



# L'ACCÉS SOSTENIBLE AL LLOC DE TREBALL

Com ens hi podem desplaçar  
d'una manera més eficient,  
segura i econòmica?

Versió actualitzada 2005  
3a edició



comissió obrera  
nacional de catalunya



# CONTINGUTS

## *In itinere*

1	OBSERVANT LA MOBILITAT ACTUAL: QUINS SÓN ELS PROBLEMES?	
1.1	La dependència econòmica de l'automòbil	4
1.2	El consum ineficient d'energia	6
1.3	Les emissions	8
1.4	El soroll	10
1.5	L'accidentalitat viària	11
1.6	L'ocupació de la via pública	13
1.7	La dispersió territorial	14
1.8	L'exclusió social	15
1.9	La generació de residus	16
2	MODIFICANT ELS HÀBITS INDIVIDUALS: QUINES OPCIONS TENIM A L'ABAST?	
2.1	Compartir el cotxe	18
2.2	Utilitzar el transport públic col·lectiu	20
2.3	Afegir-se al <i>carsharing</i>	21
2.4	Caminar	22
2.5	Anar en bicicleta	23
3	FENT PROPOSTES PER A L'ACCIÓ: COM PODEM CONTRIBUIR AL CANVI?	
3.1	Des de les empreses	25
3.2	Des de les administracions	26
3.3	Des dels operadors de transport	28
3.4	Des dels sindicats	28
3.5	I els treballadors?	29
4	DIFONENT LES BONES PRÀCTIQUES: QUI HA PASSAT JA A L'ACCIÓ?	
4.1	La Zona Franca de Barcelona: mobilitat sostenible al polígon industrial més gran del sud d'Europa	31
4.2	El polígon Gran Via Sud de l'Hospitalet de Llobregat: el compromís de l'administració local i els empresaris	33
4.3	El polígon industrial de Can Sant Joan a Rubí: una iniciativa d'intermodalitat de transport públic amb èxit	34
4.4	Els polígons de la Regió Metropolitana de Barcelona: concertació i pacte per a millorar l'accessibilitat	35
4.5	Els polígons industrials de Granollers: la diagnosi i la definició de propostes per a una mobilitat més sostenible	36
4.6	L'experiència de Vodafone: un pla de mobilitat alternativa	37
4.7	La mobilitat en el Pla d'Acció de la Seguretat Social: ajuts per al transport al personal dels serveis territorials	38
4.8	La experiència d'Ibercarretillas: un acord exemplar al polígon pratenc	38
4.9	La mobilitat a l'Acord estratègic: un pla d'accés sostenible als polígons industrials catalans	39
4.10	L'experiència de la comarca d'Osona: l'anàlisi de la mobilitat a diversos polígons industrials	40
4.11	Les iniciatives d'IBM a Itàlia i de France Telecom a França: grans empreses amb responsables de mobilitat dels treballadors	40
4.12	Dues experiències belgues: avantatges fiscals i econòmics per als desplaçaments entre el domicili i el lloc de treball	41
4.13	L'intercanviador de Quatre Camins: actuacions senzilles per a fomentar la mobilitat en tren	42
4.14	La seguretat viària dels treballadors: l'estudi dels accidents de trànsit a l'entorn laboral	42
4.15	Els polígons de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despí: l'accés a la feina en tramvia	43
4.16	Jornades de mobilitat laboral: la mobilitat sostenible des de l'acció sindical	44
5	PER SI VOLEU SABER-NE MÉS	46

## IN ITINERE

**L**a societat actual ha construït un model de desenvolupament basat en la mobilitat en vehicle privat. El creixement i la dispersió de les ciutats, les facilitats a l'hora d'accedir a un cotxe de propietat i la dependència econòmica dels sectors de l'automoció i del transport per carretera són alguns dels factors que, afegits a la potència de la indústria de l'automòbil, han convertit aquest enginy poc eficient (energèticament parlant) en un element omnipresent en el territori i el paisatge urbà.

