

Lanerako mugikortasun Iraunkorragoa

35 esperientzia
eta praktika on



Praktika onen giden sarrera

Gizarteak, gero eta gehiago, mugikortasun eredu aldatzeko eskatzen du, motorizatuko ibilgailua gehiegi erabiltzen ez duten beste mugikortasun-moduak eskatuz. Gure joan-etorri gehienak lanera joateko eta etortzeko direla kontuan hartuta, eta bidaia mota hauetan gehien erabiltzen dugun garraioidea autoa dela aintzat hartuta, argi dago, eredu aldatzeko, lehentasunezko helburuetako bat, mugikortasun iraunkorra eta segurua sustatzea dela, lanposturako joan-etorrietan. Joan-etorri hauetan autoa gehiegi erabiltzeak langileengan, eta oro har hiritar guztiengan, kaltegarriak den hainbat inpaktu larri eragiten du eta, horiek, zalantzarik gabe, produkzio sarearen lehiakortasuna murrizten dute. Kanpo inpaktu negatibo nagusia, funtsean, istripu-tasa altua izan da, eta horren eraginez, in itinere istripuak lan istripuen kausa garrantzitsu bilakatu dira. Horretaz gain, honako hauek ere aipa ditzakegu: gizarte baztertua, biztanle guztiak ez dute auto bat eskura eta horrek disfuntzioak eragiten ditu lan merkatuan; lan zentroak sakabanatzen dira eta trafiko pilaketak gero eta maizago ematen dira, ondorioz, langileek denbora gehiago ematen dute lanpostura joaten eta etortzen, lan eta familia bizitza adiskidetzaren kalterako; ibilgailua erabiltzeagatik eta edukitzeagatik, familia ekonomiek euren gain hartu behar dituzten gastuak areagotzen dira; motorra duen mugikortasunak negutegi efektuko gasak isurtzen ditu, bereziki CO₂, hau da, klima aldaketa eragiten duen gas nagusia. Horretaz gain, isurtze kutsagarri ugari ditu, bereziki nitrogeno dioxidoa eta mikro partikulak, osasunari kalte egiten diote, eta sistema kardiobaskularrarekin eta arnas sistemarekin lotutako arazoak areagotzen dituzte.

Hain zuzen ere, arrazoi hori dela eta, mugikortasun eredu berrirantz eramaten gaituzten erremintak aurkitu behar ditugu eta, horregatik, sindikatu jarduerari laguntzeko, Praktika Onen Gida bat argitaratzea oso komenigarria da. Bertan, gure herrialdeko milaka langileen joan-etorrietako eguneroko ohiturak aldatu dituzten benetako esperientzia arrakastatsuek barne hartu ditugu.

Zalantzarik gabe, modu-aldaketa hau sustatzea langileen lan eskubideak ordezkatzeko eta defendatzeko erantzukizuna dugunon esku dago, eta horrek, zalantzarik gabe, irisgarritasunarekiko esku-bidea hartzen du barne, modu iraunkorrean eta seguruan. Gida honek praktika onak erakusgai jarri nahi ditu, eta bertan, sindikatuaren zeregina funtsezkoa da praktika horiek bide zuzenetik aurrera joan daitezten. Ekimen horiek hedatu eta ezagutzera eman behar ditugu langileen kolektibo osoan, horiek izango baitira eredu aldaketaren benetako protagonistak. Amaitzeko, sindikatu jardueraren bidez, kokatzen diren enpresen eta inguruen barruan (industrialdea, jarduera parkea, etab.) esku-hartzeko esperientziak aurkeztu nahi dira, geure buruari proposatu diogun helmugara iristeko, alegia: gure lanpostuetara joateko autoaren nagusitasuna desagerraraztea. Laburbilduz; mugikortasun eredu berri bat txertatzea, gizarte, ingurumen eta ekonomia modu iraunkorrek nagusitu daitezten eta langileak hamaika onura ekarriko dien aldaketa honetan agente aktibo izan daitezten.

Fernando Rodrigo

CC.OO. sindikatuko Lan Osasun eta Ingurumeneko
Idazkaritza Konfederaleko Koordinatzailea

Egileak

Manel Ferri y Albert Vilallonga (ISTAS / CCOO Mugikortasuneko erreferentzia zentroa) , Antoni París – Gizarte eta Ingurumen Komunikazioa.

Mila esker honako hauek eskainitako ekarpenengatik eta aholkuengatik:

Carlos Martínez Camarero (CCOO sindikatuko Ingurumen eta Lan Osasuneko Idazkaritza Konfederala); Daniel Gutiérrez (Baix Llobregateko CCOO sindikatuko Eskualde Batasuneko mugikortasun burua); Josep M. Baiget (Lleida Eskualde Batasunetako mugikortasun burua); Enrique Rodríguez (Mendebaldeko Vallèsoko CCOO sindikatuko Eskualde Batasuneko mugikortasun burua); Luis Cuenca (Madrilgo CCOO sindikatuko Batasun Sindikalaren mugikortasun teknikaria); Joanes Maiza (Beasaingo CCOO-CAF sindikatuko prebentzio ordezkarria); Juan Jesús Bermúdez (Kanarietako CCOO sindikatuko Ingurumen Saila); Àngel Cebollada (CCOO UAB Sindikatu Saileko mugikortasun idazkaritza); Eva Miguel Cuñado (Gaztela Leoneko CCOO sindikatuko Ingurumen Saileko idazkaritza); José Luis Cía (Nafarroako CCOO sindikatuko Ingurumen Saila); Toni Montesinos eta Luis Enrique Marquina (Valentziako CCOO sindikatuko Lan eta Ingurumen Saileko idazkaritza); Miquel de Toro (Kataluniako CCOO sindikatuko Mugikortasun Saila.)

Diseinu grafikoa

Domènec Òrrit

Argitaratzailea

Lan, Ingurumen eta Osasun Erakunde Sindikala (ISTAS)

Inprimatzailea: Paralelo Ediciones

Gordailu Legala:

ISBN:

1. Edizioa, Bartzelonan, 2008ko azaroan

Birziklatutako paperean inprimatuta

Edukiak

- 1. Enpresetan garatutako jarduerak 4

- 2. Lan jarduerako zentroetan garatutako jarduerak 16
 - Garraio publiko kolektiboko zerbitzuen hobekuntza 16
 - Mugikortasun iraunkorreko planak 22
 - Hitzarmen akordioak eta itunak 34

- 3. Nazioarteko adibideak 40

1. Enpresetan garatutako jarduerak

- Konpartitutako autoa ezartzea (Denso - Sant Fruitós de Bages, Bartzelona)
- Enpresako garraio zerbitzua birmoldatzea (Ibercarretilas - El Prat de Llobregat, Bartzelona)
- Langileen mugikortasuna hitzarmen kolektiboan sartzea (Sony - Viladecavalls, Bartzelona)
- Mugikortasun kudeatzailea sortzea eta mugikortasunari buruzko inkesta bat egitea (Arnau de Vilanova Ospitalea - Lleida)
- Langileen ordutegi malgutasuna hobetzea eta garraio tituluak entregatzea (Nissin - La Granada del Penedès, Bartzelona)
- Garraio publiko kolektiboa erabiltzeko laguntza ekonomikoak ematea (Ingurumen Ministerioa - Madril)
- Mugikortasun iraunkorreko Enpresa plan bat egitea (Vodafone - Alcobendas, Madril)
- Garraio publiko kolektiboko mugikortasuna sustatzea (Hezkuntza Ministerioa - Madril)
- Mugikortasunari buruzko inkesta bat egitea eta hobekuntza proposamenak planteatzea (Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles, SA - Gipuzkoa)
- Langileen irisgarritasun hobekuntzak ezartzea (Telefónica - Ciudad de las telecomunicaciones, Madril)



Konpartitutako autoa ezartzea

Enpresa:	Denso
Kokapena:	Pla de Santa Anna Industrialdea Sant Fruitós de Bages - Bartzelona
Sektorea:	Ibilgailuaren osagaiak
Langileak:	~ 800
Jarduera hasiera:	2005
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, CCOO

Jardueraren laburpena

- Plantara egunero iristen diren auto pribatuak kopurua pixkanaka murrizteko helburuarekin, Denso enpresak, enpresa batzordearekin batera, erabaki du lan zentroko sarreratik gertuen dauden aparkaleku plazak hainbat langilek batera erabiltzen duten ibilgailuetarako gordetzea (parking berdea). Plaza horiek erabili ahal izateko, gutxienez, helbide desberdinean bizi diren bi lagunek erabili behar dute autoa.
- Sei hilabetez behin, halaber, enpresa, 50 eurotako txartel oparitu dizkie (gasolinan erabiltzeko) txartel berde gehien pilatu dituen lagunei.
- Proiektua, hasiera batean, 15 plazarekin jarri zen abian. Kopuru hori gehitu joan da, neurriak oso harrera ona izan duela-ko langileen artean.

Harremana

Sílvia Gabarrós

CCOO sindikatuko ordezkaria
Denso-ko enpresa batzordea
sgabarrós@ccoo.cat

Josep Fuentes

Mugikortasun burua
Bages- Berguedàko CCOO
sindikatuko
Eskualde arteko Batasuna
jfuentes@ccoo.cat

Enpresako garraio zerbitzua birmoldatzea Jardueraren laburpena

Enpresa:	Ibercarretilas
Kokapena:	Pratenc Industrialdea. El Prat de Llobregat, Bartzelona
Sektorea:	Eskorga jasotzaileak
Langileak:	~ 90
Jarduera hasiera:	2006
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, garraio operadorea, Garraioko Entitate Metropolitanarra, CCOO

Jardueraren laburpena

- Ibercarretilas enpresak bere garraio zerbitzua garraio titulu bilakatu du. Jarduera hau sustatu zen, PR4 linea erregularra sortu ondoren. Hura Aldiriko Renfe geltokitik abiatzen da (C2 eta C10 lineak) eta Prat de Llobregateko hiri gunea, Mercabarna, Pratenc Industrialdea eta Jarduera Logistikoetako Gunea lotzen ditu.
- Autobusetako ordutegiak aldiriko trenetako ordutegiekin koordinatuta daude, modalitate artekotasuna eskura jartzeko helburuarekin eta erabiltzaileei zerbitzu azkarra eta eroso eskaintzeko helburuarekin, laneko ohiko ordutegietara egokituta.
- Autobus eta trenaren arteko, eta autobuseko beste linea arteko aldaketa doanekoa da, tarifa integratuko tituluak erabiltzen badira. Garraio publiko hau erabili duten langileek pertsonalizatutako titulu bat jaso dute (Hileko T, 3. zonaldea), gizarte onuren pentzura.
- PR4 linea kenduko balitz, edo enpresaren langileek nahiago izango balute, enpresa garraioko zerbitzua berriz ezarriko litzateke, baldintza berdinetan.
- Enpresa garraioaren zerbitzua birmoldatzeari esker funts ekonomiko bat sortu da. Bertan, aipaturako zerbitzua-
ren urteko kostuarekin bat egiten duen zenbatekoa sartu da, eta hura gizarte onuratarako eta prestakuntzarako erabili da (zati banatan).

Harremana

Daniel Valero

CCOO sindikatuko ordezkaria
Ibercarretilas-eko enpresa batzordea
dvalero@om-pimespo.es

Daniel Gutiérrez

Mugikortasun burua
Baix Llobregateko CCOO sindikatuko
Eskualde arteko Batasuna
dgutierrez@ccoo.cat

Langileen mugikortasuna hitzarmen kolektiboan sartzea

Enpresa:	Sony
Kokapena:	Can Mitjans Industrialdea Viladecavalls, Bartzelona
Sektorea:	Elektronikoa
Langileak:	~ 2.500
Jarduera hasiera:	2005
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, Comisiones Obreras

Jardueraren laburpena

- Enpresaren eta sindikatuen arteko negoziazio kolektiboaren bidez, CCOO batzordeko gehiengoaren indarrak, mugikortasunari buruzko klausula bat barne hartu nahi du, mugikortasun iraunkorra goaren aldeko hainbat neurri ezartzeko, enpresaren eremuan zein industrialde osoan. Bi jarduera mota planteatu ziren:
- Barne neurriak: konpartitutako autoaren aldeko laguntza; zerbitzu eta baliabide erabilgarriak hobeto aprobetxatzea; fabrikako mugikortasun kudeatzaila izendatzea; eta fabrikako ordutegiak doitzea.
- Kanpo neurriak: autobus langileekin negoziazioak garatzea, Terrassa udalerriko eta udalerriko doazen loturak ezartzeko – fabrikako txandekin koordinatuta; autobus linea desberdinen arteko konektibitatea, Renfeko eta FGCKo eta lotura autobuseko ordutegiak hobetzea;

eta Viladecavallseko Renfe geltokiko frekuentzia optimizatzea; industrialdean mugikortasun plan bat egitea; Mugikortasun Mahai bat sortzea; oinezkoen irisgarritasun erosoago eta seguruago bermatu, geltokitik fabrikara.

