

EL ACCESO + SOSTENIBLE AL PUESTO DE TRABAJO

Experiencias y buenas prácticas para una
movilidad más eficiente, segura, económica y
no excluyente de los trabajadores y trabajadoras

Versión actualizada 2008
4a. edición




CCOO
comissió obrera
nacional de catalunya



CONTINGUTS

1. ACTUACIONES DE EMPRESA

· Denso (Sant Fruitós de Bages, Bages)	4
· Correos (Sant Cugat del Vallès, Vallès Occidental)	5
· Codorniu (Esplugues de Llobregat, Baix Llobregat)	5
· Ibercarretillas (El Prat de Llobregat, Baix Llobregat)	6
· Sony (Viladecavalls, Vallès Occidental)	7
· Hospital Arnau de Vilanova (Lérida, Segrià)	8
· Nissin (La Granada del Penedès, Alt Penedès)	9
· Ministerio de Medio Ambiente (Madrid)	10
· Vodafone (Alcobendas, Madrid)	11
· Ihobe (Bilbao)	12
· France Telecom-Amena (Pozuelo de Alarcón, Madrid)	13
· Telefónica (Madrid)	14

2. ACTUACIONES DE POLÍGONO INDUSTRIAL / CENTRO DE ACTIVIDADES

· Polígono Can Sant Joan (Vallès Occidental)	16
· Polígonos de Lérida (Lérida, Segrià)	18
· Polígonos del sur de Terrassa (Vallès Occidental)	19
· Polígono Pratenc (Baix Llobregat)	20
· Polígono de la Zona Franca (Barcelona)	22
· Polígonos de la zona sur de Rubí (Vallès Occidental)	24
· Polígonos de Osona (Osona)	25
· Polígonos del sur de Sabadell y Sant Quirze del Vallès (Vallès Occidental)	26
· Polígonos industriales de Getafe (Getafe, Madrid)	27
· Campus Miguel de Unamuno. Universidad de Salamanca (Salamanca)	28
· Polígonos industriales del margen izquierdo del Delta del Llobregat (Baix Llobregat)	30
· Cerrillo de San Blas, (Madrid)	32

3. ACTUACIONES DE AMPLIA REPERCUSIÓN

· La movilidad en el Acuerdo Estratégico de Cataluña	34
· Guía <i>A la feina, en tramvia!</i>	35
· El proyecto Gesmopoli	36

4. ACTUACIONES EN OTROS PAÍSES

· Área Metropolitana de Bruselas (Bélgica)	38
· Intel Corporation (E.E.U.U.)	39
· Comunidad Metropolitana de La Rochelle (Francia)	40
· IBM (Italia)	41
· ING (Bélgica)	42
· Aeropuerto de Bruselas (Bélgica)	43
· Volvo (Bélgica)	44

INTRODUCCIÓN

La forma en la que trabajadores y trabajadoras se desplazan a sus centros de trabajo ha experimentado una transformación profunda durante los últimos años. El traslado de las industrias y de los centros de actividad productiva a la periferia de las ciudades inició un proceso de segregación en los usos del territorio que ha llevado a implantar una aglomeración de polígonos industriales alrededor de las metrópolis, a menudo en lugares alejados de los núcleos urbanos.

En este escenario, el uso del coche privado para llegar al trabajo se ha convertido en algo casi imprescindible, ya que es poco más o menos el único medio con el que cuentan muchos trabajadores/as para acceder a los polígonos y centros de actividad económica donde desarrollan su actividad. Un modelo de estas características ha provocado, inevitablemente, impactos ambientales, sociales y económicos que afectan al conjunto de la sociedad y, especialmente, al bienestar y calidad de vida de muchos trabajadores y trabajadoras.

Sin embargo, algo está cambiando, aunque por el momento lo haga despacio. Por eso es por lo que en la presente guía –que llega ya a su cuarta edición actualizada– os queremos presentar unas treinta experiencias y buenas prácticas que se han empezado a llevar a cabo o a implantar en muchas empresas y polígonos de Cataluña y de otros lugares, originadas a partir de la constatación de que los problemas de movilidad y de accesibilidad de los trabajadores/as acaban repercutiendo también sobre la competitividad del sector económico.



Fomento del uso del coche compartido

Denso

Lugar: Sant Fruitós de Bages. Bages

Fecha de realización: 2005

La empresa Denso, con una plantilla de 800 trabajadores/as y ubicada en el polígono Pla de Santa Anna, en Sant Fruitós de Bages, se dedica a la fabricación de componentes automovilísticos.

La dirección de la empresa, con la implicación de Comisiones Obreras, ha impulsado la introducción del coche compartido. Para apoyar a los trabaja-

dores/as que han apostado por este sistema de desplazamiento, se han reservado las plazas de aparcamiento más próximas al acceso a la planta (parking verde).

Para poder utilizar dichas plazas, el coche debe estar ocupado como mínimo por dos personas que no residan en el mismo domicilio. Semestralmente, la empresa da 3 premios de 50 € en vales de gasolina a las personas que tengan más tickets verdes acumulados. El proyecto se puso en marcha con 15 plazas que han ido incrementando gracias a su aceptación entre los empleados/as.





Implantación de un servicio de transporte de empresa

Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, SA

Lugar: Sant Cugat del Vallès.

Vallès Occidental

Fecha de realización: 2005

A raíz del traslado a Sant Cugat del Vallès de la sede que la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos SA tenía en

el barrio de La Sagrera de Barcelona, la empresa acordó con los sindicatos poner a disposición de los trabajadores/as un servicio de transporte colectivo, cuyos gastos iban con cargo a la propia empresa. El calendario de implantación, horarios y puntos de salida se negocian con las organizaciones sindicales firmantes del acuerdo.



Entrega de títulos de transporte

Codorniu, SA

Lugar: Esplugues de Llobregat

Fecha de realización: 2007

El comité sindical de la empresa Codorniu, a raíz del traslado de sus instalaciones a Esplugues de Llobregat, ha negociado una compensación en forma de títulos de transporte (T50/30 de 1 zona), para conseguir una movilidad

más sostenible de los trabajadores y trabajadoras. Las personas que acceden desde otros puntos del territorio reciben el equivalente al título de transporte en forma de dinero.

Además de introducir otras medidas compensatorias para los empleados (ticket-restaurante, servicio de catering, etc.), también se ha implantado un sistema de control horario más flexible y adaptable a cada necesidad.



Entrega de títulos de transporte

Ibercarretillas

Lugar: El Prat de Llobregat.

Baix Llobregat

Fecha de realización: 2006

La empresa Ibercarretillas, situada en el Polígono Pratenc del Prat de Llobregat y con una plantilla formada por unos noventa trabajadores y trabajadoras, ha reconvertido su servicio de transporte colectivo en un fondo económico con un importe anual igual al coste de dicho servicio, que destinará a beneficios sociales y formación a partes iguales.

Esta actuación ha sido impulsada tras la creación de la línea regular PR4, que inicia su recorrido en la estación de Renfe Cercanías (Líneas C2 y C10) y une el casco urbano del Prat de Llobregat con Mercabarna, el Polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas. Los horarios de los autobuses están coordinados con los de los trenes de cercanías con el fin de facilitar la intermodalidad y ofrecer un servicio cómodo y rápido a los usuarios, adaptado a los horarios habituales de trabajo. El trasbordo entre el bus y el tren, y también entre otras líneas de bus, es gratuito si se utilizan los títulos de tarifa integrada.



Los trabajadores/as que utilizan el transporte público reciben un título personalizado (T-MES, zona 3), con cargo a los beneficios sociales. También se ha editado un folleto informativo. En caso de que la Línea PR4 fuera suprimida, o bien los trabajadores/es de la empresa lo prefirieran, se volvería a instaurar el servicio de transporte de empresa en las mismas condiciones.



Incorporación de la movilidad al convenio colectivo

Sony

Lugar: Viladecavalls. Vallès Occ.

Fecha de realización: 2005

Una conexión ferroviaria deficiente, la congestión diaria del tráfico rodado y la falta de transporte público adaptado a las necesidades de los trabajadores/as, hacía que la plantilla de la empresa Sony -formada por más de 2.500 trabajadores- optara mayoritariamente por el automóvil privado como medio de transporte habitual. Esto tenía consecuencias sobre la calidad de vida y la economía de los trabajadores/as, así como también sobre el balance económico de la empresa, puesto que los accidentes de tráfico *in itinere* y las horas perdidas en embotellamientos repercutía en forma de bajas laborales, descenso de la productividad, incremento de los gastos individuales, etc.

Por este motivo, durante la negociación colectiva, y con la participación activa de Comisiones Obreras, se introdujo una cláusula de movilidad destinada a implantar un conjunto de medidas en beneficio de una movilidad más sostenible y segura, tanto en el ámbito de la empresa como en el conjunto del polígono industrial de Can Mitjans (Viladecavalls).

Las acciones se agrupan en dos apartados: las internas, como el apoyo al coche compartido, un mejor aprovechamiento de los servicios y recursos disponibles, la elaboración de un plan de movilidad en el polígono, la designación de una mesa de movilidad y la creación de la figura del gestor de movilidad; y las externas, como negociar con los operadores de transporte de autobuses para habilitar buses de enlace desde y hacia Terrassa -coordinados con los turnos de la fábrica-, la mejora de la conectividad entre las diferentes líneas de bus, los horarios de Renfe y FGC y el bus de enlace, la mejora de la frecuencia a la estación de Renfe de Viladecavalls y el ajuste de los horarios de la fábrica.



Creación de la figura del gestor de movilidad

Hospital Arnau de Vilanova

Lugar: Lleida. Segrià

Fecha de realización: 2007

A propuesta de CCOO y con el apoyo de la mayoría de sindicatos que conforman la Junta de Personal del Hospital Arnau de Vilanova y la dirección del centro, en el año 2007 se acordó elaborar y aplicar un plan de movilidad sostenible y segura en el equipamiento hospitalario, donde trabajan más de 900 personas.

Asimismo, se consensó crear la figura del gestor/a de movilidad que debe actuar como mediador entre las partes implicadas: trabajadores/as, empresa y operadores de transporte público. También realiza actividades de divulgación, asesoramiento y planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de movilidad, del sistema de coche compartido, etc.