El cotxe, certament, ens ha donat una capacitat de moviment i de desplaçament que fa molts anys no teníem, però l'augment del parc de vehicles i els impactes socials i ambientals associats a l'ús que se'n fa a gran escala han dut a que els inconvenients superin els avantatges que comporta. El soroll, les emissions, els accidents, la congestió o el consum d'espai i territori han esdevingut problemes ambientals i socials de primera magnitud –sobretot als nuclis urbans–, que entren en contradicció amb conceptes com la comoditat, la llibertat de moviment o la rapidesa, els quals, a força de missatges publicitaris, s'han convertit gairebé en sinònims d'automòbil.

D'altra banda, l'allunyament dels centres d'activitat laboral dels nuclis urbans ha fet del vehicle privat el sistema de desplaçament que més fan servir els treballadors, ja que molts s'hi han vist obligats de manera habitual. Cal tenir en compte que el creixement urbanístic d'aquests centres –polígons industrials, centres comercials i de lleure, etc.– no ha anat acompanyat d'una planificació acurada en matèria de transport públic col·lectiu, per la qual cosa el cotxe s'ha convertit en un instrument indispensable a l'hora d'accedir al lloc de treball.

Amb aquesta guia volem posar a l'abast dels agents socials i econòmics implicats en el desplaçament dels treballadors a la feina, un conjunt de dades, de reflexions, de propostes d'actuació i d'exemples concrets que contribueixin a transformar progressivament el model de mobilitat actual basat en el vehicle privat a motor, en favor d'alternatives més eficients, segures, econòmiques i saludables.

# OBSERVANT LA MOBILITAT ACTUAL

## Quins són els problemes?

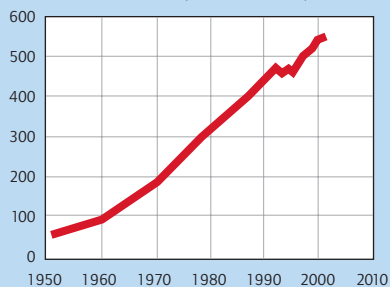
### 1.1 La dependència econòmica de l'automòbil

La indústria de l'automòbil és un dels sectors industrials més importants a escala mundial, tant pel que fa al nombre de treballadors com pel seu pes dins l'economia. Aquest sector no només inclou aquelles empreses que tenen a veure amb el muntatge pròpiament dels vehicles, sinó tot el conjunt de les anomenades indústries auxiliars, que proveeixen les anteriors de tots els elements elèctrics i mecànics, entre d'altres, d'un vehicle a motor.

El cotxe és, per tant, un dels principals motors de l'economia mundial, a més d'una important font d'ingressos per als estats gràcies als impostos que graven la gasolina i la compra dels vehicles (més de 1.000 milions d'euros a Europa cada any només per l'adquisició de vehicles).

A Europa, la indústria de l'automòbil representa el 10% de la producció industrial. Hi ha més de 9 milions de persones que hi treballen directament o indirectament, i les empreses més grans del sector facturen cada any 1,4 bilions d'euros. A Catalunya, el sector dels vehicles automòbils i de les peces de recanvi dona feina a 41.000 treballadors.

Creixement del parc automobilístic mundial (1950-2001)



Font: Signes vitals 2002. Worldwatch Institute  
www.worldwatch.org



El transport públic, en contra dels arguments que de vegades es donen des de la indústria de l'automòbil, afavoreix també la creació d'ocupació, ja que genera el doble de llocs de treball que el cotxe, per viatger i quilòmetre, segons estimacions fetes a França i a Alemanya. Entre els anys 2001 i 2002, per exemple, Transports Metropolitans de Barcelona va ser l'empresa que va crear més llocs de treball.



El parc automobilístic mundial ja supera els 550 milions de vehicles, amb una producció anual de 40 milions d'unitats. Actualment, es produeix un cotxe cada segon. Les previsions auguren que la xifra superarà els 800 milions l'any 2020.



El parc de vehicles a Espanya és de 24 milions d'unitats, 18 de les quals corresponen a turismes, una xifra 300 vegades més gran que la de països com l'Índia o la Xina. En els darrers anys, el nombre de vehicles s'ha multiplicat per cinc.



El parc mòbil català ha crescut també sense interrupció durant els darrers 35 anys. Si a principi dels anys seixanta hi havia matriculats 250.000 vehicles, quaranta anys després el nombre supera els 4,2 milions, dels quals gairebé 3 milions són turismes (67%). Això vol dir gairebé 630 vehicles per cada 1.000 habitants.