- 2008an, Mugikortasun Plana ontzat eman zen, Mahaia eratu ondoren.

Harremana

Enrique Rodríguez

Mugikortasun burua
Mendebaldeko Vallès-eko
CCOO sindikatuko Eskualde
arteko Batasuna
erodriguez@ccoo.cat

Antonio Silva

CCOO sindikatuko ordezkaria
Sony-ko enpresa batzordea
antonichi@gmail.com

Mugikortasun kudeatzailea sortzea eta mugikortasunari buruzko inkesta bat egitea

Enpresa:	Arnau de Vilanova Ospitalea
Kokapena:	Lleida
Sektorea:	Osasuna
Langileak:	> 1.850 (+ eguneroko 3.000 gaixo)
Jarduera hasiera:	2007
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, sindikatuak

Jardueraren laburpena

- CCOO sindikatuak eskatuta, eta Arnau de Vilanova Ospitaleko Batzordea eratzten duten sindikatu gehienek eta zentronko zuzendaritzaren laguntzarekin batera, 2007. urtean erabaki zen mugikortasun iraunkorreko plan bat egitea eta ospitaleko horniketan aplikatzea.
- Hortik abiatuta, Mugikortasun kudeatzailea sortu da, inplikaturako alderdien artean bitartekari lanak garatzeko: langileak, enpresa eta garraio publikoko operadoreak.
- Kudeatzailea ere hedapen jarduerak, mugikortasun baldintzak hobetzeko aholkularitza eta planifikazioa, konpartitutako autoaren sistema hobetzeko lanak, etab. garatzeaz arduratu da.
- Era berean, langileen artean mugikortasunari buruzko inkesta bat egin da. Bertan, adierazi dute kalitateko garraio publiko kolektiboko zerbitzu bat eskaini behar dela.
- Hauek dira planteatu eta aztergai diren proposamenak: oinez eta bizikletaz egiteko ibilbideen segurtasuna hobetzea, garraio publikoko zerbitzua laneko txandekin koordinatzea, konpartitutako autoa sustatzea, aparkaleku plazak kudeatzea eta disuasio-plazak sortzea eta, oro har, mugikortasun ohituren aldaketa bat sustatzea.
- Era berean, CCOO sindikatuak proposatu du, garraio publikoko eskaintza hobetu ondoren, aparkaleku plazen kopurua gehitzeari esker lortutako diru-sarrerak ibilgailu pribatuko aukerako neurriak finantzatzeko erabiltea.

Harremana

Enric Martí

Mugikortasun kudeatzailea
Arnau de Vilanova Ospitalea
enricmarti@arnau.scs.es

Josep Maria Baiget

Mugikortasun burua
Terres de Lleidako
CCOO sindikatuko Eskualde
arteko Batasuna
baiget@ccoo.cat

Langileen ordutegi malgutasuna hobetzea eta garraio tituluak entregatzea

Enpresa:	Nissin
Kokapena:	La Granada del Penedès, Bartzelona
Sektorea:	Logistika
Langileak:	> 30
Jarduera hasiera:	2004
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, sindikatuak

Jardueraren laburpena

- Enpresako instalazioak Granada del Penedès udalerrira eraman direnez, eta langileen ordezkariekin garatutako negoziazioek porrot egin ondoren, Kataluniako Lan arloko Auzitegiak adiskidetze egintza bat burutu zuen.
- Akordioak honakoa zehaztu zuen: lanpostuaren aldaketa konpentsatzeko, ordutegi malgutasuneko neurriak hartu eta garraio publiko kolektiboko tituluak entregatu behar ziren. Hain zuzen ere, ebatzi zuen Bartzelona probintziako merkantzia eta logistika garraioko Hitzarmen kolektiboan ezarritako lan eraginkorreko lanaldian, ordubete murriztu behar zela.
- Horretaz gain, enpresak bere gain hartu zuen, eskatzen zuen langile bakoitzari, 4 zonaldetako garraio publiko integratuko txartel bat emateko konpromisoa hartu zuen. Dagoeneko, konpentsazioaren bat jasotzen zutenek aukera egin behar zuten, enpresa lekutik aldatu baino lehen, jasotzen zituztenen edo Auzitegiko adiskidetze egintzan aipaturakoen konpentsazioen artean. Horretaz gain, zehaztu zen euren lan kontratua iraungitzea erabaki zuten langileek kalteordain bat jaso behar zutela.

Harremana

Michael Mathews

CCOO sindikatuko ordezkaria
Nissin-eko enpresa batzordea
michaelmathewsclaro@gmail.com

Ildefons Baig

Mugikortasun burua
l'Alt Penedès-Garrafeko
CCOO sindikatuko Eskualde
arteko batasuna
ibaig@ccoo.cat

Garraio publiko kolektiboa erabiltzeko laguntza ekonomikoak ematea

Enpresa:	Ingurumen Ministerioa
Kokapena:	Madril
Sektorea:	Administrazioa
Langileak:	~ 1.300
Jarduera hasiera:	2007
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, enpresa batzordea, sindikatuak

Jardueraren laburpena

- Ingurumen Ministerioak langileei laguna ekonomikoak eman dizkio lanpostura egunero joaterakoan garraio publiko kolektiboa erabiltzeko, aukera hori bide-ragarria bada.
- Urteko eta hileko garraio abonamenduak eman zaizkie baldintza jakin batzuk betetzen dituztenei. Mugikortasun murrizta duten pertsonen dagokienez, laguntzak eman zaizkie ibilgailu pribatuaren erabilera konpentsatzeko edo taxi zerbitzu bat erabiltzeko, bizi den udalerriaren barruan, nahiz eta garraio publiko kolektibo erregularreko aukerak egon.
- Urteko eta hileko abonamenduei dagokienez, gehienez euren kostuaren %60 finantzatu da, 11 hilabeteko aldi baterako. Ibilgailua erabiltzeari uzteagatik jaso beharreko konpentsazioa lanpostua eta hiri gunearen arteko distantziaren arabera zehaztu da.
- 2007. urtean, Ministerioak hainbat laguntzarako deialdia egin zuen. Horiek garraio publikoko tituluaren kostuaren %100eko diru-laguntza ematean zetzan, 2007. urterako (hilekoa edo urtekoa), helburu batekin: lanpostuko aparkaleku bat erabiltzeko pertsonalizatutako txartela bat duten eta horri uko egin dioten Ministerioko Zerbitzu Nagusietako langile publiko guztien onuraren alde egitea.
- Ingurumen Ministerioko ekimenak bat egin du beste erakunde publikoek burututako antzeko beste batzuekin.

Harremana

Teresa Alonso

Ingurumen Idazkaritza
talonso@fsap.ccoo.es

Mugikortasun iraunkorreko Enpresa plan bat egitea

Enpresa:	Vodafone
Kokapena:	La Moraleja Alcobendas Industrialdea - Madril
Sektorea:	Telekomunikazioak
Langileak:	~ 1.300
Jarduera hasiera:	2001
Inplikaturako agenteak:	Zuzendariak eta langileak, CCOO, Alcobendaseko Udala, Aldiriko Renfe, Garraioetako Partzuergo Erregionala, IDAE, Alsa-Enatcar

Jardueraren laburpena

- Normalean industrialdera autoz sartzeko N1 autobian auto-ilarak egoten direnez, eta trafikoak hiriburutik datorren hiri arteko autobuseko zerbitzua kaltetzen duenez, CCOO sindikatuko arloak 2001ean enpresaren zuzendaritzari proposatu zion langileen mugikortasuna hobetzeko plan esperimental bat egitea.
- Hauek izan ziren Planaren proposamenak: garraio koordinatzailea sortzea; informazio xehatua ematea posta elektronikoaren, intranet, hitzaldien, liburuxken, etab. bidez; ordutegi malgutasuna aplikatzea egunetik zeharreko joan-etorriak modu homogeneoagoan banatu ahal izateko; eta aparkalekua kudeatzea konpartitutako autoaren alde egiteko.
- Hauek izan ziren bestelako proposamenak: pizgarriak barne hartzea baloratzea, garraio publiko kolektiboaren eta oinez eta bizikleta bidezko mugikortasunaren alde; konpartitutako autoa kudeatzeko zerbitzu bat sortzea, etxerako itzulera bermatzen duen programa baten bidez; eta enpresa furgonetak eskaintzea langile taldeei.
- Lehenengo fase batean doaneko anezka autobus bat ezarri zen langileentzat. Horrek trenekin bat egiten zuen metro eta Renfe geltokietatik.
- Gaur egun, egunero, 750 erabiltzaile inguru zerbitzuaz baliatzen da eta langileak identifikatzeko irakurgailu elektronikoko bat dauka erabilera maila ezagutzeko. Garraio Partzuergoak langileei ere lanera joateko era eraginkorragoari buruzko informazioa eskaini die.
- Bigarren fase batean, aztertu zen konpartitutako autoaren sistema modalitate honetara moldatu daitezkeen ahalik eta langile kopuru handienarengan aplikatzea.

Harremana

Alfonso Moreno

CCOO sindikatu ataleko burua
alfonso.moreno@vodafone.com

Luis Cuenca

Mugikortasun teknikaria
Madril Erregioko CCOO sindikatuko
Batasun Sindikala
lcuenca@usmr.ccoo.es

Garraio publiko kolektiboko mugikortasuna sustatzea

Enpresa:	Hezkuntza Ministerioa
Kokapena:	Madril
Sektorea:	Administrazioa
Langileak:	~ 800
Jarduera hasiera:	2007
Inplikaturako agenteak:	Enpresa, sindikatuak

Jardueraren laburpena

- 2007ko uztailean, Madril hiriburuko Hezkuntza Ministerioko bulego desberdinak jarduera ekonomikoko gunean kokatutako eraikin nagusi batera eraman ziren, America Hiriburuan.
- Langileen mugikortasuneko jarraipen lanak antolatzeke eta burutzeko, lehenengo etapa batean, mugikortasun kudeatzailea sortu zen, ordezkaturako sindikatu desberdinekin adostuta.
- Burutu ziren jardueren artean, honako hauek nabarmendu ziren: aparkaleku plaza kudeatzea, mugimendu murriztua, konpartitutako autoen erabiltzaileei (gutxienez 3 bidaiari) eta bizi diren lekuan garraio publiko kolektiborik ez dagoela justifikatzen duten langileei egokituz. Gainontzeko plaza dagokienez, amaierako ordainketa formula sinboliko bat ezartzea proposatu zen. Hortik lortutakoaren xedea Gizarte Jardueraren funtsa izango zen, langileen garraio publikoa ordaintzeko.
- Lineaz kanpoko garraio zerbitzuak sortzea erabaki zen, Administrazioak berak ordainduta, bere ibilbideak langileen bizilekuetara egokitzeko, langile horiek Madriletik urrun dauden tokietan bizi badira.
- Proposatu zen,halaber, anezka autobusak ezartzea ere, azaleko garraio publiko kolektiboko elkar aldatzaileak konektatzeko, geldialdirik gabe, joan-etorrien denbora murrizteko.
- Azkenik, konpartitutako autoa erabiltzea sustatu zen, elkarrengandik gertu bizi diren langileak parekatu ahal izateko aplikazio baten bidez. Konpromisoa ixteko, autoa batera erabiltzen dutenen artean akordio kontratu bat sinatzea erabaki zen. Ministerioak doaneko aparkaleku plaza bermatu behar du programa honen barruan hartzen diren langileentzat.
- Era berean, Garraioko Entitate Metropolitarrak 122 linearen ibilbidean aldaketa bat egin zuen, Ministerioaren egoitza berria barne hartu ahal izateko.

