercabarna e CILSA

Resumo da actuación

- O Polígono Industrial da Zona Franca de Barcelona ocupa unha superficie de 600 hectáreas situadas entre a montaña de Montjuïc, o río Llobregat e o Porto de Barcelona. Nas 250 empresas do polígono traballa o 1,8% da poboación activa catalá.
- O polígono tamén dá traballo de forma indirecta a máis de 275.000 persoas. Porén, antes de iniciar a actuación de mellora da mobilidade só dispoñía de cinco liñas diúrnas de autobús e outra nocturna, mentres que o 25% da súa superficie está dedicada a aparcamento.
- CCOO de Cataluña, en colaboración coa Asociación para a Promoción do Transporte Público, e co apoio do Consorcio da Zona Franca e o Concello de Barcelona, analizaron no ano 2003 os **hábitos de mobilidade dos traballadores** deste polígono industrial ao accederen ao posto de traballo.
- O estudo respondía á vontade do sindicato de avanzar na realización deste tipo de proxectos, pois que se constatou o feito de que algunhas das melloras que os traballadores conseguían mediante a negociación colectiva perdíanse progresivamente, en tempo e cartos, polos **custos asociados ao desprazamento entre o lugar de residencia habitual e o traballo**. Este estudo recibiu no ano 2005 o Premio Medio Ambiente do Departamento de Medio Ambiente e Vivenda da Generalitat de Cataluña.
- Por medio dun **cuestionario**, púidose coñecer polo miúdo como accedían ao polígono os traballadores de cinco grandes empresas e mais as súas opinións verbo de varias medidas de cambio. O obxectivo era discutir as propostas que o equipo técnico formulara cos representantes dos traballadores e das empresas, para chegar a acordos que mellorasen os seus hábitos de mobilidade e os servizos de transporte colectivo.
- Froito desta actuación, en novembro de 2004 asinouse un **acordo de colaboración** entre o Concello de Barcelona, o Consorcio da Zona Franca e Transportes Metropolitanos de Barcelona para mellorar a mobilidade deste polígono industrial mediante a creación da figura e do xestor de mobilidade así como do **Comité Técnico de Mobilidade do Polígono**.

- O Comité ten por obxecto asesorar e definir os traballos que se van realizar, analizar as necesidades, elaborar diagnósticos, formular propostas e recibir o apoio de consultoría con relación á mobilidade do polígono. Está formado por **catro comisións de traballo**: infraestruturas, mercadorías, aparcamento e tráfico, e transporte público.
- Durante este tempo creáronse **novas liñas de autobús**, ampliáronse as existentes e modificáronse algúns traxectos. Tamén se fomentou a **intermodalidade** incluíndo a parada de Renfe en dúas liñas. Coa nova liña do metro (L9) introduciranse cinco novas paradas ao polígono. Actualmente comunícase con cinco liñas diúrnas de autobús e outra nocturna.
- Elaborouse tamén un **Plan de mobilidade sostible** para o complexo industrial e loxístico, que constitúen as instalacións do **polígono da Zona Franca**, a **ampliación do Porto de Barcelona**, a **Zona de Actividades Loxísticas (ZAL)** e o **polígono Pratenc**, que actualmente representa o espazo con continuidade territorial con maior concentración de ocupación en Cataluña.
- Para impulsar e supervisar a execución das actuacións previstas no dito Plan, creouse unha **estrutura organizativa baseada no Consello de Mobilidade** como máximo órgano de participación empresarial, sindical, administracións públicas e operadores de transporte.
- Co fin de avanzar de forma máis eficiente na posta en marcha do plan de mobilidade, creáronse tamén **catro grupos de traballo**: o grupo infraestruturas e accesos, o grupo de xestión de aparcamentos e xestión da demanda e o grupo de transporte público e seguridade e mobilidade. O xestor de mobilidade é o responsable de coordinar e dinamizar os distintos proxectos.

Contacto

Vicenç Tarrats

Responsable de Mobilidade
da Unión comarcal do Barcelonès
vtarrats@ccoo.cat

Daniel Gutiérrez

Responsable de Mobilidade
da Unión comarcal de CCOO
do Baix Llobregat
dgtierrez@ccoo.cat

Centro de actividade:	Cidade Xudicial de Barcelona
Ubicación:	L'Hospitalet de Llobregat - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Traballadores:	~ 3.000
Axentes implicados:	Sindicatos, Generalitat de Cataluña, concellos de L'Hospitalet de Llobregat e Barcelona, operadores de transporte, colexios profesionais de procuradores e avogados, xuíza decana de Barcelona, corpos de seguridade e sindicatos

Resumo da actuación

- En febreiro de 2003 apróbase o **Plan Especial da Cidade Xudicial**, un complexo de nova creación cunha superficie superior aos 210.000 m². Isto supón o traslado de case 3.000 traballadores/as procedentes das distintas dependencias xudiciais de Barcelona, poboación laboral á que se suman os máis de 11.000 visitantes diarios previstos.
- O conxunto de edificios da Cidade está situado nunha zona con **boa accesibilidade en transporte público colectivo**, polo que desde CCOO Cataluña se insiste na necesidade de incorporar a xestión da mobilidade dos traballadores/as no proxecto.
- Neste sentido, o Sector de Xustiza de CCOO inicia unha serie de mobilizacións para establecer unha canle de información, negociación e concertación coa Administración que permita valorar a mobilidade dos traballadores/as, tanto economicamente como en tempo de desprazamento.
- As **propostas de CCOO** céntranse ao primeiro na demanda de creación dunha Mesa de Mobilidade e a redacción dun estudo da mobilidade xerada prevista.
- En maio de 2007 constitúese a **Mesa Técnica de Mobilidade**, un espazo de concertación no que están representados todos os axentes implicados na planificación e xestión da mobilidade dos traballadores/as.
- CCOO presentou nesta Mesa **diversos estudos e documentos elaborados unilateralmente** —informe de mobilidade xerada, informe de sinistralidade laboral, etc.—, así como un conxunto de medidas concretas.