#### Evulsió del parc de vehicles a Catalunya (x 1.000)

Tipus de vehicle	1984	1989	1994	1997	1999	2003
Motocicletes	196	273	363	374	398	420
Turismes	1.667	2.097	2.345	2.556	2.785	2.985
Autobusos, camions i altres	285	433	566	638	712	815
Total	2.148	2.803	3.274	3.569	3.895	4.220
Vehicles/1.000 h.	360	464	538	583	627	629

Font: Departament de Medi Ambient. Generalitat de Catalunya

## 1.2 El consum ineficient d'energia

El transport consumeix el 40% de l'energia primària, percentatge que s'incrementa cada any un 6%. La mobilitat en vehicle a motor està, doncs, exhaustint a marxes forçades un recurs energètic no renovable, el petroli, amb l'agreujant que n'obté un rendiment insignificant.

Si s'avalua el conjunt de les activitats relacionades directament o indirectament amb la "producció de transport" –és a dir, la fabricació de vehicles, la creació i manteniment d'infraestructures, etc-, el seu pes energètic supera actualment el 50% del consum total

d'energia mundial. El sector del transport presenta, a més, una escassa diversificació quant als combustibles que utilitza, ja que els derivats del petroli representen prop del 99% de totes les seves necessitats energètiques.

Més del 80% del consum energètic corresponent al sector del transport es produeix en la mobilitat rodada, i més de la meitat d'aquest consum té lloc en l'àmbit urbà, degut fonamentalment a la utilització del vehicle privat en trajectes curts que podrien ser realitzats a peu o en d'altres transports alternatius més eficients.

Consum energètic per mitjà de transport		
Mitjà de transport	Consum relatiu	Eficiència energètica
Bicicleta	0,4	Molt eficient
<b>Anar a peu</b>	<b>1</b>	<b>Molt eficient</b>
Tramvia	1,8	Eficient
Autobús urbà	3,6	Eficient
Ciclomotor	6,3	Poc eficient
Cotxe gasoil/benzina >1,4 - 2,0 l	16,3	Gens eficient
Avió Boeing 727	18,1	Gens eficient

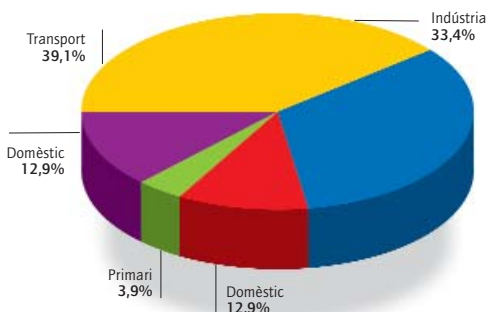
*Pes mitjà per persona: 70 kg A l'anar a peu se li ha donat el valor de referència 1.*



Un cotxe amb un sol ocupant representa una despesa energètica d'entre 15 i 20 vegades superior a la d'un viatant. Si es deixés de fer servir el cotxe i la moto en distàncies inferiors als 3 quilòmetres, s'aconseguiria un estalvi energètic del 60%.



## Consum d'energia final a Catalunya



Els desplaçaments inferiors a 8 km són els responsables del 30% del consum total del sector a Catalunya.

Font: Institut Català d'Energia (ICAEN)



### Com afectarà el preu del petroli al model de mobilitat?

El petroli barat ja és història. Les previsions realitzades per tots els organismes energètics internacionals apunten que el preu del petroli continuarà augmentant durant els propers anys i que podria arribar a superar els 100 dòlars per barril.

Com a conseqüència, el preu de la gasolina i del gasoil també ha anat incrementant i, en alguns casos, ja supera els 120 cèntims d'euro, un fet que està repercutint de forma negativa sobre l'economia domèstica. Aquesta tendència obligarà a molts ciutadans a replantejar-se els seus hàbits de mobilitat i a deixar el cotxe en favor del transport públic col·lectiu.

En un sol any, al món, es consumeix el petroli que la natura ha trigat un milió d'anys en formar.

## 1.3 Les emissions

El transport és una de les principals fonts d'emissió de gasos contaminants al món.