Harremana

Antonio Guisado

CCOO atal sindikalaren burua
aguisado@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Mugikortasun teknikoa
Madrilgo Erregioko CCOO sindikatuko
Batasun Sindikala
lcuenca@usmr.ccoo.es

Mugikortasunari buruzko inkesta bat egitea eta hobekuntza proposamenak planteatzea

Enpresa:	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF)
Kokapena:	Gipuzkoa
Sektorea:	Trenbiderako horniketak eta osagaiak
Langileak:	2.100 (+ kanpoko 200)
Jarduera hasiera:	2008
Inplikaturako agenteak:	Enpresa batzordea

Jardueraren laburpena

- CAF enpresaren langileak leku ugarietatik datozenez, eta erabiltzen dituzten garraiobideak eta lan ordutegiak askotarikoak direnez, eguneroko mugikortasuna arazo korapilatsua da.
- Horregatik, CCOO sindikatuak Enpresa Batzordeko Mugikortasun eta Garraio Batzordea sortzea sustatu zuen. Horrek langileen artean inkesta bat egin zuen, euren iritzia eta hobekuntza eskaerak detektatzeko.
- Bizikleta erabiltzen dutenek Beasain, Lazkao eta Ordizia udalerriak eta RENFE geltokiak lotzea proposatu zuten, ibilbide seguruen bitartez (bidegorriak). Horretaz gain, aldageletatik gertu zaindutako aparkalekuak eraikitzea eskatu zuten, baita garraiobide hau langileen artean sustatzea ere (kontzientziazio kanpainak, bizikleta mantentzeko laguntzak, lapurtutako bizikletak ordaintzea...).
- Autobus zerbitzua erabiltzen dutenek Beasain-Ordizia-Lazkao autobusa berreskuratzea eta Goierriko gainontze-

ko herrietara zabaltzea aztertzea eskatu zuten. Hura ordaintzeko, distantzia plusak txartelen erabilerarengatik ordezkaturiko lirakete.

- Bestalde, fabrikari tren geraleku bat eraikitzea eskatu zuten, RENFE geltokiak urrun daudenez, trena gutxiago erabiltzen baita. Halaber, ordutegi malguagoa eskatu zuten ere, zerbitzu hau erabili dezaketen langileentzat.
- Alde batetik, konpartitutako autoaren erabilera sustatzea proposatu zen, eta bestalde, “auto bakarraren” erabilera zigortzea, ibilgailu pribatua ez den bestelako aukerak eskaintzen badira.
- Oinezkoen mugikortasunari dagokionez, hobekuntzak eskatu ziren fabrikara doazen ibilbideetan eta barne kaleetan. Horretaz gain, pizgarriak eskatu ziren, mota honetako mugimenduak sustatzeko.

Harremana

Joanes Maiza

Beasaingo CCOO-CAF sindikatuko
Prebentzioko ordezkaria
ccoo@caf.es

Langileen irisgarritasun hobekuntzak ezartzea

Enpresa:	Telefónica, SA
Kokapena:	Ciudad de las Telecomunicaciones - Madril
Sektorea:	Telefonia
Langileak:	~ 13.600
Jarduera hasiera:	2005
Inplikaturako agenteak:	Sindikatuak, enpresa

Jardueraren laburpena

- Telekomunikazioetako Hiria 12 eraikinek osatutako enpresa gune bat da. Telefonica-ko enpresak bertara eraman dira, 2005. urtean ekin egin zitzaion lekualdaketa amaituz.
- Gunea M-40 errepideak N-I bat egiten duen zonaldean kokatuta dago, Madril eta Alcobendas arteko mugaren iparraldean. Bertan, auto-ilara ugari ematen dira, batez ere, puntako orduetan. Horretaz gain, garraio publikoko zerbitzu kolektiboa oso urria da.
- Lan zentro desberdinak leku batetik bestera eramaten ari zirenean, enpresak CCOO sindikatuak planteatutako iradokizunak kontuan hartu ziren. Aipatutako sindikatuak honako hau zuen helburu: irisgarritasuna hobetzea, garraio publiko kolektiboa sustatzea, ibilgailu pribatuko erabilera zentzuzko erabilera sustatzea eta aparkaleku plazak kudeatzeko irizpide berriak sartzea.
- Adostutako neurriak fase desberdinetan ezarri dira: enpresako garraio kolektiboko loturak ezarri metrotik eta Renfeko Aldiriko trenetik; garraio publikorako tunelak gaitzea trenbide-zabaltzapean;

lurrazpiko aparkalekuak kudeatzea (4.500 plaza) mugikortasun murrizteko pertsonentzat eta enpresako haur eskolara doazen seme-alabak dituztenentzat; gune estalita sortzea bizikletak gordetze-ko eta erraz erabiltzekoak; konpartituta-ko autorako plazak sortzea; eta garraio tituluak negoziazio kolektiboan sartzea.

- Gaur egun, MetroNorte geltokiak (Ronda de la Comunicación-eko geltokia) eta Madrilgo Garraioko Entitate Metropolitarreko hiri autobuseko bi lineek enpresasareari zerbitzua eskaintzen diote: 172 linea, Mar de Cristal metro geltokiarekin bat egiten duela, eta zerbitzu bereziko linea, Fuencarraleko aldiriko geltokiarekin bat egiten duela eta anezka lanak egiten dituela.

Harremana

José Carlos Mozas Pajares

CCOO sindikatu atalaren burua
josecarlos.mozaspajares@telefonica.es
teleco.madrid@fct.ccoo.es

Luis Cuenca

Mugikortasun teknikaria
Madrid Erregioko CCOO sindikatuko
Batasun Sindikala
lcuenca@usmr.ccoo.es



2. Lan zentroetan garatutako jarduerak

Garraio publiko kolektiboko zerbitzuen hobekuntza

- Lleidako Industrialdeak (Lleida)
- Can Sant Joan Industrialdea (Sant Cugat del Vallès, Bartzelona)
- Pratenc Industrialdea (El Prat de Llobregat, Bartzelona)
- Getafeko Industrialdeak (Madril)
- Tenerifeko Kabildoa (Kanariar Irlak)



Jarduera zentroa:	Lleidako Industrialdeak
Kokapena:	Lleida
Jarduera hasiera:	2005
Langileak:	~ 4.000
Inplikaturako agenteak:	Lleidako Udala, Kataluniako Generalitat, CCOO, Enpresaburuen elkarteak, Mugikortasun Agintaritza

Jardueraren laburpena

- Lleida ekialdeko industrialdeek (240 enpresek osatuta), ezarri zirenetik, garraio publiko kolektiboaren bidezko irisgarritasun zailtasunak izan dituzte. Gaur egun, langileen %75a autoz doaz (%10ak konpartitutako ibilgailuan)
- Garraiobidearekiko menpetasun hori pixkanaka murrizteko, 2005. urtean, loturako autobus zerbitzu bat ezartzea sustatu zen, jarduera zentro hauek hiriko auzo nagusiekin lotzeko.
- Hasiera batean, zerbitzua goizeko seitan hasten zen, hiru laurden eta ordubete arteko frekuentziarekin. CCOO sindikatuak azterketa bat burutu ondoren (lehenengo lan txandetako langileei egindako inkesten emaitzetan oinarrituta), zerbitzuaren hasiera goizeko bostetara aurreratu da.
- Zerbitzuko erabiltzaileen kopuruak, egun, 5.000 erabiltzaileetatik gora egiten du, egun bakoitzeko. Sindikatuak enpresaburuei proposatu diete langileei doaneko garraio tituluak ematea.
- Gesmopoli proiektuaren esparruan (ikus 36. Orrialdea) El Segre industrialdeko (autobus linea pasatzen den nagusia) Mugikortasun Plana burutu da. Horrek proposatu du autobusa zerbitzua ezartzea, egun zirkulatzen duen bakarraren

aurkako norabidean. Horretaz gain, azpimarratu du geltokien irisgarritasuna eta kalitatea hobetu behar direla, eta ordutegiei eta autobus ibilbideari buruzko informazio gehiago eman behar dela.

- Autobus zerbitzu honen tarifak, 2008. urtetik, Lleidako eta bere gune metropolitarrako garraio publiko kolektiboko sarearen barruan daude.
- Bestalde, Lleidako Udalak, CCOO eta UGT sindikatuak Hiritarren aldeko Gizarte Hitzarmena adostu dute (ikus 37. Orrialdea), alegia: besteak beste, langileen mugikortasunaren aldeko hainbat proposamen barne hartzen dituen tresna bat. Neurri horien artean, garraio publiko kolektiboko sarea eta horrekin elkartutako zerbitzuak hobetzea aipatzen da.

Harremana

Josep Maria Baiget

Mugikortasun burua
CCOO Eskualde arteko batasuna
Terres de Lleida
baiget@ccoo.cat

Jordi Cabal

Industrialdeko mugikortasun
kudeatzailea El Segre
elsegre@gesmopoli.net

Jarduera zentroa:	Can Sant Joan Industrialdea
Kokapena:	Sant Cugat del Vallès. Bartzelona
Jarduera hasiera:	1998
Langileak:	~ 9.000
Inplikaturako agenteak:	Enpresa batzordeak, CCOO, enpresa, Garraio operadorea (FGC)

Jardueraren laburpena

- 1998. urtean, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) konpainiak lineaz kanpoko autobus zerbitzu bat abian jarri zuen Sant Joaneko geralekua-
ren eta Can Sant Joan de Rubí industrialdearen artean.
- Hasieran zehaztu zen ibilbideak 8 km inguru zituen eta bi zerbitzu mota eskaintzen zituen: osoa (8 km) eta espres (5 km). FGC konpainiako administrazioa, urtetik urtera, ibilbidea luzatuz joan da.
- Autobusak zerbitzua eskaintzen du 6.40etik 21.30era, etenik gabe. Ezarritako ordu-tegiei esker, autobus zerbitzua trenaren zerbitzuarekin koordinatu daiteke.
- Bidaiarien kopurua, egunero, 1.900 ingurukoa da, eta eskaera, etengabe, gora doa.
- 2005ean, enpresa desberdinetako CCOO sindikatuko atal sindikalek eta enpresa batzordeek langileen koordinakunde bat sortu zuten, baterako konponbideak bilatu ahal izateko. Inkesta bat burutu zuten mugikortasuneko ohiturak aztertzeke eta garraio publikoz, oinez eta bizikletaz iristeko zailtasunak detektatzeko.
- Azterketa horretatik abiatuz, planifikazio eta kudeaketa proposamen desberdinak egin ziren, Mugikortasun Mahaia eratu zen

eta Mugikortasun Plan bat sortu zen. Azken hura 2007an ontzat eman zen, egun lantzen ari den neurri pakete batekin.

- Prozesua nolabait geldotu ondoren, CCOO sindikatutik, aipaturako Planaren neurriak abian jartzea aldarrikatzen jarraitu da. Ondorioz, honako lorpen hauek eman dira: mugikortasun kudeatzailea aukeratzea eta Garraio Metropolitarrako Agintaritzak enpresak Planari atxikitzeke hitzarmen bat garatzea, aurreikusitako jardueren finantza-zioa euren gain hartzeko.