Una de las primeras tareas que tuvo fue la de realizar una encuesta de movilidad entre los trabajadores/as, las conclusiones de la cual reflejaban la necesidad de mantener un servicio de transporte público de calidad, mejorar la seguridad de los peatones, coordinar el servicio de transporte público con los turnos de trabajo e impulsar un cambio de hábitos de movilidad.





Flexibilidad horaria y entrega de títulos de transporte

Nissin

Lugar: La Granada del Penedès.

Alt Penedès

Fecha de realización: 2004

A raíz del traslado de las instalaciones de la empresa Nissin al municipio de La Granada del Penedès, y tras el fracaso de la negociación con los representantes de los trabajadores/as, el Tribunal Laboral de Cataluña llevó a cabo un acto de conciliación.

El acuerdo determinaba que, para compensar el cambio de puesto de trabajo, debían adoptarse medidas de flexibilidad horaria y entrega de títulos de transporte público colectivo. En concre-

to, resolvía que debía reducirse en una hora diaria la jornada de trabajo efectivo establecida en el Convenio colectivo de transporte de mercancías y logística de la provincia de Barcelona.

Además, la empresa se comprometió a facilitar mensualmente un abono de transporte público integrado de 4 zonas a cada uno de los trabajadores/as trasladados que lo solicitaran. Los que ya percibían algún tipo de compensación debían optar entre las que recibían antes del traslado o las recogidas en el acto de conciliación del Tribunal. También se determinaba que los trabajadores que optaran por extinguir su contrato de trabajo debían recibir una indemnización.





Ayudas económicas para el uso del transporte público

Ministerio de Medio Ambiente

Lugar: Madrid

Fecha de realización: 2007

El Ministerio de Medio Ambiente otorga ayudas económicas a sus trabajadores y trabajadoras para que utilicen el transporte público colectivo en sus desplazamientos cotidianos al trabajo, siempre que esta opción sea viable.

Así, se ofrecen abonos anuales y mensuales de transporte a los trabajadores/as que lo soliciten y cumplan unos determinados requisitos, mientras que en el caso de las personas con movilidad reducida las ayudas son para compensar la utilización del vehículo privado o de un servicio taxi para llegar al centro de trabajo y dentro de su municipio de residencia, aunque haya alternativas de transporte público colectivo regular.

En el caso de los abonos anuales y mensuales, se financia hasta el 60% de su coste y para un periodo que llega hasta los 11 meses. La compensación por el uso del automóvil se determina en función de la distancia entre el puesto de trabajo y el casco urbano.

En el año 2007, el Ministerio convocó ayudas que consistían en conceder una subvención del 100% del coste del título de transporte público para el año 2007 (mensual o anual), el objetivo de las cuales era beneficiar a todos los trabajadores/as públicos destinados a los Servicios Centrales del Ministerio que tuvieran una tarjeta personalizada para el uso del aparcamiento del centro de trabajo y que renunciaran expresamente a ella.

La iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente se encuentra en la misma línea que otras parecidas llevadas a término por otros organismos: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Ministerio de la Vivienda, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio de Administraciones Públicas, Ministerio de Sanidad y Consumo, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia, Ministerio de Educación y Ciencia, Ministerio de Asuntos Exteriores y Seguridad Social.



Elaboración de un plan de movilidad sostenible

Vodafone

Lugar: Alcobendas. Madrid

Fecha de realización: 2001

La empresa Vodafone dispone de un centro de trabajo ubicado en el Polígono Industrial La Moraleja del municipio de Alcobendas en el que trabajan unas 1.500 personas. Para llegar en automóvil, es necesario utilizar la autovía N1, que habitualmente se encuentra congestionada debido al gran número de vehículos que circulan por ella. Si bien hay un servicio de autobús interurbano desde la capital, los embotellamientos de tráfico de esta autovía también afectan a su frecuencia y rapidez.

La sección sindical de CCOO, en colaboración con el Departamento Confederado de Medio Ambiente y la Unión Sindical de Madrid Región (USMR), propuso, en el 2001, a la dirección de la empresa elaborar un plan experimental de promoción y desarrollo de acciones destinadas a mejorar la eficiencia energética y reducir los impactos ambientales de los desplazamientos cotidianos de los trabajadores/as al puesto de trabajo, en vista de los problemas de falta de aparcamiento y de congestión.

Las propuestas del Plan eran las siguientes:

- Crear la figura del coordinador de transporte.
- Dar información detallada mediante el correo electrónico, intranet, charlas, folletos, etc.

- Introducir la flexibilidad horaria, de acuerdo con los requisitos de los diferentes departamentos, para evitar la congestión de las horas punta y conseguir una distribución más homogénea de los desplazamientos a lo largo del día.
- Gestionar el aparcamiento para favorecer el coche compartido.
- Valorar la introducción de incentivos en favor del transporte público colectivo y la movilidad a pie y en bicicleta.
- Crear un servicio de gestión del coche compartido.
- Ofrecer furgonetas de empresa para grupos de trabajadores/as.

La sección sindical de CCOO y la dirección de la empresa firmaron un acuerdo que fijaba dos fases para implantar el Plan de movilidad:

- Fase I: implantación de un autobús de enlace gratuito para los trabajadores que conecta el transporte ferroviario desde las estaciones de metro y ferrocarril, con dos servicios por la mañana y dos por la tarde, y en horarios compatibles con los turnos de trabajo. El Consorcio del Transporte facilita información a los trabajadores/as sobre el modo más eficiente de ir al trabajo.
- Fase II: aplicación del sistema de coche compartido.

Además de la empresa y los trabajadores, en esta actuación están implicados el Ayuntamiento de Alcobendas, el operador Renfe, el Consorcio Regional de Transportes, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía y la empresa Alsa-ENATCAR.



Elaboración de un plan de movilidad

Ihobe

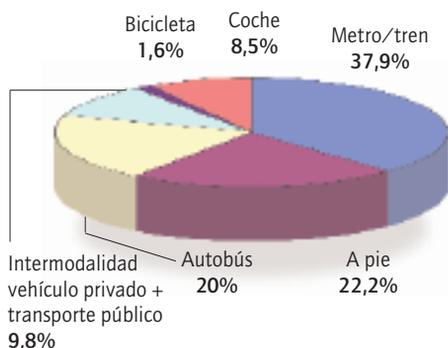
Lugar: Bilbao

Fecha de realización: 2005

La Dirección de la Sociedad Pública de Gestión Ambiental (IHOBE) del gobierno vasco impulsó en el año 2005 un plan de movilidad cuyo objetivo era fomentar la utilización de medios de transporte más sostenibles, reducir la demanda de movilidad de los trabajadores y trabajadoras, reducir las emisiones contaminantes y de CO₂, e introducir nuevas formas de trabajo con menos dependencia de los desplazamientos. La IHOBE tiene una plantilla de unas sesenta personas.

El Plan se puso en marcha con la realización de una encuesta para conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores/as, con una participación del 85% de la plantilla. Los resultados fueron los siguientes:

Reparto modal de los trabajadores del IHOBE



A raíz de los resultados de la encuesta, se planteó un conjunto de propuestas que abordaban varios ámbitos de la movilidad cotidiana de los trabajadores y trabajadoras de esta administración: flexibilidad horaria de entrada y salida, fomento del uso de la bicicleta, habilitación de un aparcamiento específico para bicicletas, información sobre rutas ciclistas seguras, priorizar la información en la web sobre los servicios de transporte público, etc.

De las 17 actuaciones previstas para el 2005, se ejecutaron más de la mitad, entre las cuales destacan, por ejemplo, la utilización de "bici mensajeros", el uso de biodiesel en los vehículos, apoyar a acciones de movilidad sostenible en otras empresas, fomentar el transporte colectivo en jornadas organizadas por la IHOBE que superan los 100 asistentes, etc.



Elaboración de un plan de movilidad sostenible

France Telecom - Amena

Lugar: Pozuelo de Alarcón. Madrid

Fecha de realización: 2005

La empresa de telecomunicaciones France Telecom-Amena trasladó su sede al Parque Empresarial La Finca, de Pozuelo de Alarcón en el año 2005, donde trabajan actualmente unas 8.500 personas. Se trata de un complejo industrial con deficiencias en materia de servicios de transporte público colectivo, puesto que sólo llegan hasta ahí 5 líneas de autobuses interurbanos. Existe una parada del Metro Ligerio que comunica con la Línea 10 del metro, pero no resuelve adecuadamente las necesidades de movilidad porque no está directamente conectada con el intercambiador ferroviario de Aluche. Algunas empresas del Parque también disponen de autobuses corporativos que tienen siete puntos de intercambio con la red ferroviaria.

Para corregir estas disfunciones y mejorar la movilidad de los trabajadores/as, la empresa elaboró un plan de movilidad, con la colaboración de CCOO, que recogía las siguientes propuestas:

- Fomentar la utilización del transporte público colectivo. Es la opción más adecuada para los trabajadores/as que viven en Madrid. Por este motivo, se solicitó la gratuidad de los títulos de transporte, vinculándola, de todos modos, al hecho de abandonar el uso del vehículo privado. La empresa también se compro-

metía a implantar actuaciones de apoyo como la del “regreso a casa garantizado” para los trabajadores/as con horarios que no coincidieran con las últimas salidas del servicio de transporte público.

- Crear rutas de empresa. Con paradas en los intercambiadores y estaciones de cercanías, y adaptadas a las necesidades y horarios de los usuarios. La empresa tenía que elaborar programas de apoyo para trabajadores/as con horarios especiales, turnos, etc.
- Implantar el automóvil compartido. Crear un programa informático para gestionar el coche compartido y el regreso garantizado, otorgando preferencia a este sistema a la zona de aparcamiento.
- Gestionar el aparcamiento. Dar prioridad a los trabajadores/as que más lo necesitan o que utilizan medios de desplazamiento más sostenible: personas con movilidad reducida, con cargas familiares, usuarios de coche compartido, trabajadores/as que necesiten el vehículo para el trabajo, personas que viven en lugares sin intermodalidad, personas que trabajan a turnos, etc. Esta medida incluía el personal subcontratado.

En la negociación del Plan participaron todas las secciones sindicales de las empresas France Telecom y Amena, las cuales llegaron finalmente a un acuerdo de consenso. Actualmente, las rutas que acceden hasta el parque empresarial transportan a más de 2.000 trabajadores/as diarios de todas las empresas, de lunes a jueves, y a unos 1.800 trabajadores/as diarios los viernes.