Els desplaçaments en vehicles particulars generen quantitats més grans d'emissions per unitat de distància recorreguda que els viatges en transport públic. Malgrat que s'ha millorat molt en els darrers anys en l'eficiència dels motors i la qualitat dels combustibles, l'increment del parc de vehicles i de desplaçaments, la introducció de motors més potents i una menor ocupació dels vehicles fa que el volum d'emissions continuï augmentant.

### Comparació de les emissions entre el cotxe i l'autobús (per passatger i per km)

Compost	Cotxe	Autobús
CO <sub>2</sub> (diòxid de carboni)	240	70
CO (monòxid de carboni)	21	1
HC (hidrocarburs)	2,9	0,5
NO <sub>x</sub> (òxids de nitrogen)	1,5	0,9

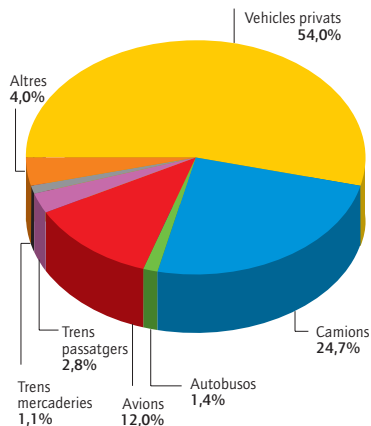
Font: Unió Internacional del Transport Públic (UITP).

**El nombre de morts per malalties derivades de la contaminació atmosfèrica a les ciutats d'Europa iguala actualment al nombre de morts per accident de trànsit (Conferència de Ministres de Salut de la Unió Europea)**

A les ciutats, el transport és, amb diferència, la principal causa de contaminació, degut al gran nombre de vehicles que hi circulen diàriament. Les emissions dels tubs d'escapament dels vehicles a motor generen la major part de la contaminació atmosfèrica urbana i més d'una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.



### Emissions de CO<sub>2</sub> a Catalunya procedents del transport







## Complirem amb el Protocol de Kyoto?

El transport és el responsable d'entre el 15 i el 20% dels 6.000 milions de tones anuals d'emissions mundials de CO<sub>2</sub> que procedeixen de l'activitat humana, i un 85% d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodats. El transport públic, en canvi, representa només el 2,1% de les emissions totals.

A la Unió Europea, les emissions que provoca el transport van augmentar un 15% entre 1990 i 1998. Actualment, aquest sector és el responsable d'un 30% de les emissions totals de CO<sub>2</sub>, i les previsions són que el percentatge s'incrementi en els propers anys. Aquestes xifres no ajuden a complir el Protocol de Kyoto, l'acord internacional subscrit l'any 1997 que pretén fer front al canvi climàtic associat a l'escalfament del planeta –l'efecte hivernacle–, i que en bona mesura el causen les emissions de gasos com el CO<sub>2</sub>.

A Espanya, les emissions de CO<sub>2</sub> que genera el transport privat creixen molt per damunt de qualsevol altre sector i han superat en més de 3,5 punts les emissions que els correspon per tal que l'any 2010 l'Estat pugui complir els compromisos de Kyoto (0,7%).

Si es reduís el consum de gasolina en un 10%, l'emissió de CO<sub>2</sub> –el principal gas amb efecte hivernacle– disminuiria en 1,5 milions de tones i s'estalviarien 400.000 tones de petroli.



El fet que una família mitjana faci servir el cotxe, suposa un consum aproximat de 1.500 litres anuals de combustible. Per cada litre de gasolina consumit, el motor emet 2,4 kg de CO<sub>2</sub>, mentre que per cada litre de gasoil emet 2,6 kg. Al llarg de la seva vida útil (uns 150.000 km, aproximadament), un automòbil haurà emès uns 15.000 kg de CO<sub>2</sub>.

## 1.4 El soroll

Un altre aspecte a tenir en compte en relació amb la contaminació dels vehicles és el soroll, ja que el trànsit produeix el 80% del soroll ambiental a les zones urbanes.

La contaminació acústica està relacionada amb les malalties cardiovasculars i

amb la pèrdua d'oida, així com també amb alteracions del sistema nerviós (estrès, irritabilitat, tensió...), fatiga, insomni crònic i sensació de malestar general, problemes de concentració, alteració dels processos d'aprenentatge i dificultats de comunicació i de relació social.