Harremana

Enrique Rodríguez

Mugikortasun burua
Mendebaldeko Vallèseko
CCOO sindikatuko Batasun Sindikala
erodriguez@ccoo.cat

Albert Pérez Ratera

CCOO sindikatuko ordezkaria
EDS-eko enpresa batzordea
albert.perez@eds.com

Jordi Abellan

CCOO sindikatuko ordezkaria
Banc de Sabadell-eko
Enpresa batzordea
abellanjor@bancsabadell.com

Jarduera zentroa:	Pratenc Industrialdea
Kokapena:	El Prat de Llobregat
Jarduera hasiera:	2006
Langileak:	~ 4.000
Inplikaturako agenteak:	Enpresa batzordeak, sindikatuak, enpresa, Kataluniako, Generalitat, Garraio Operadorea (EMT)

Jardueraren laburpena

- Baix Llobregat eskualdeko lan zentroetara iristeko eskura zegoen garraio kolektiboari buruzko azterketa batek (eskualde honetako CCOO sindikatuak 2001ean egina), lehenengo aldiz, lotura autobusetako linea bat abian jartzea proposatu zuen, Renfe tren geltokia udalerriarekin eta industrialdearekin lotzeko.
- Ekimen hura abiapuntu hartuta, industrialdeko langileen koordinakunde bat sortu ze eta inplikaturako agenteekin negoziazio prozesu bati ekin egin zitzaion. Bi lan batzorde sortu ziren: izaera instituzionaleko bat, inplikaturako erakundeekin beharrezko kudeaketak garatzeko, eta irtzi publiko informatzeko eta komunikatzeko beste bat.
- 2002 eta 2006. urte artean, bi batzordeek hainbat bilera antolatu zuten industrialdeko mugikortasun arloan eskumena zuten erakunderekin eta instituziorekin. Langileen Koordinakundea Mugikortasun Mahaiaren aitzindaria izan zen (hura 2006. urtean sortu zen).
- Ezarritako loturako autobus zerbitzuaren (PR4) ibilbidea Aldiriko Renfe geltokian hasten da (C2 eta C10 Lineak), eta Prat de Llobregateko hiri gunea Mercabarnarekin, Pratenc Industrialdearekin eta Logistikako Jardueren I eta II Zonaldearekin lotzen du.
- Ordugegiak aldiriko trenetako ordugegiekin koordinatuta daude, modalitate artekotasuna garatu ahal izateko. Autobus eta tren arteko, eta autobuseko beste lineen arteko aldaketa doanekoa da, tarifa integratuko tituluak erabiltzen badira.
- Autobus linea bakarrik lanegunetan dabil. Lehenengo irteera tren geltokitik egiten da 5.30ean, eta 22.30ean amaitzen da, azkeneko autobusa Logistikako Jardueren Zonaldeetik irteten denean. Ibilbide denbora 60 eta 70 minutu artekoa da, egunaren orduaren arabera.
- Autobus zerbitzu berri hau ezartzeko hitzarmenaren arabera, Garraioko Entitate Metropolitanarra (EMT) geltokiak seinaleztatzearen eta mantentzearen arduraduna da. CCOO sindikatuak behin eta berriro aldarrikapenak egiteari esker, EMTek markesinak instalatu ditu zenbait geltokitan.

Harremana

Daniel Gutiérrez

Mugikortasun burua

Baix Llobregateko

CCOO sindikatuko Batasun Sindikala

dgutierrez@ccoo.cat

Jarduera zentroa:	Getafeko Industrialdeak
Kokapena:	Getafe - Madril
Jarduera hasiera:	2005
Langileak:	~ 25.000
Inplikaturako agenteak:	Sindikatuak, Getafeko Udala, Europar Batasuna, Garraioetako Partzuergo Erregionala

Jardueraren laburpena

- Getafeko Mugikortasun Batzordeak (CCOO eta UGT sindikatuak bertan ordezkaturita daude), 2005. urtean, loturako autobus zerbitzu bat udalerriko industrialdeetan ezartzeko aukera aztertu zuen. Industrialde horiek 700 enpresa barne hartzen dituzte.
- Langileen mugikortasun ohiturak zehatz mehatz ezagutzeko, Batzordea Garraioko Partzuergo Erregionalarekin harremanetan jarri zen, eta azken horrek inplikaturako agente guztiekin adostutako jarduera ildo bat diseinatu zuen.
- Loturako bi autobus linea abian jartzea proposatu zen Getafe Erdialdeko geltokia (Aldiriko Renfe eta Metrosur) Los Angeles, Los Olivos, San Marcos eta Lomo Industrialdeak lotzeko, denbora tarte desberdinekin: 15-25 minutu artekoa puntako orduan eta 45-60 minutu artekoa gainontzeko ordutan. Zerbitzuak 6.00etatik 22.00etara arte eskaintzen zen.
- Akordioak adierazi zuen ere hedapen kanpina bat egin eta jarraipen batzorde bat eratu behar zela.
- Linea anezka horiek etengabe hazi dira, 2005eko urrian sortu zirenetik. 2007. urtean, 486.000 bidaiari baino gehiago

garraiatu zituzten, 2006an baino %40 gehiago. Gaur egun, eguneroko batez-besteko eskaera 2.200 bidaiarengan kokatzen da.

- 2007ko urritik, Pi2 lineak bere eskaintza areagotu du eta bere ibilbidea 2 kilometrotan luzatu da, geltoki berriak eskainiz, La Carpetania Enpresa Parkeari zerbitzua emateko, Getafeko Udalak eta Siemens enpresak sinatu duten hitzarmenari jarraiki.
- Enpresak aipaturako luzapenari leporatu dakiokkeen ustiapen defizita bere gain hartzeko konpromisoa hartu du. Garraioko Partzuergo Erregionalak eta Getafeko Udalak, egun, bi lineen %50 bana finantzatzen dute.

Harremana

Jesús Béjar

Jarduera Sindikaleko burua
CCOO sindikatuko Hego Eskualdeko
Batasuna
jesusbejar@telefonica.net

Luis Cuenca

Mugikortasun teknikaria
Madrilgo Erregioak CCOO sindikatuko
Batasun Sindikala
lcuenca@usmr.ccoo.es
www.itra.info/getafe/

Jarduera zentroa:	Tenerife irlako kabildoa
Kokapena:	Tenerife - Kanariak
Jarduera hasiera:	2000
Langileak:	~ 500
Inplikaturako agenteak:	Sindikatuak, Tenerife irlako Kabildoa, garraio operadorea

Jardueraren laburpena

- Tenerife Irlako Kabildoko lan zentroak Santa Cruz de Tenerifeko gune metropolitarrako eraikin desberdinetan kokatuta daude. Zentro horiek, sarritan jai-ekintzak antolatzen diren zonaldetan kokatuta daudenez, trafikoa eten egiten da eta aparkatzeko gunean mugatzen dira, eta horrek ibilgailu pribatuz egindako joan-etorriei eragiten die.
- Horrek langileen mugikortasunean sortarazten duen eragina murrizteko eta horiengan mugikortasun ohitura iraunkorrakoak sustatzeko helburuarekin, Kabildoa sustatu du batera finantzaturako eta erakundeko langileei zuzenduriko garraio kolektiboko lineak sortzea.
- Langileen eskaera eta premiak aztertu ondoren, pixkanaka, 3 garraio ibilbide ezarri dira (Iparraldekoa, Hegoaldekoa eta Metropolitarra), eta neurri horrekin batera, zerbitzua hedatzeko hainbat jarduera burutu da (posta korporatiboa, intranet, ...).
- Zerbitzua finkatu da eta egun, Santa Cruz de Tenerifeko erdialdean kokatutako Kabildoko lan zentroetara atxikitako langileen %11,4ak ohiko moduan erabiltzen du.

Harremana

Encarnación Morales Rodríguez

Kalitate eta Langilearekiko Arretako
Unitate Organikoa
emorales@tenerife.es

Juan Jesús Bermúdez

Ingurumen Saila
Kanarietako CCOO
Medioambiente.ic@canarias.ccoo.es

Mugikortasun iraunkorreko planak

- Zonalde Frankoaren Industrialdea (Bartzelona)
- Bartzelonako Hiri Judiziala (Hospitalet de Llobregat - Bartzelona)
- Bartzelonako Aireportua (El Prat de Llobregat - Bartzelona)
- Bartzelonako Unibertsitate Autonomia (Bellaterra - Bartzelona)
- La Garenako Industrialdeak (Alcalá de Henares, Madril)
- Villalonquéjar Industrialdea (Burgos)
- Landaben Industrialdeak (Nafarroa)
- Azkoieneko Industrialdeak (Nafarroako)
- Valentziako Industrialdeak



Jarduera zentroa:	Polígón de la Zona Franca
Kokapena:	Bartzelona
Jarduera hasiera:	2003
Langileak:	~ 43.000
Inplikaturako agenteak:	Sindikatuak, Garraio operadoreak, Zonalde Frankoko Partzuergoa, Kataluniako Generalitat, Bartzelonako, l'Hospitalet de Llobregat eta Prat de Llobregateko udalak, ATM, Mercabarna eta CILSA

Jardueraren laburpena

- Bartzelonako Zonalde Frankoko Industrialdeak 600 hektareako azalera bat okupatzen du, Montjuïc mendia, Llobregat ibaia eta Bartzelonako Portuaren atean. Industrialdeko 250 enpresetan Kataluniako langile aktiboen %1,8ak lan egiten du.
- Industrialdeak ere 275.000 laguni baino gehiago zeharkako lana ematen dio. Hala ere, mugikortasun jarduerari ekin egin baino lehen, eguneko bost autobus linea eta gaueko beste bat besterik ez zuen. Azalerako %25a, berriz, aparkatzeko erabiltzen zen.
- Kataluniako CCOO sindikatuak, Garraio Publikoa Sustatzeko Elkartearen, Zonalde Frankoko Partzuergoaren eta Bartzelonako Udalaren laguntzarekin, 2003. urtean, industrialde honetako langileen mugikortasun ohiturak aztertu zituen, lanpostura joaterakoan.
- Azterketaren helburua proiektu honen garapenean aurrera pausu bat ematea zen, izan ere, egiaztatu zen langileek, negozioazio kolektiboaren bidez, lortzen zituzten hobekuntzenetariko batzuk, pixkanaka, denboran eta diruan galdu egiten zirela, ohiko etxebizitzaren eta lanaren arteko joan-etorri zegozkien kostuentatik. 2005. urtean, Azterlan horrek Kataluniako Generalitateko Ingurumen eta Etxebizitza Saileko Ingurumen Saria jaso zuen.
- Galdetegi baten bidez, zehatz mehatz ezagutu ahal izan zen, bost enpresa handiren langileek zein garraiobide erabiltzen zuten industrialdera joateko, baita hainbat aldaketa neurriari buruz zeritzotena ere. Helburua talde teknikoak langileen eta enpresen ordezkariekin formulatutako proposamenak eztabaidatzea zen, mugikortasun ohiturak eta garraio kolektiboko zerbitzuak hobetzeko akordioetara iristeko.
- Jarduera horren ondorioz, 2004ko azaroan lankidetza akordio bat sinatu zen Bartzelonako Udalaren, Zonalde Frankoko Partzuergoaren eta Bartzelonako Garraio Metropolitarraren artean, industrialde honen mugikortasuna hobetu ahal izateko. Horretarako, mugikortasun kudeatzailea eta Industrialdeko Mugikortasuneko Batzorde Teknikoa sortu ziren.

- Batzordeak honako hau du helburu: egin beharrek lanei aholkularitza eskaintzea eta hura definitzea, premiak aztertzea, diagnostikoak burutzea, proposamenak egitea eta aholkularitza laguntza jasotzea, industrialdeko mugikortasunari dagokionez. Lau lan batzordek osatzen dute: azpiegiturak, merkantziak, aparkalekua eta trafiko, eta garraio publikoa.
- Denbora horretan, autobus linea berriak sortu dira, dagoeneko existitzen zirenak zabaldu dira eta zenbait ibilbide aldatu da. Horretaz gain, modalitate artekotasuna sustatu da, baita Renfe geltokia ere, bi lineetan. Metroko linea berriarekin (L9) industrialdera joateko bost geldialdi berri sartuko dira. Gaur egun, autobuseko eguneko zazpi lineekin eta gaueko beste batekin komunikatzen du (21,23, 37, 88, 109,110, PR4 eta N1).
- Horretaz gain, Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat garatu da, Zonaldeko industrialdeko instalazioek, Bartzelonako Portuhanditzeak, Logistikako Jardueren Zonaldeak (ZAL) eta Pratenc industrialdeak osatzen duten industria eta logistika guenerako, izan ere, egun, Katalunian, lan jarduera gehien murgiltzen den gunea da.
- Aipatutako Planean aurreikusitako jarduerak sustatzeko eta ikuskatzeko, antolamendu egitura bat sortu da, Mugikortasun Batzordean oinarrituta, enpresa, sindikatu, herri administrazio eta garraio operadore gehienek parte hartzen duten organo gisa.
- Mugikortasun Plana ezartzeko prozesuan, modu eraginkorrean aurrera egiteko helburuarekin, lau lan-talde eratu dira ere: azpiegituren eta sareren taldea, aparkalekuen eta eskaeraren kudeaketakoa, garraio publikokoa eta segurtasun eta mugikortasunekoa. Mugikortasun kudeatzailea proiektu desberdinak koordinatzeaz eta dinamizatzeaz arduratzen da.