Mejora de la accesibilidad de los trabajadores

Telefónica, SA

Lugar: Ciudad de las Telecomunicaciones. Madrid
Fecha de realización: 2005

La Ciudad de las Telecomunicaciones consiste en un complejo formado por 12 edificios en el que se han reubicado las empresas de Telefónica, tras un traslado que se inició en junio de 2005 y que finalizó en enero de 2007. Actualmente trabajan en él 14.000 personas.

El complejo está situado en la confluencia de la M-40 con la N-I, en el límite norte de Madrid con Alcobendas. Se trata de una zona muy congestionada, especialmente en horas punta, con un servicio de transporte público colectivo deficiente, puesto que sólo hay autobuses interurbanos desde el Parque Empresarial de La Moraleja. Sin embargo, en un futuro próximo se abrirá la nueva estación Metro Norte, prolongación de la Línea 10, y se ha previsto crear un nuevo enlace del Metro Ligerero.

Durante el traslado de los diferentes centros de trabajo, la empresa tuvo en cuenta las sugerencias planteadas por el Departamento de Medio Ambiente de la

USMR de CCOO, cuyo objetivo era mejorar la accesibilidad a la nueva Ciudad de las Telecomunicaciones, fomentar el transporte público colectivo, fomentar el uso racional del vehículo privado e introducir nuevos criterios de gestión al asignar las plazas de aparcamiento.

Las medidas acordadas se llevaron a cabo en las siguientes fases:

- Introducción de enlaces de transporte colectivo de empresa desde el Metro y Cercanías Renfe; y habilitación de túneles para el transporte público bajo la playa de las vías del tren.
- Gestión de los puestos de aparcamiento subterráneo (4.500 plazas) para personas con movilidad reducida y con hijos en la escuela infantil de la empresa; creación de zonas cubiertas para bicicletas y de fácil acceso; y creación de plazas para coche compartido.
- Incorporación de los títulos de transporte a la negociación colectiva.

La nueva línea de autobús creada sirve como línea regular con carácter de enlace desde Cercanías Renfe, con una frecuencia de 10-12 minutos. También presta servicio a otras empresas del polígono; en octubre de 2005 tenía casi 3.000 viajeros/día.





Implantación de un bus de enlace

Polígono Can Sant Joan

Lugar: Sant Cugat del Vallès/Rubí.
Vallès Occidental

Fecha de realización: 1998

En el año 1998, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) puso en funcionamiento un servicio discrecional de autobús con reiteración de itinerario y cobro individual entre el apeadero de Sant Joan ubicado en el término municipal de Sant Cugat del Vallès y el polígono industrial Can Sant Joan de Rubí. La idea de poner en marcha este servicio surgió de la necesidad de dar respuesta a la demanda de transporte que los trabajadores de las empresas ubicadas en el polígono detectaron entre ambos puntos.

El itinerario que se fijó inicialmente tenía un recorrido aproximado de 8 km por la Ronda Interpolar del Vallès, y fijaba dos tipos de servicio: completo (8 km) y expreso (5 km). La administración de FGC ha ido renovando anualmente la autorización, a la vez que se ha ido ampliando su recorrido.

El autobús de Can Sant Joan da servicio entre las 7.30 y las 21.30 horas, de forma ininterrumpida. En el mes de junio de 2002 se puso un autobús de refuerzo entre las 8.30 y las 9.30 horas, puesto que el funcionamiento de la línea sufría la congestión vial del polígono en horas punta, y desde febrero de 2003 se puso un tercer vehículo entre las 8.00 y las 9.30 horas, dada la creciente demanda de viajeros.

En hora punta, el servicio realiza 22 viajes de ida y vuelta (11 por hora), mientras que la frecuencia durante el resto de la jornada es de 4 viajes por hora. Los horarios establecidos permiten coordinar el servicio de autobús con los trenes, con un enlace constante entre ambos medios de transporte. El tiempo de espera en la parada de bus de Sant Joan, una vez se ha bajado del tren, fluctúa entre 1 y 5 minutos, con un tiempo medio de espera, por lo tanto, de 3 minutos. En sentido contrario, en la correspondencia entre bus y tren el momento más crítico se produce por la tarde-noche, cuando la mayoría de trabajadores y estudiantes regresan a sus domicilios, de forma que el flujo de viajeros resulta mucho más escalonado que durante la mañana. El tiempo medio que los usuarios deben esperar al tren es, en este caso, de 7 minutos.



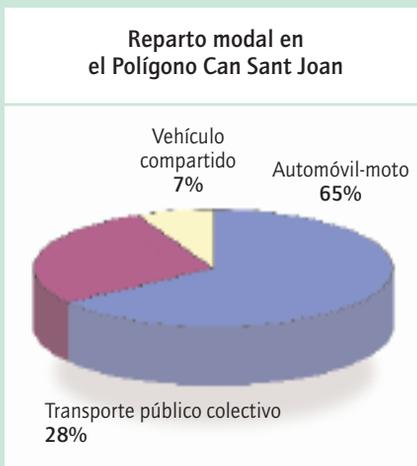
Las empresas con parada son Hewlett Packard, Deutsche Bank, TVE/Novotel, Gimbernat/THAU, Sharp/Landscape, Salvesen, Top Cable y Culligan. El número actual de viajeros oscila en torno a los 1.400 diarios, con una demanda que no ha dejado de crecer desde la puesta en funcionamiento de este servicio.

En el año 2005, las secciones sindicales y los comités de empresa de CCOO (Banco de Sabadell, Catalana Occidente, EDS, FMC Foret, GFT, HP, Sharp, Winterthur) constituyeron también una coordinadora de trabajadores/as del polígono para buscar, juntos, soluciones a un problema global que implicaba a las cuarenta empresas de la zona, donde trabajan más de 9.000 personas. Realizaron una encuesta para analizar los hábitos de movilidad y detectar las dificultades para acceder al puesto de trabajo en transporte público, bicicleta y a pie.

A raíz de este estudio se realizaron diferentes propuestas de planificación y gestión, se constituyó una mesa de movilidad y se eligió un gestor de movilidad. Los objetivos de estas medidas eran priorizar el acceso en transporte

público, el uso del coche compartido, el acceso en bicicleta, facilitar la movilidad a pie en condiciones seguras, y garantizar la intermodalidad de diferentes medios de transporte.

A principios del 2006 se constituyó la Mesa con el objetivo de elaborar el Plan de movilidad del polígono, que fue aprobado finalmente en el año 2007, incorporando la mayoría de medidas propuestas por la coordinadora de trabajadores/as.



Resultados de la encuesta de movilidad realizada en el año 2005 (1.088 cuestionarios).



Implantación de un servicio de bus de enlace

Polígonos Lérida

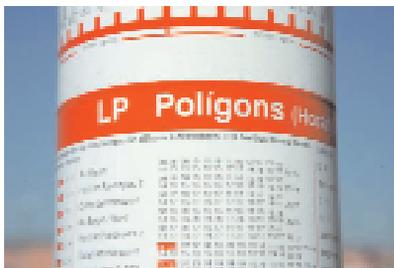
Lugar: Lérida. Segrià

Fecha de realización: 2005

Los polígonos del este de Lérida, constituidos por 240 empresas y en los que trabajan 4.000 personas, siempre han tenido dificultades de acceso en transporte público, motivo por el cual se impulsó una iniciativa cuyo objetivo era corregir esta deficiencia: un autobús de enlace para unir los barrios centrales de la ciudad con los polígonos industriales.

Inicialmente, el servicio empezaba a las seis de la mañana, con una frecuencia de entre tres cuartos y una hora. Tras un estudio realizado por CCOO de Lérida, basado en los resultados de encuestas realizadas a trabajadores/as de los primeros turnos de trabajo, se propuso adelantar el servicio a las cinco de la mañana.

En la aplicación práctica de esta actuación han participado el Ayuntamiento de Lérida, la Generalitat de Catalunya y los sindicatos CCOO y UGT.





Implantación de medidas de fomento de la movilidad sostenible

Polígonos del sur de Terrassa

Lugar: Terrassa. Vallès Occidental

Fecha de realización: 2006

El Ayuntamiento de Terrassa aprobó en el año 2002 el Plan Director de Movilidad, que incluía actuaciones en los polígonos industriales del municipio para mejorar su accesibilidad en transporte público y evitar la exclusión laboral de trabajadores/as por la falta de vehículo propio o de permiso de conducir.

Así, se puso en funcionamiento un autobús de enlace desde la estación de Les Fonts (FGC) hasta los polígonos del sur -donde existen aproximadamente 400 empresas en las que trabajan más de 6.000 personas- y que enlaza con cuatro líneas urbanas de la ciudad. Para cubrir el déficit económico del autobús, se firmaron convenios de colaboración con seis empresas que financian una parte de la cantidad total, mientras que el resto es asumido por la administración pública. Actualmente, se está trabajando en la adaptación de los horarios del transporte urbano de Terrassa para que los trabajadores que empiezan turno a las seis de la mañana y los que terminan a las diez de la noche puedan utilizar el autobús de enlace.

Además, se habilitó un portal de Internet para organizar un sistema de



coche compartido entre los trabajadores/as de los diferentes polígonos. Este sistema prevé un convenio con una aseguradora que ofrece un automóvil de sustitución en caso necesario. El portal también da información sobre la red de transporte público colectivo y sobre cómo ir al trabajo en bicicleta y a pie.

En el año 2006 se elaboró un plan de movilidad, específico para los polígonos, que incluía una diagnosis de los hábitos de los trabajadores y un conjunto de propuestas para mejorar la oferta de transporte público colectivo e implantar unas pautas de movilidad más sostenibles. Los agentes que han participado han sido el Ayuntamiento de Terrassa, las asociaciones empresariales y los sindicatos CCOO y UGT.



Implantación de un servicio de bus de enlace

Polígono Pratenc

Lugar: El Prat de Llobregat.

Baix Llobregat

Fecha de realización: 2006

Un estudio sobre el acceso a los centros de trabajo del Baix Llobregat en transporte colectivo, elaborado en el año 2001 por Comisiones Obreras de esta comarca, puso de manifiesto la necesidad de actuar de forma prioritaria en el Polígono Pratenc del Prat de Llobregat, dadas las carencias detectadas en este centro de actividad laboral. En el estudio se proponía por primera vez poner en funcionamiento una línea de autobuses de enlace que conectara la estación de Renfe con el municipio y el polígono industrial.