### La mesura de la pressió sonora

Font sonora	Nivell en decibels (dB)	Sensació Subjectiva	Sensació Objectiva
Avió comercial enlairant-se, a 100 m	130	Quasi intolerable	Dolor
Cotxe a 100 km/h	100	Molt sorollós	Molèstia greu
Camió arrencant, a 10 m	95	Molt sorollós	Molèstia greu
Motocicleta accelerant	90	Molt sorollós	Molèstia greu
Carrer trànsit normal	70	Sorollós	Molèstia
Conversa normal	50	Poc sorollós	Plaer
Brisa suau en fulles d'arbre	15	Silenciós	Pau

L'escala decibèlica respon a una expressió matemàtica logarítmica, Així, la duplicació del soroll no es produeix quan es dobla el nombre de decibels, sinó amb un simple augment de 3 decibels.

**Un sol cotxe a 4.000 r/min fa el mateix soroll que 32 cotxes a 2.000 r/min.**

*Font: "La Mobilitat Sostenible". Ajuntament de Barcelona*



**Un 20% de la població europea veu afectada la seva qualitat de vida a causa del soroll, segons dades de la Comissió Europea. Es calcula que a Espanya més de 9 milions de persones viuen sotmesos a nivells de soroll superiors o iguals a 65 decibels.**

## 1.5 L'accidentalitat viària

Els accidents de trànsit ocasionen a l'any prop d'un milió de morts directes arreu del món. Els accidents de trànsit suposen la desena causa de mort en totes les edats, i la segona en el grup de 5 a 44 anys.

Es preveu que l'any 2020 el nombre de morts superi els 2.400.000. Les estadístiques que cada any publiquen els organismes i institucions internacionals posen de manifest que l'accidentalitat ha esdevingut un problema de difícil resolució que desborda l'actuació preventiva, educativa o dissuasòria de les administracions públiques, malgrat els esforços que s'esmercen any rera any.

A la Unió Europea, cada dia hi ha més de 120 morts en accidents de trànsit (43.000 morts a l'any), i més de 4.500 ferits de diversa consideració. Una tercera part de les morts corresponen a joves menors de 25 anys, i els viants i ciclistes acostumen a ser els més afectats. La major part de morts es produeixen a la carretera, però, en canvi,

és a les ciutats on es produeixen tres quartes parts dels accidents amb víctimes (un 19% són vianants).

El *Llibre Blanc del Transport a la Unió Europea*, aprovat l'any 2001, té com a objectiu reduir un 50% el nombre de morts des d'ara fins l'any 2010. Segons el Llibre, correspon a les autoritats nacionals i locals adoptar les mesures proposades.

### Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport (Base = 100–cotxe)

Tipus de vehicle	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Font: *Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats*. Comissió Europea/ Generalitat de Catalunya (versió en català).



A l'Estat espanyol, cada any hi ha uns 40.000 accidents de trànsit amb un origen "laboral" (al voltant d'un 40% del total d'accidents), en els quals hi moren prop d'un miler de persones. Es tracta d'accidents que es produeixen "in labore", és a dir, treballant, o "in itinere", desplaçant-se cap o des del centre de treball.

Un de cada 9 accidents laborals que causen baixa a Espanya és de trànsit. Els accidents laborals van costar 96.000 milions d'euros l'any 2003.



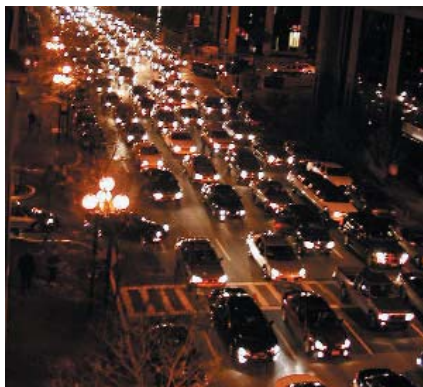
### La mobilitat és un factor de risc laboral

Anar i tornar de la feina en vehicle privat a motor suposa, per a molts treballadors, un risc afegit per a la seva salut. La **Llei general de la seguretat social** (Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny), recull en l'article 115 el concepte d'accident de treball. El defineix com "tota lesió corporal que el treballador pateixi a conseqüència del treball que realitzi per compte d'altri".