Harremana

Vicenç Tarrats

Barcelonès Eskualdeko Batasunaren
Mugikortasun burua
vtarrats@ccoo.cat

Daniel Gutiérrez

CCOO sindikatuko Eskualde
Batasuneko
Mugikortasun burua
del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Jarduera zentroa:	Bartzelonako Hiri Judiziala
Kokapena:	L'Hospitalet de Llobregat - Bartzelona
Jarduera hasiera:	2003
Langileak:	~ 3.000
Inplikaturako agenteak:	Sindikatuak, Kataluniako Generalitat, l'Hospitalet de Llobregat eta Bartzelonako Udalak, garraio operadoreak, prokuradoreen eta abokatuen elkargo ofizialak, Bartzelonako Epaile Dekano andrea, segurtasun kidegoak eta sindikatuak.

Jardueraren laburpena

- 2003ko otsailean Hiri Judizialeko Plan Berezia ontzat eman zen, alegia: 210.000 m² baino gehiagoko azalera zuen sorkuntza berriko gune bat. Ondorioz, ia 3.000 langile Bartzelonako bulego judizial desberdinetatik hara eramaziren, gehi, egunero, bertaratuak diren aurreikusitako 11.000 bisitariak baino gehiago.
- Hiriko eraikinen multzoa garraio publiko kolektiboz erraz asko iritsi daitekeen gune batean kokatua dago, beraz, CCOO sindikatuak, behin eta berriro aldarrikatu zuen langileen mugikortasun kudeaketa proiektuaren barne sartu behar zela.
- Horri dagokionez, CCOO sindikatuko Justizia Sektorea hainbat mobilizazio egiten hasi zen, Administrazioarekin negoziazio eta adostasun bide bat ezartzeko, langileen mugikortasuna baloratu ahal izateko, ekonomiari dagokionez eta joan-etorrien denborari dagokionez.
- CCOO sindikatuak, nagusiki, honako hau proposatu zuen: Mugikortasun Mahai bat sortzea eta aurreikusitako sortutako mugikortasun bati buruzko azterlan bat idaztea.
- 2007ko maiatzean, Mugikortasuneko Mahai Teknikoa eratu zen, hau da: inplikaturako agente guztiak ordezkatzen diren adostasun gune bat. Bere zeregin nagusia, hasieran batean, Mugikortasun plan bat osatzea zen.
- CCOO sindikatuak Mahai honetan, alde bakarrean egindako hainbat azterlan aurkeztu du – sortutako mugikortasunari buruzko azterlana, lan ezbehar-tasari buruzko txostena, etab.-, baita hainbat neurri zehatzen multzo bat ere.
- 2008. urtean, Mugikortasun Plan bat ontzat eman da. Horrek, CCOO sindikatuak egindako proposamen ugari hartu ditu barne.

Harremana

Noelia Medina

CCOO sindikatuko Mugikortasun burua. Justiziako Sail Sindikala
nmedina@ccoo.cat

José Manuel Cuenca

CCOO sindikatuko mugikortasun burua
FSAP Zerbitzuak eta Kataluniako Herri Administrazioak
jmcuenca@ccoo.cat

Jarduera zentroa:	Bartzelonako Aireportua
Kokapena:	El Prat de Llobregat - Bartzelona
Jarduera hasiera:	2003
Langileak:	~ 12.000
Inplikaturako agenteak:	CCOO, Bartzelonako eta Prat de Llobregateko Udalak, Sustapen Ministerioa, AENA, Garraio operadoreak, Bartzelonako Merkataritza Ganbera

Jardueraren laburpena

- Bartzelonako Aireportua, egun, eta are gehiago etorkizunean, langile kopuru gehien barne hartzen duen Bartzelonako Gune Metropolitarrako zonaldeetako bat da. Gaur egun, bertan 300 enpresa daude eta horietan 12.000 lagun baino gehiagok lan egiten dute. Horietaz gain, 20 milioi bidaiariak ere aintzat hartu behar dira.
- Horregatik, Kataluniako CCOO sindikatua, 2003. urtetik, aldarrikapen eta proposamen jarduera desberdinak garatzen ari da, irisgarritasun eredu iraunkorra ezartzeko. Orain arte sustatu diren jarduerenetariko batzuei esker, Aireportua bere hiri inguruarekin hobeto lotu da, garraio publiko kolektiboaren bidez.
- Honako hauek nabarmendu behar dira: Bartzelona eta Aireportuaren arteko tarifa integratua duen autobus linea bat sortzea (46 linea); gaueko linea, bi puntu artean, pasatzeko frekuentzia tartea murriztea (60 minututik 20 minutura); linea berri bat abian jartzea lan ordutegian, Baix Llobregat eskualdetik gertuko hainbat udalerriren eta Aireportuaren artean, Generalitateko Trenbideekin eta tranbiarekin konektatuz; Prat de Llobregateko hiri autobuseko linea (gertuen dagoen hiri) eta instalazioa barne hartzen uden udale-

ria) Aireporturaino luzatzea, Aldiriko Renfe geltokiarekin konektatuz.

- CCOO sindikatuak egindako beste aldarrikapen bat Aireportuko Mugikortasun Plan bat egin behar zela izan da, jardueraren estrategiak zehazteko eta burutu beharreko neurri zehatzak planteatzeko. Plana ontzat eman zen 2008. urte erdialdean eta CCOO sindikatuak egindako proposamen gehienak baren hartu ditu.
- Planak barne hartzen dituen proposamenak honako honetan oinarritzen dira: garraio publiko kolektiboko zerbitzua hobetzea, oinez eta bizikletaz egiteko ibilbide seguruen sare bat sortzea; konpartitutako autoa sustatzea; enpresako mugikortasun planak idaztea; mugikortasuneko osoko kudeaketa barne hartzen duten egiturak sortzea; bestelako osagarriak neurriez gain..

Harremana

José Manuel Martín

CCOO sindikatuko burua
Prat de Llobregateko Aireportua
jmmartin@ccoo.cat

Manel Ferri

ISTAS
Mugikortasun erreferentziako
Zentroko burua
mferri@ccoo.cat

Jarduera zentroa:	Bartzelonako Unibertsitate Autonomoa (UAB)
Kokapena:	Cerdanyola del Vallès - Bartzelona
Jarduera hasiera:	2003
Langileak:	~ 46.000 (ikasleak, langileak...)
Inplikaturako agenteak:	Unibertsitatea, CCOO sindikatuko atal sindikala, Kataluniako Generalitat, ATM, Cerdanyolako Udala, Garraio operadoreak eta ikasleen sindikatuak

Jardueraren laburpena

- Bartzelonako Unibertsitate Autonomoa hirurogei urte amaieran sortu zen, eta Bartzelonako Gune Metropolitarrako periferian kokatuta dago, hiri gune nagusietatik urrun.
- Lanegun bakoitzean, UABk 220.000 joan-etorri inguru sortzen ditu, konexio eta barneko joan-etorrien artean. Horietatik, %55 garraio publiko kolektiboan egiten dira. Ibilgailu pribatuko erabilera gora egiten joan da, bereziki, Unibertsitateko irasleen eta langileen kolektiboan.
- Campusak 3 trenbide geltoki ditu: bi Generalitateko Trenbidekoa eta bat Aldiriko Renfekoak. Azken geltoki hori Unibertsitatearekin lotzen da barneko doaneko anezka autobuseko zerbitzu baten bidez. Zerbitzu horrek, egunero, 72 ibilaldi egiten ditu, linea bakoitzeko (bi linea).
- UAB bere mugikortasuna 1998. urtean hasi zen diagnostikatzen, eta 2002. urte-tik, aldiari-aldiari, Campuseko ikasleen, irakasleen eta langileen mugimendu ohi-turak ezagutzeko inkestak burutzen ditu.
- 2005ean, Mugikortasun kudeatzailea sortu zen, eta hura kudeaketa egituraren menpeko unitate gisa sendotu da.

Unibertsitateko Gobernu Kontseiluak berak, 2006an, ontzat eman zuen Mugikortasun eta Irsgarritasuneko Plan Estrategikoa.

- Ezarritako neurrien artean, honako hauek nabaritzen dira: UABk Garraio Metropolitarrako Agintaritzako, Generalitateko Trenbidetako, Renfe eta Sarbus konpainietako garraio titulu integratuen %50 finantzatzea, administrazio eta zerbitzuetako langileentzat, eta irakaskuntza eta ikerkuntza langileentzat (beti nominalak).
- Egun, Unibertsitateko Mugikortasun Plana garatzen ari da. Bertan, CCOO sindikatuko atal sindikala aktiboki parte hartzen ari da eta langileen koordinakunde bat eratu du mugikortasunari buruzko proposamenak aurkezteko eta ezarritako Planaren neurrien jarraipena egiteko.

Harremana

Rafael Requena

UABeko Mugikortasun
Kudeaketa Unitatea
rafael.requena@uab.es

Àngel Cebollada

UABko Atala Sindikaleko
Mugikortasun idazkaria
angel.cebollada@uab.cat

Jarduera zentroa:	Garena Industrialdea
Kokapena:	Alcalá de Henares - Madril
Jarduera hasiera:	2007
Langileak:	~ 16.600
Inplikaturako agenteak:	Madrilgo Garraio Erregionaleko Partzuergoa (Madrilgo Erkidegoa), Energia Aurrezteko eta Dibertsifikatzeko Erakundea (IDAE), CCOO, Alcalá de Henareseko Udala

Jardueraren laburpena

- 2007. urte erdialdetik, Madril Erkidegoko Garraioen Partzuergo Erregionala La Garenako Aldiriko geltoki inguruan (Alcala de Henares) kokatutako industrialdetako Mugikortasun Plan bat garatzen ari da. Azterketak, guztira 31 industrialde eta ia 800 enpresa hartzen ditu barne.
- Lehenengo fasean mugikortasuna aztertu da enpresei (%53 kontsultatu dira) eta langileei (%21) zuzenduriko inkestean bidez.
- Hauek izan dira atera diren ondorio nagusiak: uneko garraio publikoko sarea ez da nahikoa ea, zenbaitetan ez dago sarerik. Ondorioz, ibilgailu pribatuko erabilerak gora egin du; bakarrik enpresen %4ak autobus propioa du, beraz, langileen %7ak baino gutxiago erabil dezake zerbitzu hau; oro har, garraio publiko kolektiboa hobetzea eskatzen da: frekuentzia, ordutegia, ekipamenduak, autobus-trena arteko modalitatea.
- Hauek izan dira disfuntzio horiei aurre egiteko CCOO sindikatuak planteatutako proposamenak: anezka lineak sortzea La Garena Aldiriko geltokitik; enpresek garraio abonamenduak ematea; konpartitutako autoa eta enpresaren garraio kolektiboa sustatzea (hainbat artean); gidatze eraginkorreko ikastaroak garatzea; bizikletako irisgarritasuna hobetzea eta hainbat bidetako traba-efektua ezabatzea; mugikortasun iraunkorari buruzko informazioa hobetzea; eta sarrera berri bat sortzea aldiriko geltokiaren hegoaldean; eta mugikortasun agentzia bat sustatzea Planaren jardura esparruan.
- Lehenengo etapa honetan atzera bota dira industrialdeei zerbitzua ematen dieten bide azpiegituretako sarrerak berrantolatzeari buruzko beste proposamenak. Hala ere, horiek etorkizuneko proposamenetan kontuan hartu beharko dira.