Contacto

Noelia Medina

Responsable de Mobilidade de CCOO
Sección Sindical de Xustiza
nmedina@ccoo.cat

José Manuel Cuenca

Responsable de Mobilidade de CCOO
FSAP Servizos e Administracións
Públicas de Cataluña
jmcuenca@ccoo.cat

Centro de actividade:	Aeroporto de Barcelona
Localización:	El Prat de Llobregat - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Traballadores:	~ 12.000
Axentes implicados:	CCOO, Concello de Barcelona e El Prat de Llobregat, Ministerio de Fomento, AENA, operadores de transporte, Cámara de Comercio de Barcelona

Resumo da actuación

- O Aeroporto de Barcelona é, e aínda o será máis no futuro, unha das zonas da Área Metropolitana de Barcelona con maior número de traballadores/as. Actualmente, concéntranse 300 empresas que dan emprego a máis de 12.000 persoas, ás que hai que engadir os máis de 20 millóns de viaxeiros que utilizan cada ano as instalacións.
- Por este motivo, CCOO de Cataluña leva a cabo desde o ano 2003 distintas **accións reivindicativas e propositivas** para implantar un modelo de accesibilidade dos traballadores/as máis sostible e seguro. Neste sentido, algunhas das actuacións que se impulsaron ata o momento permitiron mellorar a conexión do aeroporto co seu contorno urbano en transporte público colectivo.
- Destacan as **actuacións seguintes**: creación dunha liña de autobús integrado tarifariamente entre Barcelona e o aeroporto; redución da frecuencia de paso da liña nocturna entre ambos os puntos (de 60 a 20 minutos); entrada en funcionamento dunha liña en horario laboral entre os municipios da comarca do Baix Llobregat e o aeroporto, con conexión con Ferrocarrís da Generalitat e tranvía;

prolongación da liña urbana de autobús do Prat de Llobregat (o municipio máis próximo) ata o aeroporto, con conexión coa estación de Renfe Cercanías.

- Outra das reivindicacións de CCOO foi a necesidade de **elaborar un Plan de Mobilidade do Aeroporto** que determine as estratexias de actuacións e formule as medidas concretas que se levarán a cabo.
- As **propostas que recolle o Plan** céntranse na mellora do servizo de transporte público colectivo (autobuses urbanos e interurbanos, lanzadeiras internas, ferrocarril e intermodalidade entre medios), creación dunha rede de itinerarios seguros a pé e en bicicleta; fomento do coche compartido; redacción de plans de mobilidade de empresa; creación de estruturas de xestión integral da mobilidade; definición de canles permanentes de información cos traballadores/as, amais doutras medidas complementarias.

Contacto

José Manuel Martín

Responsable de CCOO
Aeroporto do Prat de Llobregat
jmmartin@ccoo.cat

Manel Ferri

Responsable do centro
de referencia en mobilidade
ISTAS
mferri@ccoo.cat

Centro de actividade:	Universidade Autónoma de Barcelona (UAB)
Localización:	Cerdanyola del Vallès - Barcelona
Inicio actuación:	2003
Traballadores:	~ 46.000 (estudantes, traballadores/as...)
Axentes implicados:	Universidade, sección sindical CCOO. Generalitat de Cataluña, ATM, Concello de Cerdanyola, operadores de transporte e sindicatos de estudantes

Resumo da actuación

- A Universidade Autónoma de Barcelona, creada a fins dos anos sesenta, está situada nunha **zona periférica da Área Metropolitana de Barcelona**, afastada dos principais núcleos urbanos, o que dificultou desde os seus inicios o acceso en medios de transporte sostibles.
- Cada día laborable, a **UAB xera uns 220.000 desprazamentos**, entre os de conexión e os internos, un 55% dos cales se realizan en transporte público colectivo. O uso do vehículo privado foi en aumento, e actualmente representa o 40%. Os estudantes son o colectivo que maioritariamente se despraza en transporte público, mentres que o profesorado e traballadores fano en vehículo privado.
- Actualmente, o Campus conta con tres estacións ferroviarias: dúas de Ferrocarrís da Generalitat —unha das cales está no propio Campus e foi construída a mediados dos anos noventa— e unha de Cercanías Renfe. Esta última estación está unida coa Universidade mediante un servizo de autobús lanzadora gratuíto interno, cun total de 72 expedicións diarias por liña (dúas liñas).
- A UAB financia o **50% dos títulos de transporte integrados** da Autoridade do Transporte Metropolitano, Ferrocarrís da Generalitat, Renfe e Sarbus para o persoal administrativo e de servizos e para o persoal docente e de investigación (sempre nominais).
- Na actualidade, estase a elaborar o **Plan de Mobilidade da Universidade**, no que participa activamente a sección sindical de CCOO, constituído ademais por unha coordinadora de traballadores/as para incorporar na súa actuación o tema da mobilidade sostible.