L'esmentada norma assenyala també que tenen consideració d'accident "el que pateixi el treballador en anar o en tornar del lloc de treball". Aquests són, precisament, els que es coneixen com a accidents *in itinere*. La jurisprudència ha definit de manera més precisa el que es considera per accident *in itinere*, ja que puntualitza el següent:

- L'accident s'ha de produir en el recorregut habitual entre el lloc de residència i el de treball.
- No s'han de produir interrupcions durant aquest recorregut habitual.

Cal assenyalar que l'empresari ha de declarar tant els accidents que es produeixen durant la jornada laboral com els accidents *in itinere*, i han de quedar recollits en un registre. L'anàlisi d'aquest registre ha de permetre estimar quin és el pes dels accidents de treball relacionats amb la mobilitat al lloc de treball.



#### Accidents de treball "in itinere" a Catalunya (2001-2004)

Any	Nombre d'accidents
2001	12.859
2002	13.037
2003	14.018
2004	17.341
2005	10.520 (fins a juliol de 2005)

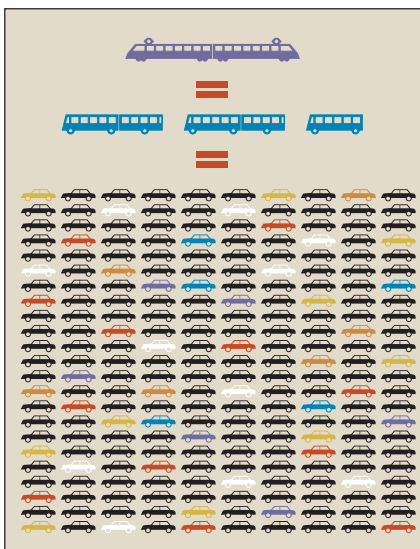
Font: Generalitat de Catalunya

## 1.6 L'ocupació de la via pública

Les vies de circulació i els aparcaments són grans consumidors d'espai a les ciutats. Prop d'una tercera part del sòl urbà hi està destinat. Els vehicles, aturats o en moviment, són un element habitual del paisatge urbà amb el que cal estar familiaritzat per moure-s'hi de forma segura.

La coincidència d'horaris pel que fa a l'entrada i la sortida dels centres de treball o de formació provoca també que un percentatge molt elevat dels desplaçaments es facin en franges horàries molt concretes. Això fa que durant alguns moments del dia els carrers de les ciutats i, sobretot, les vies d'entrada o sortida dels nuclis urbans es vegin atapeïdes de vehicles privats, ocupats majoritàriament per una sola persona.

Els carrers i les vies, tanmateix, no es poden ampliar indefinidament per donar cabuda al nombre creixent de vehicles que cada dia entren o surten de les ciutats, menys encara quan l'allau de cotxes afecta la qualitat de vida dels seus habitants.



Quatre cotxes aturats ocupen una mitjana de 16 m<sup>2</sup> de calçada (en moviment molt més, ja que s'hi ha d'afegir l'espai de seguretat entre vehicle i vehicle). Si fem sortir els seus ocupants i els posem un al costat de l'altre a la vorera, l'espai que ocupen es redueix fins a uns 2 m<sup>2</sup>, un 12%!

## 1.7 La dispersió territorial

El progressiu augment de les distàncies entre els habitatges i els llocs de treball a causa de la dispersió de les ciutats i el canvi d'hàbits de la població en relació al seu lloc de residència habitual, no fan altra cosa que estimular la mobilitat en vehicle privat.

En les darreres dècades, a més, s'ha teixit una xarxa d'infraestructures viàries més i més densa en la línia de connectar-ho tot amb tot. Aquest ha estat un dels principals factors moduladors de la distribució del creixement urbà en el territori i també un dels principals definidors del model urbanístic. El model dona poques opcions per accedir a d'altres formes de mobilitat, fins al punt que les ciutats continuen creixent en funció del cotxe.