Harremana

Juan Carlos Carrasquilla

Lan Osasun eta
Ingurumeneko burua
CCOO sindikatuko Henares
Eskualdeko Batasuna
jcrejano@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Mugikortasun Teknikaria
CCOO sindikatuko Batasun Sindikala
Madrilgo Erregioa
lcuenca@usmr.ccoo.es

Jarduera zentroa:	Villalonquéjar Industrialdea
Kokapena:	Burgos
Jarduera hasiera:	2005
Langileak:	~ 12.000
Inplikaturako agenteak:	Gaztela Leoneko Energia Erakunde Erregionala, Gaztela Leoneko Junta, Villalonquéjareko Enpresaburuen Elkartearen, Gaztela Leoneko Erakunde Teknologikoa, Burgoseko Udala, sindikatuak.

Jardueraren laburpena

- Villalonquéjar Industrialdea Gaztela Leoneko handiena da: 2,4 milioi m² ditu eta bertan 500 enpresa inguru ezarri dira.
- Mugikortasun arazoak et puntako orduetan sortzen diren pilaketak direla eta, Gaztela Leoneko Energia Erakunde Erregionala, 2005ean, azterketa bat egin zen, enpresaburuen elkartearen laguntzarekin, industrialdeko egoera diagnostikatzeko.
- Lortutako datuen arabera, zirkulatzen ziren ibilgailuen %84 pribatuak ziren, eta %88k bidaiari bakar bat hartzen zuten barne. Bestalde, bakarrik enpresen %2ak garraio zerbitzu propioa zuen, eta udal autobus lineek zerbitzu etena eta oso frekuentzia gutxikoa eskaintzen zuten.
- Datu horiek abiapuntu hartuta, Mugikortasun Planean estrategia bat proposatu zen, lau etapetan banatuta: mugikortasun bulegoa eta konpartitutako autoaren plataforma sortzea; enpresa garraioa sustatzea; garraio publiko kolektiboa hobetzea; eta enpresaren mugikortasun plan espezifikoak garatzea.
- Orain arte, ezarri diren neurriak Mugikortasun Bulegoa sortzea eta konpartitutako autoaren plataforma abian jartzea izan dira. Bulegoak, hasiera batean, industrialdeari zerbitzua eskaintzen dio, baina, etorkizunean, Burgos hiri guztira zabalduko da.
- Era berean, Mugikortasun Plataforma eratu da. Erakunde horretan honako hauek ordezkutzen dira: Burgoseko Udala, Gaztela Leoneko Junta, Industrialdeko Enpresaburuen Elkartearen, Enpresaburuen eta Garraioko Lineaz Kanpoko Zerbitzuen Elkarte Probintziala eta sindikatuak.

Harremana

Eva Miguel Cuñado

Ingurumeneko Idazkaritza
Gaztela Leon
emcunado@cleon.ccoo.es

Mugikortasun Bulegoko
Web orria:
www.ofimovi.es

Jarduera zentroa:	Landaben eta Aratzuri-Orkoineko industrialdeak
Kokapena:	Iruña - Oltza - Aratzuri – Orkoien Navarra
Jarduera hasiera:	2007
Langileak:	~ 16.500
Inplikaturako agenteak:	Nafarroako Gobernua, CCOO y UGT

Jardueraren laburpena

- Landaben eta Aratzuri-Orkoien industrialdeak Iruñeko Hego-ekialdean kokatuta daude eta 2,1 milioi m² okupatzen dituzte. Bertan 150 enpresa daude, eta horietatik, gehienek automobilgintzako sektorean lan egiten dute.
- Bakarrik 5 enpresek garraioa eskaintzen diete langileei, eta bakarrik bi industrialdetako batera iristen den garraio publikoko linea bat existitzen da (Landaben industrialdea, bi geldialdirekin), 60 minutuko igarotze frekuentziarekin.
- Leku batetik bestera mugitzeko aukera iraunkorrik ez dagoenez, langile gehienek euren ibilgailu propioa erabili behar dute, eta ondorioz, trafiko pilaketa handiak izaten dira lan txanden hasieran eta amaieran.
- Egoera sakonago ezagutzeko helburuarekin, inkesta bat garatu zen, bi industrialdetako langileen %34ren erantzunak bilduz. Emaitzen arabera, %73ak ibilgai-

lua egunero erabiltzen du (bakarrik %7ak autoa batera erabiltzen du) eta %25a, berriz, enpresaren garraioz mugitzen da. Langileen hiru laurdenak garraio publikoa erabiltzeko prest egongo lirateke, baldintza egokietan eskainiko balitz (ordutegi hobekoak, lineak hobekoak, etab.).

- Nafarroako Gobernua azterlanaren emaitzak eta ondorioak aztertzen ari da.

Harremana

Carmen Sesma

Lan Osasuneko eta
Ingurumeneko Idazkaritza
Nafarroako CCOO

José Luis Cía

Ingurumen Saileko Teknikaria
Nafarroako CCOO
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Jarduera zentroa:	Azkoieneko industrialdeak
Kokapena:	Azkoien Nafarroa
Jarduera hasiera:	2007
Langileak:	~ 5.000
Inplikaturako agenteak:	Azkoieneko Enpresaburuen Elkarteak, Azkoieneko Udala, CCOO

Jardueraren laburpena

- Azkoien bi industrialde existitzen dira (El Escopar eta Gargantúa), eta bertan 80 enpresa inguru daude. Horietako bat berak ere ez die langileei enpresa garraiorik eskaintzen eta ez dago industrialdea udalerriarekin lotzen duen garraio publikorik, beraz, joan-etorri gehienak ibilgailu pribatuz egiten dira.
- Egoera hori kontuan hartuta, CCOO sindikatuan ekimen bat sortu zen: Mugikortasun iraunkorreko plan bat sus-tatzea eta neurri desberdinak ezartzea ibilgailu pribatuz egindako banakako joan-etorriak murrizteko eta bestelako garraibide iraunkorragoen alde egitea.
- Lehenengo jarduera moduan, lan mugikortasuneko aurre diagnostiko bat egin zen, hainbat enpresatan. Horretarako, langileen mugikortasun ohiturak aztertzen zituen inkesta bat burutu zen.
- 211 inkesta osatuta jaso ziren, gehienak, Azkoien ez ziren beste herrietako langileen eskutik (%73) Gehien erabiltzen zen garraio bidea autoa zen: kasuen %91ean (%18an, konpartitua), eta existituz geroz, garraio kolektiboa erabiltzeko prest zeuden inkestatuen ehuneko %73 zen.
- Gaur egun, Azkoieneko Enpresaburuen Elkartearekin batera, azterketa batean lan egiten ari da, langile guztien joan-etorrien jatorriari buruzko datuak biltzeko eta ondoren enpresa ibilbide desberdinetan multzokatzeko. Elkarte hau, halaber, zerbitzu desberdinak mankomunatzen saiatzen ari da (enpresa garraioa horien artean aurkitzen da).
- Azkoieneko Udala, halaber, inguruko beste udaleko biltzeko prest dago, industrialderaino iristen den bidegorri bat diseinatzeko. Hiri gunea industrialdetik 2 km baino gutxiagora aurkitzen da.

Harremana

Carmen Sesma

Lan Osasuneko eta
Ingurumeneko Idazkaritza
Nafarroako CCOO

José Luis Cía

Ingurumen Saileko Teknikaria
Nafarroako CCOO
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Jarduera zentroa:	Valentziako Industrialdeak
Kokapena:	Valentziako Erkidegoa
Jarduera hasiera:	2006
Inplikaturako agenteak:	CCOO, Universitat del País Valencià, Udalak eta enpresabururen elkarteak

Jardueraren laburpena

- 2006ko industrialdetako estatuko eroldaren arabera, (Industrialdetako Espainiako koordinakundeak eta Udalerrietako eta Probintzietako Espainiako Federazioak egina), Valentziako Erkidegoan, 712 lan jarduerako zentro existitzen dira (Espainia osoko %17), industria lurra barne hartzen duten 254 udalerritan banatuta.
- Industrialde gehienak hiri gunetatik urrun daude, hiri nagusiekin loturarik izan gabe, baita menpe dauden administrazioa kokatuta dagoen horietatik ere.
- Sarrera gehienak nahiko eskasak dira, beraz, puntako orduetan, trafikoko pilaketa handiak sortzen dira. Enpresek, halaber, lurreko zati handia aparkalekurako erabili dute, eta horien, denboraren poderioz, ez dira nahikoak izan, iristen diren ibilgailu ugariak barne hartzeko. Garraio publiko kolektiboko zerbitzuak ez dira nahikoak eta langileak oinez edo bizikletaz joan ahal izateko ibilbide segururik ere ez da existitzen.
- Hori dela eta, langile gehienak ibilgailu pribatuz mugitzen dira (%57), nahiz eta %31 oinez edo bizikletaz joan eta, %12, berriz, garraio publiko kolektiboz. Hala ere, azken urteotan, ikusi da ibilgailu gero eta gehiago erabiltzen ari dela, eta horrekin batera, in itinere istripuen eta isurien kopurua gora egiten ari da etengabe.
- Valentziako Erkidegoko industrialdeetako mugikortasunak berekin dakartzan lan arriskuei buruzko aholkularitza tekniko proiektuaren esparruan (País Valenciako CCOO sindikatuak sustatuta, Lan Arriskuen Prebentzioarako Fundazioaren laguntzarekin), 2006.urtean, Erkidegoko 14 industrialdetako egoera aztertu zen, langileen eguneroko mugikortasuna hobetzeko jarduerak proposatzeko helburuarekin. Oro har, aztertutako industrialde guztiek antzeko arazoak zituzten.
- Azterketa etapa honetan sortutako informazioa etorkizuneko mugikortasun planak garatzeko eta mugikortasuneko planifikazioan eta kudeaketan inplikaturako

agente desberdinei zuzenduriko hedapen eta informazio materiala osatzeko oinarrizko materiala izan da. Horretaz gain, dagoeneko, Jarduera Plan bat duten 8 industrialdeko errealitate zehatzetan sakondu da.

- Hauek izan dira kontuan hartu diren proposamenak: sindikatuek hirigintza eta lurralde antolamenduko organoetan aktiboki parte hartzea, mugikortasunari dagokionez; industrialdeko mugikortasun burua sortzea; pertsona guztiei aukera berdintasuna bermatzen dien enpresako garraio kolektiborako eskubi-dea defendatzea; garraio kolektiboa sustatzea, lanpostura joateko ohiko garraiobide bezala; eta auto pribatua arrazionalizatzea eta konpartitutako autoa sustatzea.
- Era berean, proposatu da mugikortasuna lan araudian, negoziazio kolektiboan eta enpresaren arrisku ebaluazioan sartzea.

Harremana

Toni Montesinos

Lan Osasun eta Ingurumeneko
Idazkaritzako Ingurumen teknikaria
tmontesinos@pv.ccoo.es

Luis Enrique Marquina

Lan Osasun eta Ingurumeneko
Idazkaritzako Ingurumen teknikaria
lemarquina@pv.ccoo.es

Inplikaturako industrialdetako zerrenda

- Alcodar de Gandia Ind.
- Real de Gandia Ind.
- N2 de Alzira Ind.
- El Oliveral de Ribaroja del Túria Ind.
- Rascanya de La Pobla de Vallbona Ind.
- Llíria Ind.
- Sud de Puerto de Sagunto Ind.
- Sepes de Puerto de Sagunto Ind.
- Puerto de Sagunto ospitalea
- Cotes Baixes de Alcoi Ind.
- Pla de San Vicent Ind.
- Pla de Ontinyent Ind.
- Elche Empresa Parkea
- Ciudad del Transporte de Castellón Ind.