A raíz de esta iniciativa, se creó una coordinadora de trabajadores del polígono en la que participaban la mayoría de representantes sindicales de las empresas, y se inició un proceso de negociación con los agentes implicados, creando dos comisiones de trabajo: una de carácter institucional, encargada de realizar las gestiones pertinentes con todas las administraciones y organismos implicados, y una de información y comunicación a la opinión pública.

Entre los años 2002 y 2006, ambas comisiones mantuvieron reuniones con organismos e instituciones con respon-

sabilidad en materia de planificación y gestión de la movilidad del polígono y la accesibilidad de los trabajadores a los centros de trabajo. Fruto de estas reuniones se consiguieron varios compromisos de corrección de las disfunciones y, más concretamente, la creación de una nueva línea de transporte público. La Coordinadora de trabajadores fue la precursora de la Mesa de Movilidad que se creó en el año 2006.

De todos modos, durante todo este proceso, las deficiencias en materia de movilidad y accesibilidad en transporte público se vieron agravadas durante unos meses con problemas de seguridad vial, puesto que las obras de desvío del río Llobregat y de ampliación del Puerto de Barcelona alteraron temporalmente los itinerarios habituales de los vehículos y la



coincidencia de los medios de transporte privados con los camiones pesados. La señalización deficiente empeoró la situación, dificultando todavía más la movilidad de personas y mercancías.

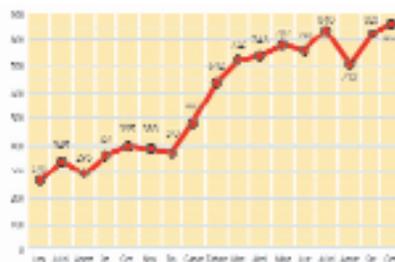
A pesar de ello, el trabajo de la Comisión Institucional de la Coordinadora de trabajadores y las reuniones mantenidas con diferentes organismos, consiguió que se creara un itinerario exclusivo para los vehículos pesados que se dirigían a las obras de ampliación del Puerto, así como la construcción de un nuevo vado a la altura del centro de servicios para que los vehículos privados pudieran tener un mejor acceso.

La puesta en funcionamiento del servicio de autobús de enlace en el año 2006 entre la estación de tren y el Polígono Pratenc fue fruto de la acción sindical para garantizar el derecho al acceso sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo. De acuerdo con la ley, la señalización y el mantenimiento de las paradas son responsabilidad de la Entidad Metropolitana de Transporte. En el futuro, se prevé mejorar las condiciones del mobiliario para garantizar la calidad del servicio.

El servicio de autobús de enlace implantado en el Polígono Pratenc (PR4, de acuerdo con la nomenclatura de la Entidad del Transporte Metropolitano) inicia su recorrido en la estación de Renfe Cercanías (Líneas C2 y C10), y une el casco urbano del Prat de Llobregat con Mercabarna, el Polígono Pratenc y la Zona de Actividades Logísticas I y II.

Los horarios de los autobuses están coordinados con los de los trenes de cer-

Evolución del número medio de validaciones diarias (junio 2006 – septiembre 2007)



canías con el fin de facilitar la intermodalidad y ofrecer un servicio cómodo y rápido a los usuarios, adaptado a los horarios habituales de trabajo. El trasbordo entre el bus y el tren, y también entre otras líneas de bus, es gratuito si se utilizan los títulos de tarifa integrada.

La línea de autobús opera sólo en días laborables, de lunes a viernes. La primera salida se realiza desde la estación de tren a las cinco y media de la mañana (5.30 h), y finaliza a las diez y media de la noche (22.30 h) con la última salida desde la Zona de Actividades Logísticas. El tiempo de recorrido es de 70 minutos en hora punta y 60 en hora valle. El servicio lo prestan diariamente 3 autobuses. Actualmente se está planteando modificar el itinerario para dar cobertura a las nuevas empresas que se instalan en la ZAL II así como la posibilidad de poner en marcha un servicio nocturno. El compromiso de CCOO es mejorar la frecuencia de paso, adecuar las paradas, mejorar la señalización, etc.



Fomento de la movilidad sostenible

Polígono de la Zona Franca

Lugar: Barcelona. Barcelonès

Fecha de realización: 2003

El Polígono Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superficie de 600 hectáreas situadas entre la montaña de Montjuïc, el río Llobregat y el Puerto, y limita con los municipios de L'Hospitalet de Llobregat y el Prat de Llobregat. En las 250 empresas del polígono trabajan más de 43.000 personas (el 1,8% de la población activa catalana), número equivalente, aproximadamente, a la población de ciudades como Castelldefels o Gavà. El polígono también da trabajo de forma indirecta a más de 275.000 personas. Aun así, sólo dispone de cinco líneas diurnas de autobús y otra nocturna, mientras que el 25% de su superficie está dedicada a aparcamiento.

Comisiones Obreras de Cataluña, en colaboración con la Asociación para la Promoción del Transporte Público, y con el apoyo del Consorcio de la Zona Franca y del Ayuntamiento de Barcelona, analizaron en el año 2003 las pautas de movilidad de los trabajadores de este polígono industrial al tener que acceder al puesto de trabajo.

El estudio respondía a la voluntad del sindicato de avanzar en la realiza-



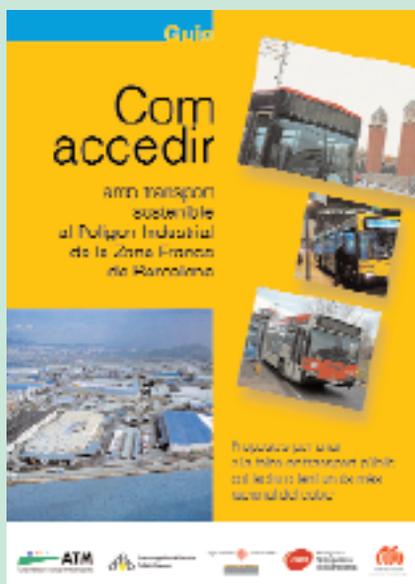
ción de este tipo de proyectos, dado que se ha constatado el hecho de que algunas de las mejoras que los trabajadores conseguían mediante la negociación colectiva se perdían progresivamente, en tiempo y dinero, por los costes asociados al desplazamiento entre el lugar de residencia habitual y el trabajo.

Mediante un cuestionario que los trabajadores rellenaron durante la realización del estudio, se conoció con detalle cómo acceden al Polígono Industrial de la Zona Franca los trabajadores de cinco grandes empresas, así como también sus opiniones con relación a varias medidas de cambio. El objetivo final era discutir las propuestas que el equipo técnico había formulado con los representantes de los trabajadores y de las empresas, con objeto de llegar a acuerdos que mejoraran sus hábitos de movilidad y los servicios de transporte colectivo. A raíz de los acuerdos en estas empresas, que actua-

rán como banco de pruebas, se espera que la experiencia y las buenas prácticas de acceso sostenible logradas durante la experiencia, puedan ampliarse a otras muchas empresas y polígonos industriales.

Fruto de esta actuación, en noviembre de 2004 se firmó un acuerdo de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona, el Consorcio de la Zona Franca y Transportes Metropolitanos de Barcelona para mejorar la movilidad de este polígono industrial mediante la creación de la figura y del gestor de movilidad así como del Comité Técnico de Movilidad del Polígono. El Comité Técnico tiene por objeto asesorar y definir los trabajos a realizar, analizar las necesidades, elaborar diagnósticos, formular propuestas y recibir el apoyo de consultoría con relación a la movilidad del polígono. Está formado por cuatro comisiones de trabajo: infraestructuras, mercancías, aparcamiento y tráfico, y transporte público.

Durante este tiempo se han creado nuevas líneas de autobús, se han ampliado las ya existentes o se han modificado algunos trayectos para que fueran más eficaces. También se ha fomentado la intermodalidad incluyendo la parada de Renfe en dos líneas. Con la nueva línea del metro (L9) se introducirán cinco nuevas paradas al polígono. Actualmente se comunica con cinco líneas diurnas de autobús de



TMB (23, 37, 38, 109 y 110) y otra nocturna de Tusgsal (N1).

Comisiones Obreras, la Autoridad del Transporte Metropolitano, Transportes Metropolitanos de Barcelona, el Consorcio de la Zona Franca y la Entidad Metropolitana del Transporte editaron en el año 2004 una guía práctica sobre las alternativas de transporte sostenible que los trabajadores del Polígono Industrial de la Zona Franca tienen a su alcance.

El estudio recibió en el año 2005 el Premio Medio Ambiente que otorga anualmente el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya.



Implantación de medidas de fomento de la movilidad sostenible

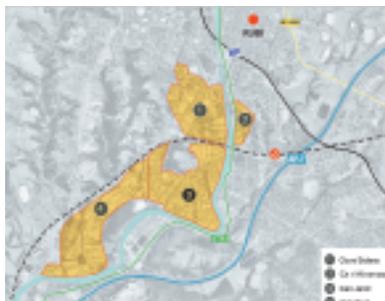
Polígonos industriales de la zona sur de Rubí

Lugar: Rubí. Vallès Occidental
Fecha de realización: 2004

La constatación de la falta de oferta de transporte público para acceder a los polígonos industriales de Rubí impulsó CCOO a solicitar la elaboración de un plan de movilidad de las 500 empresas que hay ubicadas en ellos.

Durante el año 2004, se realizó el estudio de las pautas de movilidad y accesibilidad a cuatro polígonos de la zona sur de Rubí (Cova Solera, Ca n'Alzamora, Can Jardí y Rubí Sud), donde trabajan unas 6.500 personas. La diagnosis detectó que, a pesar de la proximidad de una estación de FGC y una línea municipal de autobús que circulaba por algunos polígonos, la distribución modal de los desplazamientos estaba dominada mayoritariamente por el vehículo privado. Esto permitió modificar algunas de las líneas y aprovecharlas para prestar servicio durante las horas de más demanda de los trabajadores/as. El estudio proponía poner en marcha un servicio de bus de enlace para conectar las estaciones de FGC (Hospital General) de Sant Cugat del Vallès y de Renfe de Rubí con los polígonos.

En el año 2005, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la



Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Catellbisbal y Rubí firmaron un convenio para implantar un servicio de transporte público que abarcara estos polígonos, modificando una línea ya operativa e incorporando un nuevo tramo pasando por los polígonos. También se incrementó la frecuencia de paso y se ampliaron los horarios, coincidiendo con los turnos de trabajo.