Contacto

Rafael Requena

Unidade de Xestión
da Mobilidade UAB
rafael.requena@uab.es

Àngel Cebollada

Secretario de Mobilidade
Sección Sindical UAB
angel.cebollada@uab.cat

Centro de actividade:	Polígono da Garena
Localización:	Alcalá de Henares - Madrid
Inicio actuación:	2007
Traballadores:	~ 16.600
Axentes implicados:	Consortio Rexional de Transporte de Madrid (Comunidade de Madrid), Instituto para a Diversificación e Aforro de Enerxía (IDAE), CCOO, Concello de Alcalá de Henares

Resumo da actuación

- Desde mediados de 2007, o Consorcio Rexional de Transportes da Comunidade de Madrid está elaborando un **Plan de mobilidade dos polígonos industriais** situados no contorno da estación de proximidades de La Garena, en Alcalá de Henares. O estudo abrangue un total de 31 polígonos e case 800 empresas.
- A primeira fase consistiu na realización dunha análise da mobilidade mediante **enquisas dirixidas a empresas** (53% consultadas) e **traballadores/as** (21%).
- As **principais conclusións** extraídas foron as seguintes: a rede actual de transporte público non abonda e, nalgúns casos, non existe, o que implica un uso elevado do vehículo privado; só o 4% das empresas dispoñen de autobús de seu, polo que menos dun 7% dos traballadores/as teñen acceso a este servizo; en xeral, demándase unha mellora do transporte público colectivo: frecuencia, horarios, equipamentos, intermodalidade autobús-tren.
- As **propostas presentadas por CCOO** ante estas disfuncións foron: crear liñas lanzadeiras desde a estación de proximidades de La Garena; facilitar abonos de transporte desde as empresas; promover o coche compartido e o transporte colectivo de empresa (entre varias); dar cursos de condución eficiente; mellorar o acceso en bicicleta e minimizar o efecto barreira de determinadas vías; mellorar a información sobre mobilidade sostible; crear un novo acceso sur á estación de proximidades; e impulsar unha axencia de mobilidade no ámbito de actuación do Plan.
- Outras **propostas relativas á reordenación dos accesos** desde as infraestruturas viarias que dan servizo aos polígonos foron desestimadas nesta primeira etapa, aínda que deberán terse en conta nas propostas futuras.

Contacto

Juan Carlos Carrasquilla

Responsable Saúde Laboral e Medio Ambiente
Unión Comarcal do Henares de CCOO
jcrejano@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Técnico de Mobilidade
Unión Sindical de CCOO Rexión Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Centro de actividade:	Polígono de Villalonquéjar
Localización:	Burgos
Inicio actuación:	2005
Traballadores:	~ 12.000
Axentes implicados:	Ente Rexional da Enerxía de Castela e León, Xunta de Castela e León, Asociación de Empresarios de Villalonquéjar, Instituto Tecnolóxico de Castela e León, Concello de Burgos, sindicatos

Resumo da actuación

- O Polígono Industrial de Villalonquéjar é o máis grande de Castela e León, cunha superficie de 2,4 millóns de m² e unhas 500 empresas implantadas.
- Ante os **problemas de mobilidade e as conxestións** en horas punta, o Ente Rexional da Enerxía de Castela e León iniciou no ano 2005 a elaboración dun plan coa colaboración da asociación de empresarios para diagnosticar a situación na que se encontraba o polígono.
- Segundo os datos obtidos, un 84% dos vehículos que circulaban eran privados e o 88% estaban ocupados por unha soa persoa. Por outra parte, só un 2% das empresas contaban cun servizo de transporte propio, e as liñas de autobuses municipais tiñan un servizo discontinuo e unha frecuencia moi baixa.
- A partir destes datos, no **Plan de Mobilidade** propúxose unha estratexia dividida en catro etapas: crear a oficina de mobilidade e a plataforma de coche compartido; fomentar o transporte de empresa; mellorar o transporte público colectivo; e preparar plans de mobilidade específicos de empresa.
- Ata o momento, as medidas tomadas foron a creación da **Oficina de mobilidade e a posta en funcionamento da plataforma de coche compartido**. A oficina presta inicialmente servizo ao polígono, pero no futuro estenderá o seu ámbito de actuación a toda a cidade de Burgos.
- Constituíse tamén a **Plataforma da Mobilidade**, órgano no que están representados o Concello de Burgos, a Xunta de Castela e León, a Asociación de Empresarios do Polígono, a Asociación Provincial de Empresarios de Servizos Discrecionals de Transporte e os sindicatos, e que é o espazo de concertación onde debater as actuacións para desenvolver no plan e facer propostas de mellora.

Contacto

Eva Miguel Cuñado

Secretaría de Medio Ambiente
Castela e León
emcunado@cleon.ccoo.es

Páxina web
da Oficina da Mobilidade:
www.ofimovi.es

Centro de actividade:	Polígonos de Landaben e Arazuri-Orcoyen
Localización:	Pamplona - Olza - Arazuri - Orcoyen Navarra
Inicio actuación:	2007
Traballadores:	~ 16.500
Axentes implicados:	Goberno de Navarra, CCOO e UGT

Resumo da actuación

- Os polígonos de Landaben e Arazuri-Orcoyen están situados no noroeste de Pamplona e ocupan unha superficie de 2,1 millóns de m². Están implantadas 150 empresas, dedicadas a maioría ao sector do automóbil.
- Unicamente cinco empresas ofrecen transporte aos traballadores, e só existe unha liña de transporte público que dá servizo a un dos dous polígonos (o de Landaben, con dúas paradas), cunha frecuencia de paso de 60 minutos.
- Esta falta de alternativas de desprazamento sostible obriga a maioría de traballadores/as a utilizar o vehículo de seu, o que ocasiona importantes congestións de tráfico nas entradas e saídas das quendas de traballo.
- Co obxectivo de coñecer con máis detalle a situación, levouse a cabo unha **enquisa** que responderon un 34% dos traballadores/as de ambos os polígonos. Segundo os resultados, o 73% utiliza de forma habitual o coche (só un 7% de forma compartida) e o 25% desprázase en transporte de empresa. Tres cuartas partes dos enquisados estarían dispostos a cambiar ao transporte público de dárense as condicións adecuadas (mellores horarios, liñas, etc.).
- Os resultados e conclusións do estudo están sendo analizados actualmente polo Goberno de Navarra.