Hitzarmen akordioak eta itunak

- Kataluniako Akordio Estrategikoa
- Gesmopoli Proiektua (Katalunia)
- Lleidako Hiritarren aldeko Gizarte Ituna
- Aragoiko Aurrerapenaren aldeko Ekonomia eta Gizarte Akordioa



Kataluniako Akordio Estrategikoa

- Katalunia 1000 industrialde baino gehiago existitzen dira, askotariko hedadura, jarduera eta kokapenarekin. Horiek guztiak, pixkanaka ezarriz joan dira, hirigintza antolamendua eta pertsonen eta merkantzien mugikortasuna kontuan hartu gabe.
- Okupazioaren kalitatea eta ekonomia lehiakortasuna nazioarteko esparrura eramateko Kataluniako Akordio Estrategikoak (Kataluniako gobernuak eginga eta gizarte eta ekonomia agenteekin adostuta 2005. urtean), lehenengo aldiz, hainbat proposamen kontuan hartu zituen, langileen mugikortasun eredu iraunkorrako baterantz aurrera egiteko, eta industrialdetako eta jarduera zentroetako egoera hobetzeko, aipatutako arloari dagokionez.
- Planteatu ziren neurrien artean, honako hau nabarmendu zen: "Irisgarritasun iraunkorreko plan bat diseinatuko da, industrialde nagusietan, enpresa multzoetan eta horniketa handietan. 2005. urterako, hain zuzen ere, eta mugikortasun kudeatzaileen bultzadarekin, 22 industrialdetako irisgarritasun programa pilotuak garatuko dira (...), eta horiek garraibide desberdinak hartuko dituzte barne, hainbat neurriekin, besteak beste: garraio erregularreko linea berriak sustatzea, garraio ordutegiak lan ordutegiei moldatzea, enpresa autobusak industrialdeko autobus bilakatzea eta konpartitutako autoa sustatzea".
- 2008-2011. urtetako Akordio berria asmo hura sendotu da eta, helburu gisa, proposatu da mugikortasuna industrialdetako osoko kudeaketaren barne hartzea. Horri dagokionez, industrialdetako irisgarritasun iraunkorreko politikak funtsezko 3 tresnetan oinarrituko dira: mugikortasun plana, diagnostiko eta proposamen dokumentu gisa (jarduera plana); mugikortasun mahaiak, adostasun eta partaidetzako organo iraunkor gisa; eta mugikortasun kudeatzailea, industrialdean edo horniketatan mugikortasun kontrolaren eta antolaketaren arduradun gisa.
- Generalitateko Gobernuak bere gain konpromisoa hartu du, alde batetik, dagoneko egin diren edo egiten ari diren, Kataluniako 20 industrialdetako mugikortasun planetan eta azterketatan aurreikusitako jarduerak sustatzeko, eta bestalde, planak idazteko eta ezartzeko mugikortasun intentsiboa sortzen duten 30 industrialde eta zentro baino gehiagoetan.

Web orria

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

Gesmopoli Proiektua (Katalunia)

- Industrialdetako mugikortasunaren esparruan modu orokorrean eta irisgarritasun irizpideen arabera jarduteko helburuarekin, 2005ean, Katalunian, Gesmopoli proiektua abian jarri zen. Bost bazkidek sustatu zuten: Bartzelonako Diputazioko Ingurumen Saila, Kataluniako Generalitateko Ingurumen eta Etxebizitza Saila, FESALC, CCOO eta UGT, Europar Batasuneko laguntzarekin.
- Hauek izan dira proiektuaren helburuak: mugikortasun arazo nagusiak identifikatzea eta zenbait jarduera proposamen zehaztea; adostasun akordioak sortzea inplikaturako agente guztien artean; mugikortasun agenteengan oinarritutako kudeaketa sistema espezifiko bat sortzea; erantzunak ematea eta aldaketak sortzea langileen eta enpresaburuen mugikortasun ohituretan; eta kudeaketa esperientzia beste industrialdetara eramatea.
- Gesmopoli proiektua esperientzia pilotu gisa planteatu da, hainbat jarduera barne hartzeko honako helburuarekin: industrialdetako mugikortasun esparruan esku-hartze orokorra garatzea, planifikazioan, agenteen arteko negoziazioan, kudeaketan eta lurralde gaineko jardueran lan eginez.
- Proiektua 6 industrialdetan garatu da: Beuló, Vicen; Pla, Sant Feliu de Llobregaten; Gironako Aireportua; Segre, Lleidan; AgroReus, Reusen; eta Santiga, Santa Perpètua de Mogodan.
- Gesmopoli hainbat etapetan garatu da: mugikortasun planak garatzea, mugikortasun itunak adostea eta sinatzea, industrialdetako mugikortasun kudeatzaileak hezteak, proiektuaren sentsibilizazio, komunikazio eta hedapen jarduerak burutzea industrialdetako langileen artean.
- Gesmopoli proiektuaren esparruan, informazio eta komunikazioko hainbat material garatu da, besteak beste: proiektuko web orria, buletina, mugikortasun kudeatzailearen Eskuliburua eta mugikortasunaren aldeko itunaren Gida.

www.gesmopoli.net
www.mobilitatelpa.cat/



Lleidako Hiritarren aldeko Gizarte Ituna

- Lleidako Udalak eta CCOO eta UGT sindikatuek Hiritarren aldeko Gizarte Itun bat adostu dute, hau da: gehiago parte hartzen duen hiritar solidarioago eta bidezkoago bilakatzea helburu duen tresna bat, hiritar guztiek bizitza kalitate on bat izan dezaten.
- Itunak 2011. urtera arte iraungo du eta 10 kapitulutan egituratuta dago. Horietako bat mugikortasun iraunkorari eta seguruagoari buruzkoa da. Sindikatuen zereginazera zera da: langileen sustapenean eta defentsan laguntzea, Lleidako biztanle gisa, baita gizartean txertatzeko arazoak dituzten beste horiek ere.
- Epe laburrean, Udalak Hiri Mugikortasuneko Plana onesteko eta aplikatzeko konpromisoa bere gain hartu du. Agiri horrek hurrengo urtetan garatu beharreko jarduerak barne hartuko ditu: oinezkoen pasabideen mapa bat egitea eta horien segurtasuna hobetzea; oinezkoentzako 30 zonaldeak eta lehentasunezko zonaldeak gehitzea; bizikletaren erabilera sustatzea, bidegorria handitzea eta aparkalekuak sortzea; autobusaren bidea eta horri lotutako horniketak handitzea; *carsharing* hirian sartzea.



Web orria
www.paeria.es/cat/

Aragoiko Aurrerapenaren aldeko Ekonomia eta Gizarte Akordioa

- Aragoiko Gobernuak eta Aragoiko CCOO, UGT, CREA eta CEPYME sindikatuetakoz gizarte solaskideek Ekonomia eta Gizarte Akordioa sustatu dute (2008-2011), hau da: hainbat gai barne hartzen dituen dokumentu bat, besteak beste: mugikortasun iraunkorrari buruzko gaia. Sinatu duten agenteek, enpresaburuen eta langileen ordez, sustatzen diren ekimen guztien alde egiteko konpromisoa hartu dute gain.
- Mugikortasunaren esparruan, helburua Aragoiko enpresa sareak uanean dituen premiei aurre egitea da, izan ere, hemen-dik eratorritako onurek mesede handia eragingo dute hainbat eremutan, esaterako: murriztuko dira langileek, lanpostuetara joateko, egin behar dituzten joan-etorri anitzetan gertatzen diren in-itinere istripuak. Era berean, ingurumenaren errespetuaren aldeko apustua egiten eta gas kutsagarrien isuriak murrizten dituzten ingurumen sentsibilizazioko jarduerak burutuko dira.
- Enpresetan eta industrialdetan (publiko-etan zein pribatutan) mugikortasun iraunkorreko politika bat sustatzeari esker, honako gai hauei eragin egingo zaie: irisgarritasuna modu arrazionalen eta industrialdea antolatu baino lehen aztertzea; garraio publikoa, enpresetako kolektiboa eta enpresen artekoa eta konpartitutako autoa sendotzea sustatzea; mugikortasun kudeaketako proiektu pilotuak garatzea industrialdeetan (publikoak zein pribatuak), Akordioaren indarraldian zehar.
- Proiektu hauetako lehenengoak Zaragoza Plazako industrialde publikoari eragingo dio eta horri 2009. urtean ekin egingo zaio.

**[portal.aragon.es/portal/page/
portal/DGA/DPTOS/ECONOMIA](http://portal.aragon.es/portal/page/portal/DGA/DPTOS/ECONOMIA)**



3. Nazioarteko Adibideak

- Etxetik eta lanetik arteko doaneko joan-etorria garraio publiko kolektiboan (Bruselako Gune Metropolitarrak - Belgika)
- Ibilgailu pribatuko joan-etorriak murrizteko programa (Intel Corporation - AEB)
- Hiri guneko enpresen mugikortasun plan baten sustapena (La Rochelle Gune Metropolitarrak - Frantzia)
- Kudeatzailea sortzea eta mugikortasun plana garatzea (ING - Belgika)
- Langileen irisgarritasuna hobetzea garraio publiko kolektiboan (Bruselako Aireportua - Belgika)
- Langileen mugikortasun osoko kudeaketa iraunkorra (Volvo - Belgika)
- Lanposturako bide iraunkorrak eta seguruak sortzea (Friburgo - Alemania)

Etxetik eta lanetik arteko doaneko joan-etorria garraio publiko kolektiboan

Bruselako Gune Metropolitarra (Belgika)

- Belgikako administrazioak, hirurogei urteetatik, garraio publiko kolektiboa sustatzen du, langileen eguneroko joan-etorrirako. Eta bereziki, Bruselan eta bere gune metropolitarran, bertan, eguneroko 300.000 langile baino gehiago lanera joaten baitira.
- Era horretan, Herri Administrazioako Ministerioaren 1962. urteko hitzarmenak, zegoeneko, inposatu zuen lanera joateko erabilitako garraioaren txartelaren %60 ordaintzea, eta ondoren, tokiko herri administrazioek erabaki zuten %100era igotzea. Azken neurri horrek 40.000 langile ingururi eragin zion.
- 2004. urtean egindako aldaketek neurri hura zabaltu zuten, lehenengo fase batean, Estatu federaleko 250.000 funtzionarioengana eta enpresa publikoko langilerengana. Helburu nagusia zera zen: enpresaburuak txartelaren %80 inguru ordaintzea eta Estatuak, gainontzeko %20 jartzea (gutxi gorabeherako ehunekoak).
- Jarduera ildo horretan, kontratu bat sinatu zen Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) elkartarekin. Horren bidez, langileek ez zuten txartela ordaindu behar, SNCB elkartak Estatuari faktura orokor bat bidaliko ziolako. Bigarren fase batean, 2005eko otsailean, enpresa pribatuak ere barne hartu ziren, 2,2 milioi langiletik gorako kopuruarekin.
- Lanera garraio publiko kolektiboz doazen langileek, beraz, tituluaren erdia baino gehiago berreskuratzeko eskubidea dute (hitzarmen kolektiboaren eta etxebizitza eta lanpostuaren arteko distantziaren arabera jarritako zenbatekoa), eta diru-itzulera horrek ez du zergarik eragiten.
- Enpresaburu gehienek ordain berbera ematen diete laguntzaile guztiei, baita garraio kolektiboa erabiltzen ez dutenei ere, horiei karga fiskala ez arindu arren, izan ere, arintze hori bakarrik garraio publiko erabiltzen bada aplikatzen baita.

www.b-rail.be

Ibilgailu pribatuko joan-etorriak murrizteko programa

Intel Corporation (AEB)

- Intel Corporation enpresak 52.000 langile ditu Estatu Batuetako hamaika hirietan banatuta, aparkatzeko plaza ugari dituzten hiri inguruko gunetan. Hala ere, garraio publiko zerbitzua oso eskasa da.
- 2004. urtean, enpresaren zuzendaritzak, Ingurumen Agentziaren (EPA) eta langileen laguntzarekin, programa bat sustatu zuten, ibilgailu pribatuko joan-etorriak murrizteko. Helburuak honakoak ziren: aparkalekuko azpiegiturak eta kudeaketa hobetzea, isuriak murriztea eta langileentzat onurak sortzea, eta aldi berean, irudi korporatiboa sustatzea.
- Horretaz gain, Mugikortasun Kudeatzailea sortu zen, honako zereginekin: marketin teknikak aplikatzea langileei informatzeko eta konbentzitzeko; lotura furgonetaren erabilera diruz laguntzea; doaneko aparkalekua konpartitutako autoa erabiltzen dutenei uztea eta etxerako bueltako bidaiak bermatzea; bizikletaren erabilera segurua sustatzea; ordenagailu eramangarrien banaketa kudeatzea telelanerako; langileen parte-hartzea sustatzea; eta mugikortasun iraunkorrari buruzko informazioa zabaltzea, komunikabide desberdinetatik bidez.
- Neurri hauek ezartzeari esker, lortu da, gero eta langile gehiagok konpartitutako autoa erabiltzea, lan zentro gehienetan. Sistema honen erabilera ehunekoak %4 eta %21 artekoak dira, egoitzen arabera; konpartitutako furgoneta ere nagusitzen ari da, egunero joan eta etortzeok sistema gisa.
- Neurri horiek arrakastatsuak izan dira, eguneroko bidaiak murrizteko programa ahalik eta erakargarriena izaten saiatu direlako, langileen artean sustatuz eta bezeroari zerbitzu formula berri bat eskainiz.