Posteriormente, en el año 2006, se constituyó la Mesa de movilidad del resto de polígonos de Catellbisbal y Sant Andreu de la Barca, con la participación de CCOO. A principios de 2007 se aprobó el Plan de movilidad, que propone tres nuevas rutas de autobús para conectar la estación de FGC de Sant Andreu de la Barca y la estación de Cercanías Renfe de Catellbisbal con los polígonos de la zona. También se propone adaptar los itinerarios de peatones y ciclistas para garantizar la seguridad del trazado.



Estudio de la movilidad en los polígonos industriales

Polígonos de Osona

Lugar: Osona

Fecha de realización: 2001

Desde el año 2001, el Observatorio del Mercado de Trabajo de Osona, en colaboración con la Red de Municipios de la Diputación de Barcelona, analiza la movilidad laboral en varios polígonos industriales de la comarca con objeto de detectar los problemas existentes y realizar propuestas de mejora.

El Observatorio del Mercado de Trabajo de Osona es un organismo constituido por todos los ayuntamientos, entidades e instituciones que forman parte del Pacte d'Osona "Centre", del Pacte de la Vall del Ges, Orís i Bisaura, del Pacte d'Osona Sud-Alt Congost y del Pacte del Lluçanès. Los sindicatos CCOO y UGT, el Consejo Empresarial de Osona y el Consejo Comarcal de Osona también están representados. Han colaborado también en la financiación de los estudios la Diputación de Barcelona (Área de

Medio Ambiente), la Generalitat de Catalunya (Departamento de Trabajo e Industria) y la Empresa Sagalés, SA.

En los ocho polígonos estudiados existen 223 empresas (17% sobre el total de la comarca) con más de 3.600 trabajadores, que representan el 20% de la población ocupada. La muestra analizada se ha enfocado a los polígonos con mayor número de trabajadores (con una media próxima a los 400 por centro productivo).

Las empresas que participan en el proyecto han mostrado su interés en llevar a la práctica, algunas de las propuestas surgidas de los estudios y a realizar pruebas piloto. A modo de ejemplo, una empresa ha ofrecido su servicio de transporte público al resto de empresas ubicadas en el mismo polígono.

El Consejo Comarcal de Osona también tiene previsto crear en un futuro próximo, con la colaboración de la Diputación de Barcelona, un servicio de movilidad e implantar la figura del gestor de movilidad.



Elaboración de un plan de movilidad

Polígonos del sur de Sabadell y Sant Quirze del Vallès

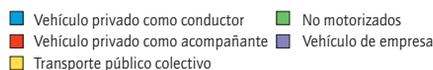
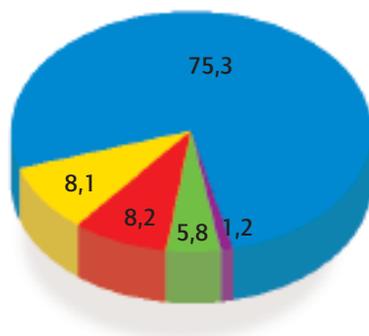
Lugar: Vallès Occidental

Fecha de realización: 2005

La dificultad para acceder de modo sostenible y seguro a los ocho polígonos industriales que se concentran en el sur de Sabadell y Sant Quirze del Vallès motivó la redacción de un plan de movilidad. Se trata de una zona donde se ubican un millar de empresas que emplean a 17.500 trabajadores/as. Para garantizar la consecución de los objetivos del plan se constituyó la Mesa de movilidad, en la que están representados los diferentes agentes sociales que intervienen en el ámbito territorial del plan.

En enero de 2007 finalizaron los trabajos de elaboración del plan, que prevé, entre otras medidas, mejorar la accesibilidad interna de los polígonos, fomentar el transporte colectivo, así como el intercambio modal y la pacificación de la red vial. También se preveía elegir a un gestor de movilidad y promover el coche compartido y realizar una campaña de difusión cuando se ponga en funcionamiento el nuevo servicio de bus que enlazará los polígonos con las estaciones de FGC y Renfe.

En el proyecto han participado CCOO, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, y el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de Energía.





Implantación de un servicio de bus de enlace

Polígonos industriales de Getafe

Lloc: Getafe. Madrid

Data de realització: 2005

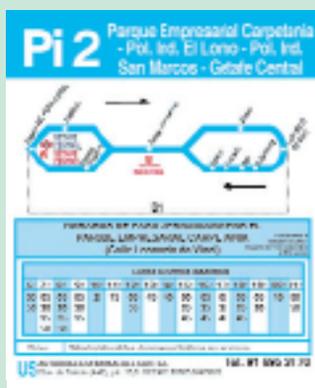
La Comisión de Movilidad de Getafe, en la que están representados los sindicatos CCOO y UGT, analizó en el año 2005 la posibilidad de implantar un servicio de bus de enlace en los polígonos industriales del municipio. Estos polígonos agrupan a un conjunto de 700 empresas que emplean a 25.000 trabajadores/as, de los cuales una tercera parte reside en el propio municipio de Getafe.

Para diagnosticar los problemas de accesibilidad a los diferentes centros de trabajo y conocer con mayor detalle los hábitos de movilidad de los trabajadores/as, la Comisión se puso en contacto con el Consorcio Regional de Transportes, que diseñó una línea de actuación consensuada con todos los agentes implicados.

A raíz del estudio, se propuso poner en marcha dos líneas de enlace para conectar la estación de Getafe Centro (Renfe Cercanías y Metrosur) con los polígonos, con intervalos de paso que oscilan entre los 20-25 minutos en hora punta y los 45-60 minutos en hora valle, con servicios desde las 6.00 a las 21.00 horas.

Esta actuación ha sido cofinanciada por la Unión Europea. Durante el año 2006, el déficit de las líneas fue abonado por el Consorcio, mientras que a partir del año 2007, el Ayuntamiento asume un 50% del mismo. El acuerdo también estipulaba que debía realizarse una campaña de difusión e información y crear una comisión de seguimiento.

Actualmente, las líneas tienen una media de 1.500 viajeros diarios, si bien CCOO ha propuesto que se incrementen las frecuencias para captar a un número superior de viajeros.





Implantación de un servicio de bus de enlace

Campus Miguel de Unamuno. Universidad de Salamanca

Lugar: Salamanca

Fecha de realización: 2004

Cada día, unas 17.000 personas realizan sus actividades en el Campus de la Universidad de Salamanca (80% alumnos, 6% personal docente y 14% personal no docente). El total de viajes en día laborable está en torno a los 430.000, una tercera parte de los cuales se realizan en vehículos a motor.

En el año 2004, los problemas de accesibilidad de peatones y ciclistas, el caos circulatorio y la indisciplina vial del Campus llevaron al equipo rector a intervenir en la cuestión para corregir las disfunciones originadas. Así, los objetivos de movilidad de la Universidad eran los siguientes:

- Conocer en profundidad los problemas de movilidad que presentaba el Campus.
- Llegar a propuestas factibles y eficaces de mejora de la movilidad y la accesibilidad para peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y personas con movilidad reducida.

- Sensibilizar al conjunto de la comunidad universitaria ante los problemas ambientales, económicos y sociales que provoca el uso indiscriminado del vehículo privado.
- Incidir en la responsabilidad individual y animar a la participación.
- Fomentar los desplazamientos a pie, el uso de la bici y el transporte público, en sustitución del coche.

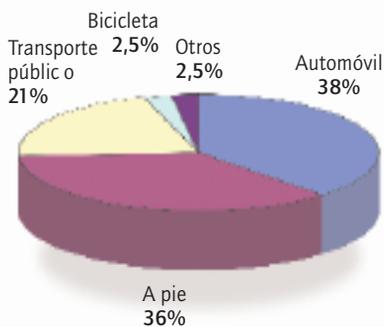
Una primera diagnosis de la situación permitió detectar lo siguiente: el uso de la bicicleta era minoritario y exclusivo de los estudiantes, especialmente de los vinculados a programas europeos; el transporte público no tenía en cuenta las necesidades de los trabajadores de las subcontratadas; los autobuses tenían problemas de accesibilidad para las personas con movilidad reducida; los itinerarios eran poco adecuados y atractivos, y los pasos de peatones se encontraban fuera de las rutas, obligando a realizar vueltas innecesarias; el Campus tenía casi 2.000 plazas de aparcamiento, lo cual incentivaba el uso del vehículo privado.

Las propuestas de actuación planteadas tras este ejercicio diagnóstico fueron:

- Limitar la libre circulación interna de vehículos por el Campus.
- No ampliar la oferta de aparcamiento, eliminando el aparcamiento central, situando las zonas de aparcamiento en la parte exterior del Campus y regulando el estacionamiento interno.
- Mejorar el aparcamiento para personas con movilidad reducida.
- Habilitar un acceso para vehículos de emergencia y posibles servicios públicos, como el transporte colectivo entre el Campus y el Hospital Clínico.
- Promover el vehículo compartido, creando un espacio web.
- Potenciar el uso de la bici, con un sistema de préstamo.
- Mejorar y ampliar los servicios de aparcamientos para bici.
- Proponer al Ayuntamiento de Salamanca crear una amplia red de carriles bici.

Actualmente, ya está en marcha un servicio de préstamo de bicicletas que se ha consolidado sin problemas. También se han instalado aparcamientos para bicicletas y se ha implicado a una asociación ciudadana para instalar nuevos elementos y cambiar los inadecuados. Esto ha hecho aumentar rápidamente el número de usuarios de este medio de transporte sostenible.

Reparto modal en el Campus de la Universidad de Salamanca





Estudio de la movilidad de trabajadores/as y mercancías

Polígonos industriales del margen izquierdo del Delta del Llobregat

Lugar: Baix Llobregat

Fecha de realización:

El complejo industrial y logístico que constituyen las instalaciones del polígono industrial de la zona Franca, el Puerto de Barcelona, la Zona de Actividades Logísticas y el polígono Pratenc representa, actualmente, el espacio, con continuidad territorial con mayor concentración de ocupación en Cataluña. La ampliación hacia el sur del Puerto de Barcelona, junto con la ampliación y consolidación de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), empeorarán a corto y medio plazo las disfunciones del sistema del modelo de movilidad actual si éste no evoluciona con unos parámetros de mayor sostenibilidad.