Contacto

Carmen Sesma

Secretaria de Saúde Laboral
e Medio Ambiente
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Técnico da Área de Medio Ambiente
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centro de actividade:	Polígonos de Peralta
Localización:	Peralta Navarra
Inicio actuación:	2007
Traballadores:	~ 5.000
Axentes implicados:	Asociación de Empresarios de Peralta, Concello de Peralta, CCOO

Resumo da actuación

- En Peralta existen dous polígonos industriais (El Escopar e Gargantúa) onde están implantadas unhas 80 empresas. Ningunha delas ofrece transporte de empresa aos seus traballadores/as e tampouco existe transporte público ningún que una a zona industrial co municipio, polo que a maioría dos desprazamentos se fan en vehículo privado.
- Dada esta situación, desde CCOO xurdiu a iniciativa de promover un Plan de mobilidade sostible e implantar distintas medidas tendentes a reducir o número de desprazamentos individuais en vehículo privado e favorecer outros medios máis sostibles.
- Como primeira actuación, realizouse un prediagnóstico da mobilidade laboral en diversas empresas. Para isto, elaborouse unha enquisa que analizaba os hábitos de mobilidade dos traballadores/as.
- Recibíronse 211 enquisas cubertas, a maior parte por traballadores/as procedentes de localidades distintas a Peralta (73%). O medio de transporte máis utilizado era o coche nun 91% dos casos (nun 18%, compartido), e a dispoñibilidade dos enquisados a utilizar o transporte colectivo, en caso de existir, era do 73%.
- Actualmente, estase a traballar coa Asociación de Empresarios de Peralta no estudo dos datos sobre a orixe dos desprazamentos de todos os traballadores para agrupalos logo en diferentes rutas de empresa. Esta asociación está tratando, ademais, de mancomunar diferentes servizos, entre eles o transporte de empresa.
- O Concello de Peralta está disposto tamén a reunirse con outros concellos veciños para deseñar un carril bici que chegue ata o polígono. O núcleo urbano está a menos de 2 quilómetros da área industrial.

Contacto

Carmen Sesma

Secretaria de Saúde Laboral
e Medio Ambiente
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Técnico da Área de Medio Ambiente
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centro de actividade:	Polígonos de Valencia
Localización:	Comunidade Valenciana
Inicio actuación:	2006
Axentes implicados:	CCOO, Universidade do País Valenciano, concellos e asociacións de empresarios

Resumo da actuación

- Segundo o censo estatal de polígonos industriais do 2006, realizado pola Coordinadora Española de Polígonos Industriais e pola Federación Española de Municipios e Provincias, na Comunidade Valenciana existen 712 centros de actividade laboral (o 17% do total de España), repartidos en 254 municipios que posúen solo industrial.
- A maioría de polígonos sitúanse en **zonas apartados dos núcleos urbanos**, e adoito están desconectados das poboacións importantes, incluídas aquelas das que dependen administrativamente.
- Os accesos son, a maioría, deficientes, polo que en horas punta son habituais as congestións de tráfico. As empresas, ademais, dispuxeron unha gran parte do seu solo para prazas de aparcamentos que, co tempo, resultaron insuficientes. Sobre diso, os servizos de transporte público colectivo non abundan, e tampouco existen itinerarios seguros que favorezan o acceso a pé ou en bicicleta.
- Por este motivo, a maioría dos traballadores/as desprázanse habitualmente en vehículo privado (57%), aínda que un 31% faíno a pé ou en bicicleta, e un 12% en transporte público colectivo. Con todo, nos últimos anos detectouse un **aumento das viaxes en coche**, así como un incremento constante do número de accidentes *in itinere* e en misión.
- No marco do **proxecto de asesoramento técnico** sobre os riscos laborais que implica a **mobilidade en polígonos industriais da Comunidade Valenciana**, impulsado pola CCOO do País Valenciano co apoio da Fundación para a Prevención dos Riscos Laborais, durante o ano 2006 analizouse a situación en 14 polígonos industriais da comunidade co obxectivo de elaborar propostas de actuación que melloren a mobilidade cotiá dos traballadores/as. En xeral, todos os polígonos industriais estudados presentaban problemas similares.

- A información xerada durante esta etapa de estudo constitúe o material básico para a elaboración de futuros plans de mobilidade, e tamén de material divulgativo e informativo dirixido aos distintos axentes implicados na planificación e xestión da mobilidade. Afondouse, ademais, na realidade concreta de oito polígonos, que xa **contan cun plan de acción**.
- Entre as propostas que se recollen está a **participación activa dos sindicatos nos órganos de planificación urbanística e territorial con relación á mobilidade**; a creación da figura do responsable de mobilidade de polígono; a defensa do dereito a un transporte colectivo de empresa que garanta a igualdade de oportunidades a todas as persoas; o fomento do transporte colectivo como medio de acceso habitual ao centro de traballo; e a racionalización do uso do coche privado e o impulso do coche compartido.
- Proponse, así mesmo, a incorporación da **movilidade na normativa laboral, a negociación colectiva e a avaliación dos riscos da empresa**.