Hiri guneko enpresen mugikortasun plan baten sustapena

La Rochelle Gune Metropolitarra (Frantzia)

- La Rochelle Entitate Metropolitarrak 2003. urtean, Mugikortasun Plan bat abian jarri zuen, hiri guneko enpresetan, ibilgailu pribatua ez zen aukerako beste konponbideak emateko helburuarekin, etxea eta lanpostuaren arteko ibilbidean. Langileen kopurua 15.000etik gorakoa zen.
- Egindako inkesta guztietan islatu zen biztanleak oso kontzientziatuta zeudela ingurumen arazoekin eta kutsadurarekin. Horregatik, biztanleei laguntzak ematea ibilgailu pribatua garraio bide iraunkorra-goengatik aldatzeko erronka nagusi bilakatu zen.
- Helburu hura lortzeko, etapa desberdinak gainditu behar ziren: premiak, uneko praktikak eta esperimendatutako zailtasunak identifikatzea; motibazioak, oztopoak eta jardueraren pizgarriak azpimarratzea; itxaropenekin bat egiten duten konponbideak proposatzea; komunikazio erakargarri bat garatzea; erabiltzailei ohiturak aldatzeko laguntzak eskaintzea; eta proposamenak aldatzea, eskaberaren bilakaeraren arabera.
- Lan horiek guztien ondorioz eta garraio premien diagnosiaren ondorioz, hartu ziren lehenengo erabakietako bat loturako autobusaren ordu-tegiak zabaltzea izan zen, merkataritza langileen premiak kontuan hartzeko.
- Denborarekin, abonamendu era berriak sartuz joan da, udaleko langileentzat eta entitate metropolitarrako langileentzat – bat disuasio aparkalekurako eta beste bat etxea eta lanpostuaren arteko autobuserako (1 joan/etorri, lan egindako egun bakoitzeko)-, eta garraio tituluaren kostua bi entitateen pentzura izan da. Neurri horiek, pixkanaka, sektore pribatuko gainontzeko langileengana zabalduko dira.

Kudeatzailea sortzea eta mugikortasun plana garatzea

ING (Belgika)

- Etxea eta lanpostuaren arteko joan-etorriak eta mugimendu profesionalak optimizatu behar zirenez, Belgikako ING enpresak, 2001ean, proiektu bati ekin egin zion Mugikortasun kudeatzailea abian jartzeko (*mobility manager*).
- Hauek ziren egokitutako zeregin nagusiak: ibilgailu pribatua ez zen “aukerako” garraiobideak sustatzea (konpartitutako autoa, bizikleta, oinezkoak, etab.) eta lana antolatzeke era berriak sortze (bide-okonferentzia, telelana, etab.).
- Enpresa hau aitzindaria izan zen Belgikan, izan ere, 2004. urte amaiera arte ez zen Belgikan ezarri, 200 langile baino gehiagoko enpresa guztietan, joan-etorrien lan bat nahita nahiez garatzearen obligazioa. 2006. urtean, aipatutako obligazioa 100 langile baino gehiago zituzten enpresetara zabaldu zen.
- *Mobility manager-en* zereginak diziplina arteko ezaugarriak zituzten: informazio bilketa zentralizatzea, mugikortasuneko diagnosi bat aztertzea eta garatzea, jarduera plan bat definitzea, adostutako jarduerak ezartzea, informazio eta sentibilizazio zentro gisa jardutea, eta aipatutako neurrien funtzionamenduaren ebaluazioa burutzea.
- Zeregin horiek burutzeko, kudeatzaileak enpresaren eta sindikatuen laguntza jasotzen du, eta garrantzi handia ematen zaio aplikatu neurriak adosteari. Jarduera Plana enpresaren jardueraren, langileen profilaren, kokapenaren eta irisgarritasunaren, etab. arabera aplikatzen da.
- *Mobility manager* sortu zenetik, lanera ibilgailu pribatuz doazen langileen kopurua pixkana behera doa, %12ra iritsi arte, garraio kolektiboan egiten dutenak, berriz, etengabe egin du gora.

Langileen mugikortasun osoko kudeaketa iraunkorra

Bruselako Aireportuko (Belgika)

- Brussels International Airport Company (BIAC) enpresa Bruselako Aireportuko operadorea da eta, besteak beste, langileen eta bidaiarien mugimendua kudeatzeaz arduratzen da.
- Bere politikako helburuetako bat garraio publikoa eta garraio pribatuaren arteko harremana hobetzea da, lehenengoaren erabilera egungo %15etik %40era pasatzea lortzeko, 2015. urtean.
- Hori lortzeko, hainbat proiektu sustatu da. Lehenik eta behin, Pegasus Plana aipatu behar dugu. Horrek, gobernu flamenkoaren De Lijn garraio enpresaren laguntzarekin, autobus publikoaren bidezko irisgarritasuna hobetu nahi du, izan ere, langileen %50 aireportutik 20 km-ko radio batean bizi da. Gaur egun aireportuaren inguruko herri desberdinak lotzen dituzten 13 autobus linea existitzen dira, eta ondorioz, pilaketa gutxiago eman dira, egunero, autoz egindako joan-etorriak 18.000etan murriztu direlako.
- Bestalde, Diabolo Proiektua langileen mugikortasunari buruzko azterketa batekin hasi zen, Ambereseko zonaldeak, trenbidearen bidez, aireportuarekin lotzeko. Proiektu honek honako helburuak ditu ere: aldiriko tren hobetzea, bidegorriak sortzea, aparkalekuko politika garatzea, bizikleten eta motorren mesederako, konpartitutako autoaren erabilera sustatzea enpresen artean, garraioko doaneko tituluak, etab.
- Aparkalekua kudeatzeari dagokionez, bidaiariak aireportuko inguruetara iritsi ahal izateari eta langileek loturako autobusak erabiltzeari lehentasuna eman zaie. Enpresek langileen pentzurako aparkalekua ordaindu behar dute, eta behar ez bezala aparkatzearen aurka jarduten da.

Langileen mugikortasun osoko kudeaketa iraunkorra

Volvo (Belgika)

- 1965. urtean Volvo enpresaren turismoen produkzioarako unitate belgikar berri bat inauguratu zen, Oudenaarde herrian. Langileek egunero joan-etorri luzeak egin behar zituztenek, enpresak autobus zerbitzu bat sortu behar izan zuen.
- Lehenengo fasean bideragarritasuna aztertu zen, egin zitekeen aldaketa ikusteko. Horretarako langileei inkesta bat egin zitzaion (garraio sistemak, asebetetze maila, premiak, etab.). Tutoretza batzorde bat sortu zen, langileen ordezkariekin, garraio enpresekin, portuko zuzendariekin, tokiko, herriko eta gobernu nazionalarekin. Azkenik, Jarduera Plan bat adostu zen, eta ondorioz, trafiko koordinatzaile bat izendatzea nahi-taezko bilakatu zen.
- Hauek ziren helburu nagusiak: egin beharreko kilometro kopurua murriztea, diskriminazio negatiborik ez sortzea (ez dago zigorrik ezta hobaririk ere bizikletetarako, etab.), langileei aholkularitza pertsonalizatua bermatzea, autobusetako zerbitzua hobetzea, zergarik gabeko konpentsazio bat ematea, bizikleta era-biltzeagatik, etab.
- Hauek izan ziren jarduera nagusiak: autobus linea berriak abian jarri ziren, eta ibilbide berriak barne hartzeko aukera aztertu zen; konpartitutako autorako aparkaleku berriak sortu ziren (datu base batekin lotuta eta leku horiek behar bezala ez erabiltzearen kontrolarekin); ordutegi malguagoaren alde egin zen eta telelaneko proiektu pilotu bat sustatu zen, besteak beste.
- Aukerako garraiobideetara aldatzea errazagoa da, ohiko garraiobidearekin ase ez badago, beraz, aparkatzeko plazen kopurua murrizteari ekin zitzaion.
- Jarduera hauek barne hartzeko hainbat funtseko faktore eman ziren, besteak beste: mugikortasun bulegoari beharrezko laguntza eskaini zitzaion; enpresak eta langileen ordezkariak inplikatu ziren, administrazioek laguntza eman zuten, komunikazio integratua, mugikortasun bulegoak garatutako lana eta mugikortasun plana etengabe egokitu zen.

Lanposturako bide iraunkorrak eta seguruak sortzea

Friburgo (Alemania)

- Friburgo hiriak 215.000 biztanle ditu (gehi inguruko 400.000 biztanleak) eta 15.300 hektarea okupatzen ditu.
- Hiriko agintariek aplikatutako mugikortasun politikak eta bere gune metropolitarrak, azken urtetan, joan-etorri iraunkorrak sustatu dituzte eta garraio publiko kolektiboa hobetu dute.
- Burututako jardueren artean, honako hauek nabarmendu dira: autobus eta tranbia sarea handitzea, baita bidegorrikoa ere; txartel integratua, transferigarria eta familiarra sartzeari; hiri gunea oinezkoentzat gaitzea eta 30 zonaldeak sortzea; eta aparkalekuak eraikitzea hiriko periferian, eta *bike&ride* eta *park&ride* guneak.
- Langileen joan-etorriari dagokionez, mugikortasun planak enpresetan ezartzearen alde egiten ari da, enpresaburuak motibatuzko jarduerak burutzen ari dira eta ziurtagiriak ematen ari dira mugikortasun iraunkorraren alde egiten duten enpresak saritzeko.
- Friburgoko Udalaren kasu zehatzari dagokionez, finantzatutako "lan txartel" bat sortu da, garraio publiko kolektiboa sustatzeko, eta udal aparkaleku gunea ordaintzeko aparkaleku bilakatu da.
- 1991ean, enpresa desberdineko sindikatuek eta batzordeek "Lanerako bide iraunkorren alde" izeneko taldea sortu zuten helburu bikoitzarekin: mugikortasun iraunkorra sustatzea industrialdeetan eta garraio iraunkorreko programak sortzea.
- Talde honetan honako hauek hartzen dute parte: 20 enpresa baino gehiago (enpresa handiak nagusi9tzen dira), udal gobernua, bertako erakundeak, garraio operadoreak eta enpresen ingurumen taldeak. Hilabetean behin bildu egiten dira informazioa elkar trukatzeko, programa berriak sustatzeko, industria berriak barne hartzeko eta jarduera planak koordinatzeko.
- Hauek dira aplikatu diren neurrienetarikoz batzuk: konpartitutako autoaren aldeko laguntza, garraio txartel integratu bat herrian sartzeari, eta 2002. urtean, mugikortasun iraunkorreko zigilua sortzea.
- Horretaz gain, garraio publiko kolektiboa nabarmen hobetu da, bai bizkortasunari eta zerbitzu frekuentziari dagokionez (autobusek eta tranbiek pasatzeko lehenetsia dute zirkulazioan), eta bai irisgarritasunari eta geltokietako horniketari dagokionez.
- Udal gobernua, periferian, autobus eta tranbia geltokiak lotzen dituen txartela eta taxiko gaueko zerbitzua finantzatzen ditu.

Lanerako mugikortasun iraunkorragoa

35 esperientzia
eta praktika on