Con respecto a la movilidad de personas, y más concretamente, de los trabajadores de las diferentes instalaciones y polígonos del ámbito, el modelo de movilidad actual se basa sobre todo, como es habitual en las áreas industriales, en el vehículo privado, dada la oferta limitada y poco competitiva de medios de transporte público. Esta situación determina elevados costes económicos, ambientales y sociales en forma de congestión en los accesos metropolitanos, consumo energético, emisiones, accidentalidad y,

en especial, exclusión laboral ya que muchos trabajadores/as no disponen de vehículo propio o carné de conducir ni servicios de transporte público colectivo a su alcance.

Con relación al transporte de mercancías relacionado con las actividades industriales y logísticas, éste está actualmente basado casi exclusivamente en el transporte por carretera, con un papel del ferrocarril meramente testimonial (una cuota del 4%), lo que determina elevadas intensidades de tráfico de vehículos pesados tanto en los accesos como en la propia red vial interna de la zona, así como con todas las repercusiones negativas con respecto a costes económicos, ambientales y sociales.

La ampliación hacia el Sur del Puerto de Barcelona y de la ZAL representará, como se verá, unos incrementos importantes de la actividad y del número de puestos de trabajo asociados y, por lo tanto, una agudización de los problemas del modelo actual de movilidad que, si las pautas actuales siguen tendencialmente, conduce al sistema a la congestión y la insostenibilidad: fuertes incrementos de las intensidades de tráfico y de la congestión metropolitana, incremento del área sin cobertura de transporte público, incremento de tráfico pesado, etc.

En consecuencia, resulta necesario llevar a cabo actuaciones para impulsar un nuevo paradigma de movilidad que no se base únicamente en ampliar inde-

finidamente las infraestructuras viales, sino también en potenciar sistemas de transporte más sostenibles y seguros, y que impulse un uso más amplio del transporte público y del ir a pie o en bicicleta, y del transporte ferroviario en el caso de las mercancías.

A raíz de la diagnosis de la situación actual, se ha definido un conjunto de propuestas de actuación, la mayoría de las cuales están destinadas a mejorar tanto la movilidad de los trabajadores/as como de las mercancías. Dentro de este grupo habría, por ejemplo, las destinadas a reducir el tráfico de vehículos pesados en la red vial de la zona y en sus accesos.

Las propuestas se agrupan en varios apartados:

- Estructura organizativa
 - Crear una mesa de coordinación de las actuaciones en el Delta izquierdo.
 - Nombrar al Gestor de movilidad de la zona.
- Infraestructuras de acceso
 - Reordenar en doble sentido de circulación la C/ 2, por su conexión con P. Pedrosa.
 - Impulsar la construcción de los nuevos accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona.
 - Impulsar la construcción del nuevo acceso vial al Puerto de Barcelona.
 - Puente nuevo sobre el cauce del río, de acceso al polígono Pratenc.
- Gestión del aparcamiento
 - Aparcamientos para vehículos pesados.
 - Construir el Truck Center de la ZAL.
 - Disciplina de aparcamiento de vehículos pesados.
 - Viales para la movilidad de peatones.
 - Regular y ordenar el aparcamiento

en las zonas con mayor déficit.

- Transporte público colectivo
 - Prolongar la línea 23 hasta Feixa Larga.
 - Crear una línea 109 - expreso, Pl. España-Z. Franca por Pedrosa.
 - Prolongar la línea 37 hasta las calles 3 y 4.
 - Ramal de la línea 88 hasta el Muelle de inflamables del Puerto de Barcelona.
- Gestión de la demanda
 - Programa de *carpooling* (coche compartido).
 - Programa de *vanpooling* (furgoneta compartida).
 - Impulsar la redacción de Planes de Desplazamientos de Empresa (PDE).
 - Potenciar y coordinar el bus de empresa.
- Seguridad vial y movilidad de peatones y ciclistas
 - Redactar un plan de seguridad vial de la zona.
 - Conexión para peatones y ciclistas entre Paseo de Zona Franca y calle A.
 - Conexión para peatones y ciclistas en la red vial de L'Hospitalet de Llobregat.
 - Conexión para peatones y ciclistas en la red vial del Prat de Llobregat.
 - Red de carril-bici interna en la zona.
 - Eliminar o reducir déficits viales para la movilidad de peatones.
 - Promocionar la bicicleta.
 - Facilidades para peatones y ciclistas en las obras en curso y previstas en la red vial.
- Comunicación
 - Actuaciones de divulgación y promoción del Plan.
 - Crear el Portal de movilidad del Delta izquierdo, en un sitio web.



Plan de transporte alternativo

Cerrillo de San Blas

Lugar: Madrid

Fecha de realización: 2005

El recinto del Cerrillo de San Blas, donde trabajan cerca de 2.000 personas, es un lugar idóneo para analizar, evaluar y optimizar la movilidad inducida ya que la mayoría de trabajadores/as comparten los mismos aspectos: todos los desplazamientos tienen el mismo destino, los horarios son similares, la oferta de transporte público es común para todo el mundo y las mejoras afectan al conjunto de los trabajadores.

Por iniciativa del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), con la colaboración de los organismos ubicados en el recinto del Cerrillo de San Blas (Instituto Isabel La Católica, dependencias del Ministerio de Cultura y de Educación, Observatorio Astronómico Nacional y Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Obras Públicas), se elaboró un plan de transporte alternativo para los trabajadores/as y estudiantes de esta zona, con el objetivo de racionalizar sus desplazamientos domicilio-trabajo.

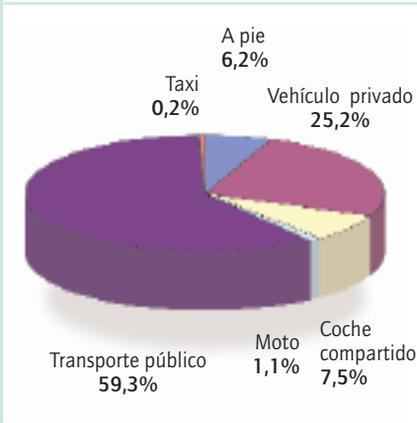
Se trata de un compromiso mutuo entre la dirección de los centros de actividad y los trabajadores/as, caracterizado por la búsqueda de la racionalidad desde el punto de vista social, económico y ambiental.

Los objetivos del Plan eran:

- Reducir la movilidad motorizada individual.
- Frenar los impactos ambientales producidos por el desplazamiento al trabajo.
- Disminuir el consumo energético de estos desplazamientos.
- Hacer descender el nivel de congestión circulatoria.
- Reducir el número de accidentes *in itinere*.
- Promocionar la transferencia de los medios privados individuales a los públicos colectivos, haciendo más atractivas las rutas de empresa y/o mejorar la planificación del transporte público.
- Aumentar la ocupación de los vehículos privados, implantando medidas como el coche compartido.

Mediante la encuesta de movilidad realizada a los trabajadores/as (693) se constata que el acceso al recinto concentra muchas circunstancias negativas (desvíos, obras, accidentes, etc.), lo que hace que los trabajadores/as realicen sus desplazamientos mayoritariamente en transporte sostenible (73%). Ahora bien, la garantía de aparcamiento

Reparto modal en el Cerrillo de San Blas



to en el recinto es la causa principal que el resto de desplazamientos se realicen en vehículo privado.

Con el fin de analizar mejor las necesidades de movilidad del Cerrillo de San Blas, se crearon grupos de trabajo para recoger las necesidades de los trabajadores/as, incorporar sus sugerencias y propuestas que permitieran optimizar cada una de las formas de movilidad e incorporarlas al Plan de transporte alternativo. Estos grupos se reúnen con una cierta periodicidad para revisar los problemas específicos de cada una de las formas de movilidad y trabajar para que cada medio de transporte pueda captar a nuevos usuarios, etc. Los principales grupos de trabajo son los de:

- **Transporte público:** recoger los problemas más importantes de los trabajadores, demandar la mejora de las

infraestructuras, servicios, información, analizar las posibilidades de subvención total o parcial de los títulos de transporte, etc.

- **Coche compartido:** lista de las personas interesadas, programa informático que permita llevar a cabo las agrupaciones de personas, reuniones informales para mejorar las relaciones entre futuros compañeros de viaje, garantizar el retorno a casa, estudiar fórmulas de financiación, etc.
- **Bicicleta:** analizar las posibilidades de conectar el Cerrillo de San Blas con zonas residenciales, intercambiadores de transporte, aparcamientos seguros, información sobre los itinerarios, condiciones de accesibilidad al transporte público, solicitar espacios para vestuarios y posibilidad de instalar duchas, formas de financiación para adquirir y reparar bicicletas.
- **Rutas de empresa:** analizar la mejora de las rutas actuales, revisar el itinerario para evitar trayectos excesivos, adaptación a la demanda de nuevos trabajadores, etc.

Flexibilidad horaria: adaptar el trabajo a las entradas y salidas en periodos de menor congestión circulatoria, aplicable también a las necesidades personales de los trabajadores/as.



La movilidad en el Acuerdo Estratégico de Cataluña

El Acuerdo estratégico para la internalización, la calidad de la ocupación y la competitividad de la economía catalana, firmado en febrero de 2005, quiere dar respuesta al proceso de cambio que vive la sociedad y las economías europea y mundial. El eje central del Acuerdo es la necesidad de aumentar la competitividad mejorando la productividad de la economía.

En el marco del Acuerdo se estipularon ocho líneas de trabajo para elaborar un amplio conjunto de propuestas de actuación, una de ellas referida a las infraestructuras de transporte y movilidad, principalmente la red vial y el transporte por carretera, la movilidad de las personas y la movilidad de las mercancías.

Entre las propuestas planteadas cabe destacar la que dice lo siguiente: "Se diseñará un plan de acceso sostenible a los principales polígonos industriales, agrupaciones de empresas y grandes equipamientos. Para el ejercicio 2005 en concreto, y con el impulso de los gestores de la movilidad, se elaborarán los programas piloto de acceso a 22 polígonos (...), que incluirán diferentes medios de

transporte, con medidas como por ejemplo potenciar nuevas líneas de transporte regular, adaptar los horarios de transporte a los horarios de trabajo, reconverter autobuses de empresa en autobuses de polígono y promocionar el coche compartido". El presupuesto de 2005 incorporaba ya una dotación de 500.000 € dirigidos a diseñar este plan de acceso, 6.500.000 € para mejorar el servicio regular de viajeros por carretera y 1.400.000 € para apoyar la renovación de la flota de autobuses de servicio discrecional".