Contacto

Toni Montesinos

Técnico ambiental da Secretaría de Saúde Laboral e Medio Ambiente
tmontesinos@pv.ccoo.es

Luis Enrique Marquina

Técnico ambiental da Secretaría de Saúde Laboral e Medio Ambiente
lemarquina@pv.ccoo.es

Relación de polígonos implicados

- Pol. Alcodar de Gandía
- Pol. Real de Gandía
- Pol. N2 de Alzira
- Pol. El Oliveral de Riba-roja de Túria
- Pol. Rascanya de La Pobla de Vallbona
- Pol. de Lliria
- Pol. Sud de Puerto de Sagunto
- Pol. Sepes de Puerto de Sagunto
- Hospital de Puerto de Sagunto
- Pol. Cotes Baixes de Alcoi
- El Pla de San Vicent
- El Pla de Ontinyent
- Parque Empresarial de Elche
- Pol. Ciudad del Transporte de Castellón

Acordos e pactos de concertación

- O Acordo Estratéxico de Cataluña
- O Proxecto Gesmopoli (Cataluña)
- O Pacto Social pola Cidadanía de Lleida
- O Acordo económico e social para o progreso de Aragón



O Acordo estratéxico de Cataluña

- En Cataluña existen máis dun milleiro de polígonos industriais, de extensión, actividades e localización ben diversas, que se foron implantando sobre o territorio sen integraren planificación urbanística nin mobilidade de persoas e mercadorías.
- O Acordo estratéxico para a internacionalización, a calidade da ocupación e a competitividade da economía catalá, elaborado polo Goberno catalán e consensuado cos axentes sociais e económicos no ano 2005, tivo en conta por primeira vez un conxunto de propostas dirixidas a avanzar cara a un modelo de mobilidade dos traballadores/as máis sostible, así como a mellorar a situación dos polígonos industriais e centros de actividade laboral no que se refire a esta cuestión.
- Entre as **medidas propostas** destaca a seguinte: «Deseñarase un plan de acceso sostible aos principais polígonos industriais, agrupacións de empresas e grandes equipamentos. Para o exercicio 2005 en concreto, e co impulso dos xestores da mobilidade, elaboraranse os programas piloto de acceso a 22 polígonos [...], que incluírán diferentes medios de transporte, con medidas como por exemplo potenciar novas liñas de transporte regular, adaptar os horarios de transporte aos horarios de traballo, reconverter autobuses de empresa en autobuses de polígono e promover o coche compartido».
- No novo Acordo 2008-2011, refórzase esta vontade e propónse como obxectivo **incorporar a mobilidade na xestión integral dos polígonos industriais**. Neste sentido, as políticas de acceso sostible aos centros de traballo basearanse en tres instrumentos básicos: o plan de mobilidade, como documento diagnóstico e propositivo (plan de acción); as mesas de mobilidade, como órganos permanentes de concertación e participación; e o xestor de mobilidade, como responsable do control e a organización da mobilidade no polígono ou equipamento.
- O Goberno da Generalitat comprométese, por un lado, a **impulsar a execución das medidas previstas nos plans e estudos de mobilidade** xa elaborados ou en fase de elaboración correspondentes a máis de vinte polígonos de Cataluña, e, polo outro, a **redactar plans e polos en marcha** en máis de trinta polígonos e centros xeradores de mobilidade intensiva.

Páxina web

www.gencat.net/economia/acord/index.html

O proxecto Gesmopoli (Cataluña)

- Co obxecto de intervir dunha forma global e baixo criterios de sostibilidade sobre o ámbito da **mobilitade en polígonos industriais**, no ano 2005 púxose en marcha en Cataluña o proxecto Gesmopoli. Os cinco socios que o impulsaron foron a Área de Medio Ambiente da Deputación de Barcelona, o Departamento de Medio Ambiente e Vivenda da Generalitat de Cataluña, FESALC, CCOO e UGT, co apoio da Unión Europea.
- Os **obxectivos do proxecto** foron os seguintes: identificar os principais problemas de mobilidade e determinar unha serie de propostas de actuación; xerar acordos de consenso entre todos os axentes implicados; crear un sistema específico de xestión baseado na figura dos axentes de mobilidade; dar respostas e xerar cambios nos hábitos de mobilidade dos traballadores/as e empresarios; e transferir a experiencia de xestión a outros polígonos e áreas industriais.
- Gesmopoli concibiuse como **experiencia piloto** dirixida á integración dunha serie de actuacións que tiveron por obxecto a intervención global sobre o ámbito da mobilidade nos polígonos industriais, incidindo nas tarefas de planificación, de negociación entre axentes, de xestión e de actuación sobre o territorio.
- O proxecto levouse a cabo en **seis polígonos industriais**: El Beuló, en Vic; El Pla, en Sant Feliu de Llobregat; o Aeroporto de Girona; El Segre, en Lleida; AgroReus, en Reus; e Santiga, en Santa Perpètua de Mogoda.
- Gesmopoli **desenvolveuse en varias etapas**: elaboració dos plans de mobilidade, consenso e asinamento dos pactos de mobilidade, formación dos xestores de mobilidade dos polígonos, realización de accións de sensibilización e comunicación, e difusión do proxecto na Unión Europea.
- No marco de Gesmopoli elaboráronse diversos **materiais de información e comunicación**, como a páxina web do proxecto, o boletín, o Manual do xestor de mobilidade e a Guía do pacto pola mobilidade, entre outros.

www.gesmopoli.net
www.mobilitatelpa.cat/



O Pacto Social pola Cidadanía de Lleida

- O Concello de Lleida e os sindicatos CCOO e UGT consensuaron o Pacto Social pola Cidadanía, un instrumento que pretende avanzar cara a unha cidade máis participativa, solidaria e xusta, onde todos os cidadáns e cidadás poidan gozar dunha boa calidade de vida.
- O Pacto terá vixencia ata o ano 2011 e artículase en dez capítulos, un dos cales está dedicado á **mobilidade sostible e segura**. O papel dos sindicatos é colaborar na promoción e defensa dos traballadores/as, como cidadáns de Lleida, e daqueles colectivos que teñen dificultades de integración social.
- A curto prazo, o Concello comprométese a **redactar, aprobar e aplicar o Plan de Mobilidade Urbana**, documento que recollerá as actuacións para levar a cabo nos próximos anos: elaborar un mapa dos pasos de peóns e mellorar a súa seguridade; aumentar as zonas 30 e de prioridade para peóns; potenciar o uso da bicicleta, ampliar o carril bici e crear aparcamentos; ampliar o carril bus e os equipamentos asociados; introducir o *carsharing* na cidade.



Páxina web
www.paeria.es/cat/

O Acordo económico e social para o progreso de Aragón

- O Goberno de Aragón e os interlocutores sociais CCOO, UGT, CREA e CEPYME Aragón impulsaron o *Acuerdo económico y social para el progreso de Aragón (2008-2011)*, un documento que abrangue un amplo abano de temas entre os que está tamén a mobilidade sostible. Os axentes asinantes, representantes dos empresarios e traballadores, comprométese a apoiar todas as iniciativas que se promovan.
- No ámbito da mobilidade, o obxectivo é **atender as necesidades actuais do tecido empresarial aragonés**, xa que os beneficios que deriven afectarán a cuestións tan importantes como a **redución dos accidentes *in itinere*** que se producen nos desprazamentos dos traballadores ata os centros de traballo. Así mesmo, levaranse a cabo **accións de sensibilización ambiental** que aposten polo respecto ao medio ambiente e favorezan a redución da emisión de gases contaminantes.
- A promoción dunha política de **mobili- dade sostible nas empresas e nos polígonos industriais**, tanto públicos como privados, suporá incidir sobre as seguintes cuestións: analizar de forma racional, con carácter previo á planificación de polígonos industriais, a súa accesibilidade; promover o reforzo do transporte público, colectivo de empresas e entre empresas e o coche compartido; realizar proxectos piloto de xestión da mobilidade en polígonos (públicos ou privados) ao longo do período de vixencia do acordo.
- O primeiro destes proxectos afectará ao polígono público Plaza de Zaragoza, e iniciárase no ano 2009.

portal.aragon.es/portal/page/portal/DGA/DPTOS/ECONOMIA



3. Exemplos internacionais

- Gratuidade do desprazamento domicilio-traballo en transporte público colectivo (Área Metropolitana de Bruxelas-Bélxica)
- Programa de redución dos desprazamentos en vehículo privado (Intel Corporation-EUA)
- Impulso dun plan de mobilidade de empresas no centro da cidade (Comunidade Metropolitana de La Rochelle-Francia)
- Creación da figura do xestor e elaboración do plan de mobilidade (ING-Bélxica)
- Mellora do acceso dos traballadores/as en transporte público colectivo (Aeroporto de Bruxelas-Bélxica)
- Xestión integral sostible da mobilidade dos traballadores/as (Volvo-Bélxica)
- Creación de camiños sostibles e seguros ao lugar de traballo (Friburgo-Alemaña)

Gratuidade do desprazamento domicilio-traballo en transporte público colectivo

Área Metropolitana de Bruxelas (Bélxica)

- A administración belga vén apoiando o transporte público colectivo como medio de desprazamento habitual para os traballadores/as desde os anos sesenta. En especial, en Bruxelas e a súa área metropolitana, onde cada día acceden ao seu posto de traballo máis de 300.000 persoas.
- Así, o convenio colectivo de 1962 do Ministerio de Administración Pública impoñía xa unha intervención no pagamento do billete de transporte ao traballo correspondente ao 60% do seu custo, que as direccións das administracións públicas locais acordaron aumentar ao 100% nos seus servizos de transporte, medida que afectaba a uns 40.000 traballadores/as.
- Os cambios introducidos no ano 2004 ampliaron esta medida, nunha primeira fase, a máis de 250.000 funcionarios do Estado federal e traballadores/as de empresas públicas. O obxectivo principal era que o empresario aboara arredor do 80% do custo do billete e que o Estado achegara o 20% restante (porcentaxes aproximadas).
- Nesta liña de actuación, asinouse un contrato coa Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB), polo cal os traballadores non han boar a viaxe, xa que a SNCB envía unha factura global ao Estado. Nunha segunda fase, a partir de xaneiro de 2005, incorporáronse tamén as empresas privadas, cun número de traballadores/as superior aos 2,2 millóns.
- Os traballadores/as que se desprazan ao traballo en transporte público colectivo, polo tanto, teñen dereito a recuperar máis da metade do título (importe fixado que toma como base o convenio colectivo e a distancia entre o domicilio e o traballo), un reembolso non suxeito a tributación.
- A maior parte dos empresarios outorgan a mesma indemnización a todos os seus colaboradores, incluso aos que non utilizan o transporte colectivo, mesmo cando estes non gozan da exoneración fiscal, que só é aplicable en caso de utilizar transporte público.

www.b-rail.be

Programa de redución dos desprazamentos en vehículo privado

Intel Corporation (Estados Unidos)