El documento también propone instaurar carriles bus para el transporte colectivo de acceso a Barcelona, con un programa de estaciones de autobuses y de priorización semafórica, con el fin de favorecer la movilidad de las personas en el interior de la región metropolitana. Asimismo, se prevé crear autoridades de la movilidad de las demarcaciones de Gerona, Lérida y Tarragona, que elaborarán planes de servicio del transporte urbano e interurbano de pasajeros y llevarán a término la integración tarifaria de dichas zonas.

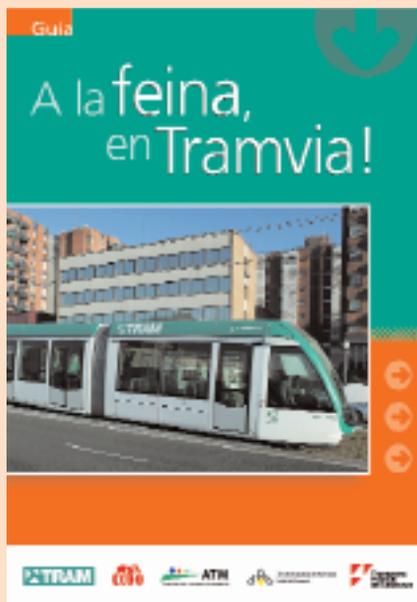


Elaboración de la guía A la feina, en tramvia!

Comisiones Obreras de Cataluña y Tramvia Metropolità elaboraron en el año 2006 la guía *A la feina, en tramvia!*, una publicación cuyo objetivo era fomentar el uso de este medio de transporte público colectivo entre los trabajadores de los centros de actividad laboral de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat y Sant Joan Despí. Concretamente, las líneas de Trambaix que recorren estos tres municipios.

La guía informa, mediante planos, sobre los polígonos industriales y centros de actividad económica a los cuales puede accederse fácilmente desde cada parada, en un radio aproximado de quinientos metros. Cada plano aporta también información sobre las líneas de autobús más próximas y las empresas más emblemáticas que pueden servir de punto de referencia para los trabajadores. Al final de la guía se encuentra la relación completa de empresas de los polígonos mencionados.

La publicación incluye algunos datos y reflexiones sobre las ventajas ambientales, económicas y sociales de la movilidad en tranvía, y recoge una serie de medidas que empresas y trabajadores pueden tomar para avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible.



Actualmente se está preparando una edición revisada y actualizada de la guía del Trambaix, así como la nueva guía del Trambesòs.



El proyecto Gesmopoli

Actualmente, en Cataluña existen más de un millar de polígonos industriales, de extensión, actividades y ubicación muy diversa, que se han ido creando sin una planificación basada en características de movilidad sostenible.

Con objeto de intervenir de una forma global sobre el ámbito de la movilidad en los polígonos industriales, en el año 2005 se puso en marcha el proyecto Gesmopoli, bajo el liderazgo del Área de Medio Ambiente de la Diputación de Barcelona. Los cinco socios que lo impulsaron fueron: el Área de Medio Ambiente de la Diputación de Barcelona, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya, FESALC, CCOO y UGT, con el apoyo de la Unión Europea.

Gesmopoli es un proyecto pionero que quiere contribuir a mejorar el medio ambiente urbano y la calidad de vida de las personas con una intervención integral y usando los instrumentos legislativos, las figuras de planificación y las de concertación y gestión que incorporen las valiosas experiencias que ya existen en nuestro país y en el marco de la Unión Europea.

Las fases del proyecto Gesmopoli son: la puesta en marcha del proyecto, la elaboración de planes de movilidad en seis polígonos (El Beuló, Vic; El Pla, Baix Llobregat; Aeropuerto de Gerona, Gerona; El Segre, Lérida; Agroreus, Reus;

Santiga, Santa Perpètua de Mogoda), la redacción de pactos de movilidad en los polígonos, la formación de gestores de movilidad, la implantación de la figura de los gestores, la realización de acciones de sensibilización y de acciones piloto, y su difusión en la Unión Europea.

Gesmopoli se plantea como experiencia piloto dirigida a la integración de una serie de actuaciones que tienen por objeto la intervención global y sostenible sobre el ámbito de la movilidad en los polígonos industriales, incidiendo en las tareas de planificación, de negociación entre agentes, de gestión y de actuación sobre el territorio.

Los objetivos directos del proyecto son:

- Identificar los principales problemas de movilidad y determinar una serie de propuestas para lograr una movilidad más sostenible en los seis polígonos.
- Generar acuerdos de consenso entre todos los agentes implicados en los polígonos industriales referentes a las propuestas de movilidad sostenible.
- Crear un sistema específico de gestión basado en la figura de los agentes de movilidad.
- Dar respuestas y generar cambios en los hábitos de movilidad de los trabajadores/as y empresarios/se de los polígonos.
- Promover la movilidad sostenible y transferir la experiencia de gestión a otros polígonos y áreas industriales.

gesmopoli

Para cumplir con dichos objetivos, cada uno de los polígonos se ha dotado de los siguientes instrumentos de planificación y de gestión de la movilidad:

- Plan de movilidad: configurar las estrategias de movilidad sostenible a partir de la diagnosis de la movilidad. Concretar objetivos temporales, realizar propuestas operativas y determinar indicadores de control y seguimiento del Plan. Las propuestas deberán pasar necesariamente por corregir el déficit en transporte público, garantizar la accesibilidad a pie y en bicicleta, promover el coche compartido, facilitar la intermodalidad y otras medidas encauzadas a favorecer el cambio en el modelo de movilidad.
- Mesa de movilidad: órgano permanente de concertación y de participación de los agentes sociales (sindicatos y organizaciones empresariales) y administraciones vinculadas al ámbito territorial del Plan y operadores de transporte.
- Gestor de la movilidad: responsable de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de movilidad, de la gestión, control y organización de la movilidad del polígono.



Gesmopoli plantea un tratamiento global de la movilidad en los espacios industriales gracias a realizar diagnósticos sobre la movilidad actual y elaborar propuestas de futuro, pasando por implementar una figura específica de gestión, hasta realizar acciones concretas sobre el territorio. Gesmopoli realiza una apuesta decidida por aplicar metodologías de negociación y consenso entre los agentes presentes en los polígonos industriales, y favorecer la transmisión de información y la sensibilización de los agentes.



Desplazamientos gratuitos en tren

Área Metropolitana de Bruselas (Bélgica)

El Convenio colectivo de 1962 del Ministerio de Administración Pública imponía una intervención en el pago del billete de transporte al trabajo que correspondía al 60% de su coste, pero las direcciones de las administraciones públicas locales acordaron abonar el 100% del transporte a los trabajadores/as de sus servicios.

Los cambios introducidos en el año 2004 ampliaron esta medida, en una primera fase, a más de 250.000 funcionarios del Estado federal o trabajadores/as de empresas públicas. El objetivo principal era que el empresario abonara alrededor del 80% del coste del billete y que el Estado aportara el 20% restante (porcentajes aproximados). Con este espíritu, se firmó un contrato con la SNCB, según el cual los trabaja-

dores no pagan nada por el viaje y la SNCB envía una factura global al Estado. En una segunda fase, a partir de enero de 2005, se incorporaron también las empresas privadas, con un número de trabajadores/as superior a los 2,2 millones.

Los trabajadores/as que se desplazan al trabajo en transporte público colectivo, por lo tanto, tienen derecho actualmente a recuperar aproximadamente más de la mitad del título (importe fijado con base al convenio colectivo y la distancia domicilio-trabajo), un reembolso no sujeto a tributación. La mayor parte de los empresarios acuerdan la misma indemnización a todos sus colaboradores, incluso a los que no utilizan el transporte colectivo, aun cuando éstos no disfrutan de la exoneración fiscal que sólo es aplicable en caso de utilizar transporte público.



Programa de reducción de viajes

Intel Corporation (EUA)

La Intel Corporation concentra a 52.000 trabajadores/as en once ciudades de los Estados Unidos, localizadas en áreas suburbanas con grandes espacios de aparcamiento, pero con una cobertura de transporte público deficiente.

En el año 2004, la dirección de la empresa, en colaboración con la Agencia del Medio Ambiente (EPA) y los trabajadores/as, impulsaron un programa para reducir el número de desplazamientos. Los objetivos eran mejorar las infraestructuras y la gestión del aparcamiento, reducir las emisiones, generar beneficios para los trabajadores/as al tiempo que se promocionaba la imagen corporativa.

También se creó la figura del gestor de movilidad, cuyas tareas han sido:

- Aplicar las típicas habilidades de marketing para convencer a los trabajadores/as.
- Subvencionar el uso de la furgoneta de enlace.
- Otorgar aparcamiento gratuito para los usuarios de coche compartido.
- Poner en marcha las herramientas en línea.

- Asegurar la distribución de medidas de seguridad para bicis y duchas para ciclistas.
- Gestionar la distribución de ordenadores portátiles para el teletrabajo.
- Garantizar el regreso a casa para los usuarios de coche compartido.
- Fomentar la participación en estas medidas.
- Difundir la información de movilidad mediante artículos en revistas, boletines o celebraciones diversas y la página web.

Con estas medidas, se ha conseguido que el coche compartido haya logrado una presencia muy importante en la gran mayoría de los centros de trabajo. Los porcentajes de uso de este sistema van del 4% hasta el 21%, según las sedes; la furgoneta compartida también está adquiriendo una gran importancia.

El éxito se ha logrado haciendo que el programa de reducción de viajes diarios fuera lo más atractivo posible, promocionándolo entre los trabajadores/as y ofreciendo una nueva fórmula de servicio al cliente.



Plan de desplazamientos de empresa

Comunidad Metropolitana de La Rochelle (Francia)

La Entidad Metropolitana de La Rochelle puso en marcha en el año 2003 un plan de desplazamientos en las empresas, con el fin de originar soluciones alternativas al uso del vehículo privado en el trayecto domicilio-trabajo. Las empresas del centro de la ciudad dan empleo a unos 15.000 trabajadores/as.