- Intel Corporation ten un cadro de persoal de 52.000 traballadores/as repartidos en once cidades dos Estados Unidos, en áreas suburbanas con grandes espazos de aparcamento, pero cunha **cobertura de transporte público deficiente**.
- No ano 2004, a dirección da empresa, en colaboración coa Axencia do Medio Ambiente (EPA) e os traballadores/as, impulsaron un **programa para reducir o número de desprazamentos en vehículo privado**. Os obxectivos eran mellorar as infraestruturas e a xestión do aparcamento, reducir as emisións e xerar beneficios para os traballadores/as, ao tempo que se promovía a imaxe corporativa.
- Tamén se creou a figura do **xestor de mobilidade**, que tivo estas tarefas: aplicar técnicas de mercadotecnia para informar e convencer os traballadores/as; subvencionar o uso da furgoneta de enlace; ceder aparcamento gratuíto aos usuarios de coche compartido e garantir o regreso ao domicilio; fomentar o uso seguro da bicicleta; xestionar a distribución de ordenadores portátiles para o teletraballo; fomentar a participación dos traballadores/as, e difundir información sobre mobilidade sostible a través de distintos instrumentos comunicativos.
- Grazas á implantación destas medidas, conseguiuase que o **coche compartido** acadara unha presenza considerable na gran maioría dos centros de traballo. As porcentaxes de uso deste sistema van do 4% ata o 21%, segundo as sedes; a furgoneta compartida tamén está sendo utilizada como sistema cotián de desprazamento.
- O éxito logrouse facendo que o programa de redución de viaxes diarias sexa o máis atractivo posible, promovéndoo entre os traballadores/as e ofrecendo unha nova fórmula de servizo ao cliente.

Impulso dun Plan de mobilidade de empresas no centro da cidade

Comunidade Metropolitana de La Rochelle (Francia)

- A Entidade Metropolitana de La Rochelle puxo en marcha no ano 2003 un **Plan de mobilidade nas empresas do centro da cidade**, co fin de ofrecer outras alternativas ao uso do vehículo privado no traxecto domicilio-traballo. O número de traballadores/as supera os 15.000.
- Dado que todas as **enquisas realizadas** poñían de manifesto unha forte sensibilización da poboación ante os problemas ambientais e de contaminación, impúxose como reto principal apoiar a poboación a cambiar o vehículo privado por medios máis sostibles.
- A consecución deste obxectivo estaba condicionada a superar **diferentes etapas**: identificar as necesidades, as prácticas actuais e as dificultades experimentadas; evidenciar as motivacións, freos e aceleradores da acción; propoñer solucións adaptadas ás expectativas; elaborar unha comunicación atractiva; acompañar os usuarios nos cambios de hábitos, e modificar as propostas en función da evolución da demanda.
- Froito de todos estes traballos e do diagnóstico das necesidades de transporte, unha das primeiras decisións foi **ampliar os horarios do bus de enlace** co obxecto de ter en conta as necesidades dos traballadores comerciais.
- Co tempo, tamén se **introduciron novas formas de bono para os traballadores** do concello e da entidade metropolitana —unha para o aparcamento disuasorio e outra para o bus domicilio-traballo (un de ida e volta por día traballado)—, asumindo os custos dos títulos de transporte ambas as entidades. Estas medidas ampliáranse progresivamente ao resto de traballadores/as do sector privado.

Creación da figura do xestor e elaboración do plan de mobilidade

ING (Bélxica)

- Dada a necesidade de optimizar os desprazamentos do domicilio ao traballo e os desprazamentos profesionais, a empresa ING en Bélxica iniciou no ano 2001 un proxecto para poñer en marcha a figura do **xestor de mobilidade** (*mobility manager*).
- As **tarefas principais** que tiña encomendadas eran promover transportes «alternativos» ao vehículo privado (coche compartido, bicicleta, peóns, etc.) e introducir novas formas de organización do traballo (videoconferencia, teletraballo, etc.).
- Esta **empresa foi pioneira en Bélxica**, xa que ata fins do ano 2004 non se introduciu neste país a obriga de elaborar un plan de desprazamento en todas as empresas con máis de 200 traballadores/as, obriga que no ano 2006 se ampliou ás empresas con máis de 100 traballadores.
- As **funcións do xestor de mobilidade** tiñan características multidisciplinares: centralizar a recollida de información, analizar e levar a cabo un diagnóstico da mobilidade, definir un plan de acción, implantar as accións acordadas, servir de centro de información e sensibilización e levar a cabo a avaliación do funcionamento das ditas medidas.
- Para realizar estas tarefas, o xestor conta co **apoyo tanto da empresa como dos sindicatos**, e dáselle unha grande importancia á concertación das medidas que se poñen en práctica. O **Plan de acción** aplícase en función do tipo de actividade da empresa, o perfil do persoal, a localización e accesibilidade, etc.
- Desde que se creou a figura do xestor de mobilidade, a porcentaxe de traballadores/as que se desprazan ao traballo en coche privado foi diminuíndo progresivamente ata o 12%, mentres que a porcentaxe dos que o fan en transporte colectivo foi aumentando de forma constante.

Mellora do acceso dos traballadores/as en transporte público colectivo

Aeroporto de Bruxelas (Bélxica)

- A empresa Brussels International Airport Company (BIAC) é a operadora do aeroporto de Bruxelas e, entre outras funcións, encárgase de xestionar a mobilidade de traballadores/as e pasaxeiros/as.
- Un dos obxectivos da súa política é mellorar a relación entre transporte público e transporte privado, para conseguir que a utilización do primeiro pase do 15% actual ao 40% no ano 2015.
- Para logralo, impulsáronse varios proxectos. En primeiro lugar, o Plan Pegasus, coa colaboración da empresa de transporte do Goberno flamengo De Lijn, para mellorar o acceso en autobús público, xa que o 50% dos empregados viven nun raio de 20 quilómetros do aeroporto. Actualmente hai 13 liñas de autobús que conectan as distintas rexións que circundan o aeroporto, o que contribuíu a reducir as conxestións ao diminuír o número de desprazamentos diarios en coche nuns 18.000.
- Por outro lado, o Proxecto Diabolo, que se iniciou cun estudo sobre a mobilidade dos traballadores/as para conectar zonas de Anveres co aeroporto mediante o ferrocarril. Este proxecto tamén se propón mellorar os trens de proximidades, crear carrís bici, facer política de aparcamento que favoreza o uso de bicicletas e motos, incentivar o uso do coche compartido entre as empresas, títulos gratuítos de transporte, etc.
- Con respecto á xestión do aparcamento, a prioridade é que os pasaxeiros/as poidan chegar ás proximidades do aeroporto e que os traballadores/as utilicen autobuses de enlace. As empresas deben pagar o aparcamento por conta dos traballadores/as, e actúase contra o estacionamento indebido.

Xestión integral sostible da mobilidade dos traballadores/as

Volvo (Bélxica)

- No ano 1965 inaugurouse unha nova unidade belga de produción de turismos da empresa Volvo na rexión de Oudenaarde. O desprazamento cotián de traballadores/as fixo necesario crear un **servizo de autobuses de empresa**.
- Na primeira fase levouse a cabo un **estudo de viabilidade** para comprobar o potencial de cambio, mediante a enquisa de persoal (sistemas de transporte, grao de satisfacción, necesidades, etc.). Creouse unha comisión de titoría con representantes dos traballadores/as, empresas de transporte, dirección do porto, os gobernos local, rexional e nacional. Finalmente, consensuouse un Plan de acción que recollía a necesidade de nomear un coordinador de tráfico.
- Os **obxectivos principais** eran reducir a quilometraxe realizada, non xerar unha discriminación negativa (non hai penalizacións, non hai gratificacións para bicis, etc.), garantirles o asesoramento personalizado aos traballadores/as, mellorar o servizo de autobuses, outorgar unha compensación libre de impostos polo uso da bicicleta, etc.
- Como **actuacións principais** cabe destacar que se introduciron novas liñas de bus, ademais de estudar a posibilidade de crear tamén novas rutas; creáronse aparcamentos reservados para o coche compartido (con conexión a unha base de datos e control do uso indebido destes lugares); apoiouse a flexibilización horaria e impulsouse un proxecto piloto de teletraballo, entre outras medidas.
- Cambiar a medios alternativos de transporte é máis doado se se está descontento co medio de transporte habitual, polo que se procedeu a **reducir o número de prazas de aparcamento**.
- Os **factores clave** para introducir estas actuacións foron o apoio necesario da oficina de mobilidade; a implicación da empresa e dos representantes dos traballadores/as, o apoio das administracións, a comunicación integrada, o traballo que leva a cabo a oficina de mobilidade e a continuidade e adaptación do plan de mobilidade.

Creación de camiños sostibles e seguros ao lugar de traballo

Friburgo (Alemaña)

- A cidade de Friburgo ten unha poboación de 215.000 habitantes (máis 400.000 na súa periferia) e ocupa unha superficie de 15.300 hectáreas.
 - A política de mobilidade aplicada polas autoridades da cidade e a súa área metropolitana fomentou nos últimos anos os desprazamentos sostibles e a mellora do transporte público colectivo.
 - Entre as actuacións levadas a cabo destacan a ampliación da rede de autobús e tranvía, e tamén a de carril bici; a introdución do billete integrado, transferible e familiar; a peonalización do centro urbano e a implantación de zonas 30; e a creación de aparcamentos na periferia da cidade e zonas de *bike&ride* e *park&ride*.
 - Con relación aos desprazamentos dos traballadores/as, estase apoiando a implantación de programas de mobilidade nas empresas, realízanse actuacións de motivación dos empresarios e outórganse certificados para premiar as empresas que actúan en favor da mobilidade sostible.
 - No caso concreto do concello de Friburgo, creouse un «billete de traballo» financiado para fomentar o transporte público colectivo, e converteuse en aparcamento de pago a zona de estacionamento municipal.
 - No ano 1991, sindicatos e comités de distintas empresas crearon o grupo «Por camiños sostibles ao traballo», co duplo obxectivo de fomentar a mobilidade sostible nos polígonos industriais e crear programas de transporte sostible.
 - Neste grupo participan máis de vinte empresas (predominan as grandes), o goberno municipal, institucións da zona, operadores de transporte e grupos medioambientais das propias empresas. Unha vez ao mes reúnense para compartiren información, impulsaren novos programas, incorporaren novas industrias e coordinaren plans de acción.
 - Algunhas das medidas aplicadas son o apoio ao coche compartido, a introdución dun billete de transporte integrado na rexión e a creación, no ano 2002, do selo de mobilidade sostible.
 - Mellorouse tamén de forma substancial o transporte público colectivo, tanto no tocante á rapidez e frecuencia do servizo (os autobuses e tranvías teñen prioridade de paso na circulación), como á accesibilidade e equipamento das paradas.
 - O goberno municipal financia o billete, así como o servizo nocturno de taxi na periferia que conecta coas estacións de autobús e tranvía.
-

A mobilidade ao traballo + **sostible**

**35 experiencias
e boas prácticas**