Todas las encuestas realizadas presentaban una fuerte sensibilización de la población ante los problemas ambientales y de contaminación, y se demostraba así la necesidad de hacer disminuir el tráfico de automóviles. De este modo, el reto consistía en ayudar a la población a cambiar el vehículo privado por medios más sostenibles.

La consecución de este objetivo se encontraba condicionada a superar diferentes etapas:

- Identificar las necesidades, prácticas actuales y las dificultades experimentadas.
- Evidenciar las motivaciones, frenos y aceleradores de la acción.

- Proponer soluciones adaptadas a las expectativas.
- Elaborar una comunicación atractiva.
- Comercializar las soluciones.
- Acompañar a los usuarios en los cambios de comportamiento que todo ello implica.
- Hacer evolucionar las soluciones en función de la evolución de la demanda.

Fruto de todos estos trabajos y de la diagnosis de las necesidades de transporte, una de las primeras decisiones fue ampliar los horarios del bus de enlace con objeto de tener en cuenta las necesidades de los trabajadores comerciales.

También se han introducido dos nuevas formas de bono para el aparcamiento disuasorio y el bono del bus domicilio-trabajo (1 ida/vuelta por día trabajado) para los trabajadores del Ayuntamiento y de la Entidad Metropolitana, asumiendo los costes de los títulos de transporte ambas entidades. Está previsto que dichas medidas se amplíen al resto de trabajadores/as del sector privado.



Gestión sostenible de la movilidad

IBM (Italia)

La empresa IBM tiene 32 sedes en el conjunto de Italia, en las que trabajan más de 8.300 personas, una plantilla de trabajadores/as con una alta demanda de movilidad (comerciales, coches de empresa, etc.).

En el año 2002 se empezaron a introducir una serie de medidas para la gestión sostenible de la movilidad. Los objetivos principales eran conseguir un elevado nivel de trabajo en red, conexiones y cooperación entre diferentes compañías, priorización del transporte público, implantación de líneas de bus de enlace con diferentes recorridos, acuerdos sobre el transporte público (descuentos, coche compartido, etc.), acceso de los empleados a la base de datos y a la intranet, facilitar el aparcamiento, servicios y rutas ciclistas, formación para los trabajadores/as, etc. Otra de las medidas que se tomaron fue la de crear la figura del gestor de movilidad en los centros de Vimercate, Segrate y Roma.

La empresa ofrece a sus trabajadores, líneas de autobuses con una frecuencia en horas punta de cinco minutos, fomenta la intermodalidad metro/bus/tren entre las sedes principales y planifica los viajes para mejorar la eficiencia de la oferta de transporte. El coste del servicio es asumido casi totalmente por la propia IBM.

Los responsables de movilidad también gestionan los desplazamientos en coche privado para reducir su utilización e impulsar sistemas como el coche compartido o el coche multiusuario, siempre que les sea posible. Este servicio se gestiona gracias a una aplicación informática interna que pone en contacto a los empleados interesados de un modo muy simple.



Gestión de la movilidad

ING (Bélgica)

Dada la necesidad de optimizar los desplazamientos del domicilio al trabajo y los desplazamientos profesionales, la empresa ING en Bélgica inició en el año 2001 los trabajos para poner en marcha la figura de un gestor de movilidad (*mobility manager*). Las tareas principales que tenía encomendadas eran las de promocionar transportes "alternativos" al vehículo privado (coche compartido, bicicleta, peatones, etc.) y la de introducir nuevas formas de organización del trabajo (videoconferencia, teletrabajo, etc.).

A finales del año 2004 se introdujo la obligación de poner en marcha un plan de desplazamiento a todas las empresas con más de 200 trabajadores en Bélgica, y en el 2006 la obligación de llevar a cabo una diagnosis de movilidad en empresas con más de 100 trabajadores. De este modo, se consideraba que ING era una empresa pionera por el hecho de haber aplicado medidas de movilidad ya en el año 2001.

Las funciones del *mobility manager* tenían características multidisciplinares: centralizar la recogida de información, analizar y llevar a cabo una diagnosis de la movilidad, definir un plan de acción, implantar las acciones acordadas, servir de centro de información y sensibilización, y llevar a cabo la evaluación del funcionamiento de dichas medidas.

Para realizar estas tareas, el gestor disponía del apoyo tanto de la empresa como de los sindicatos, con una importancia relevante de la concertación de las medidas a aplicar. El plan de acción se tenía que aplicar en función del tipo de actividad de la empresa, el perfil del personal, la localización y accesibilidad, etc. Desde que se creó la figura del *mobility manager*, el porcentaje de trabajadores/as que se trasladan al trabajo en coche privado ha ido disminuyendo (12,7%), mientras que el porcentaje de los que lo hacen en transporte colectivo ha ido aumentando constantemente.



Gestión sostenible de la movilidad

Aeropuerto de Bruselas (Bélgica)

La empresa Brussels International Airport Company (BIAC) es la operadora del Aeropuerto de Bruselas y, entre otras funciones, se encarga de gestionar la movilidad de trabajadores/as y pasajeros/as (20.000 anuales, en total).

Uno de los objetivos de su política es mejorar la relación entre transporte público y transporte privado -actualmente del 15% de transporte público- para conseguir que llegue al 40% en el año 2015.

Medios de transporte	actual	2015
Tren	11%	30-32%
Bus	1%	6-8%
Bicicleta	0%	1-2%

Para conseguirlo, han puesto en marcha varios proyectos. El Plan Pegasus, con la colaboración de la empresa de transporte del gobierno fla-

menco De Lijn, para mejorar el acceso en autobús público, teniendo en cuenta que el 50% de los empleados vive en un radio de 20 km del aeropuerto (actualmente hay 13 líneas de autobús que conectan las regiones que circundan el aeropuerto, y esto ha contribuido a que disminuyeran las congestiones porque se producen 18.700 desplazamientos en coche menos por día).

Por otro lado, el Proyecto Diabolo empezó con un estudio sobre la movilidad de los trabajadores/as para conectar zonas de Amberes con el aeropuerto mediante el ferrocarril, mejorar los trenes de cercanías, crear carriles bici, hacer política de aparcamiento que favoreciera bicicletas y motos, incentivar el uso del coche compartido entre las empresas, títulos gratuitos de transporte, etc.

Con respecto a la gestión del aparcamiento, la prioridad es que los pasajeros/as puedan llegar a las proximidades del aeropuerto y que los trabajadores/as utilicen autobuses de enlace. Las empresas deben pagar el aparcamiento por cuenta de los trabajadores/as, y se impulsa una actuación concreta contra el aparcamiento indebido.



Gestión sostenible de la movilidad

Volvo (Puerto de Gante, Bélgica)

A inicios de 1965 se inauguró una nueva unidad belga de producción de turismos de la empresa Volvo. El desplazamiento cotidiano de trabajadores/as en la región de Oudenaarde hizo necesario introducir autobuses de empresa.

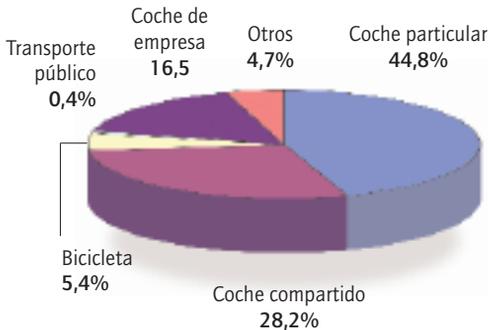
Los objetivos principales eran reducir el kilometraje realizado, no hacer discriminación negativa (no hay penalizaciones, no hay gratificaciones para bicis, etc.), conseguir un asesoramiento personalizado a los trabajadores, mejorar el servicio de autobuses, compensación libre de impuestos por el uso de la bicicleta, etc.

Como actuaciones destacadas, se introdujeron nuevas líneas de bus, además de investigar la posibilidad de crear rutas nuevas; aparcamientos reservados para los que comparten coche (con conexión a una base de datos y control del uso indebido de estos lugares); flexibilización horaria; proyecto piloto de teletrabajo, etc.

Los factores clave para introducir estas actuaciones eran: el apoyo necesario de la oficina de movilidad; la implicación de las administraciones, de la dirección del puerto y de los representantes de los trabajadores/as, y la distribución de la información (comunicar, comunicar, comunicar...). Cambiar a medios alternativos de transporte es más fácil si se está descontento con el medio de transporte actual y por esto se procedió a limitar el número de plazas de aparcamiento. Finalmente, se introdujo el espíritu de que un plan de movilidad de empresa no termina nunca.

Los puntos clave para avanzar en la mejora del plan son la implicación de la empresa y de los representantes de los trabajadores/as, la comunicación integrada, el trabajo que lleva a cabo la oficina de movilidad y la continuidad y adaptación del plan de movilidad.

Reparto modal



En la primera fase se llevó a cabo un estudio de viabilidad para comprobar el potencial de cambio, mediante la encuesta de personal (sistemas de transporte, nivel de satisfacción, necesidades, etc.). Se creó una comisión de tutoría con representantes de los trabajadores/as, empresas de transporte, dirección del puerto, los gobiernos local, regional y nacional. Finalmente, se llegó a un plan de acción que recogía la necesidad de nombrar a un coordinador de tráfico.

Comisión Obrera de Cataluña

www.ccoo.cat/mobilitat

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud

www.istas.ccoo.es

Dirección y coordinación

Manel Ferri

Responsable del Departamento de Movilidad,
CCOO de Cataluña

Albert Vilallonga

Técnico del Departamento de Movilidad,
CCOO de Cataluña

Conceptualización y contenidos

Miquel de Toro

Técnico del Departamento de Movilidad,
CCOO de Cataluña

Antoni París

comunicación socioambiental

Diseño gráfico

Domènec Òrrit

Traducción

Josep M. Figueras

**Departamento de Movilidad
Secretaría de Salud, Ambiente y Trabajo
CCOO de Cataluña**

Via Laietana, 16, 5a. planta
08003 Barcelona
Teléfono 93481 2780 (ext. 3523)
movilitat@ccoo.cat

EL ACCESO + SOSTENIBLE AL PUESTO DE TRABAJO

Experiencias y buenas prácticas para una movilidad
más eficiente, segura, económica y no excluyente
de los trabajadores y trabajadoras



Premio Acció 21, 2003
Ayuntamiento de Barcelona

Pacte per la Mobilitat
Bona pràctica

Premio Pacte per
la Mobilitat, 2003
Ayuntamiento de Barcelona



 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques

 Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
i Habitatge