Aquesta dispersió territorial i les congestions viàries que es produeixen en coincidir milers de vehicles en determinades hores del dia a les entrades o sortides de les grans ciutats fa que els treballadors perdin molt de temps per a desplaçar-se. Cal assenyalar que els embussos de circulació han provocat que la velocitat mitjana dels vehicles a les ciutats s'anés reduint progressivament fins al punt que, en algunes urbs europees, aquesta velocitat és la mateixa que la dels carros que circulaven a principis del segle XX, uns 15 km/h.

Així, algunes de les millores que els treballadors aconsegueixen per mitjà de la negociació col·lectiva –com, per exemple, la reducció del còmput total d'hores anuals- s'acabin perdent en temps i en diners a causa dels desplaçaments quotidians de casa a la feina.



**El temps perdut en els embussos representa una pèrdua d'entre un 0,5 i un 1% del Producte Interior Brut (PIB) en els països de la Unió Europea.**

## 1.8 L'exclusió social

Els canvis en l'ordenació del territori i la dispersió dels polígons industrials i centres d'activitat empresarial, han fet del cotxe gairebé l'única alternativa que tenen molts treballadors per arribar a la feina, ja que la distància entre el lloc de residència i el de treball fa que no sigui possible anar a peu o en bicicleta.

A la major part d'aquests polígons industrials –més de 200 només a la Regió Metropolitana de Barcelona–, els serveis de transport públic també són

pràcticament inexistents, i els de transport de treballadors en autocars només existeixen en el cas de grans empreses, tot i que hi ha una clara tendència a la baixa quant a l'ús que se'n fa.

La necessitat de disposar d'un vehicle privat per desplaçar-se fins a la feina, a més de comportar una despesa elevada per a l'economia domèstica, també crea desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball, ja que qui no té cotxe o carnet de conduir pot veure's abocat a haver de renunciar a una feina.

### Diferències de gènere en les pautes i hàbits de la mobilitat laboral (2000)

Sistema de desplaçament	Dona	Home
A peu	29,9	14,2
En cotxe o moto	35	61,8
En transport públic col·lectiu	29,6	16,2
Cotxe/moto + transport públic	1,0	1,8
Altres	0,6	3,3
No es desplaça	3,0	2,1
NS/NC	0,9	0,6

Font: Enquesta de la Regió de Barcelona. Autoritat del Transport Metropolità.



**Els col·lectius amb més risc d'exclusió laboral pel fet de no disposar de cotxe o de no tenir carnet de conduir són les dones, els joves i els immigrants extracomunitaris.**

**Des del punt de vista social, la presumpció d'accés universal a la feina en cotxe és discriminatòria, ja que gairebé la meitat de la població adulta no té permís de conduir.**

## 1.9 La generació de residus

Un vehicle a motor està format per unes 15.000 peces i conté diversos fluids necessaris per a garantir que funcioni correctament: olis, refrigerant, líquid de frens, líquid de bateria, carburant, etc. A més, s'hi poden trobar fins a 600 tipus de materials diferents, com ara el vidre, els plàstics, els metalls, el cuir, les gomes i molts d'altres.

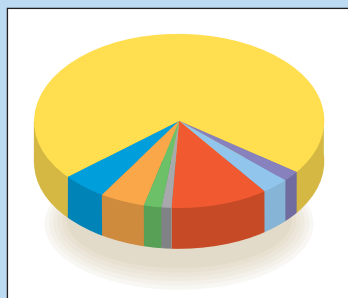
Per bé que actualment els cotxes es fabriquen amb un elevat percentatge de peces reciclables, els automòbils que es desballesten contenen també molts elements no recuperables. En general, un 75% d'un cotxe es pot reciclar fàcilment, mentre que el 25% restant està format per elements difícils de reintroduir en el cicle productiu.

Quan un automòbil arriba a una planta de reciclatge, en primer lloc es buiden tots els líquids i posteriorment s'extreuen els components més voluminosos –bateria, pneumàtics, motor, etc.– per a tornar-los a fer servir gràcies als mercats de segona mà. Hi ha elements, tanmateix, que són desmuntats a fi d'aprofitar alguns dels metalls que contenen, com ara el platí o el rodi. Finalment, es desmunten els plàstics, també per a tornar-los a aprofitar. Cal tenir en compte, però, que algunes de les parts són difícils de reciclar, ja que tenen una composició tan

heterogènia que econòmicament no és viable seguir el procés de separació. Les llantes i les llunetes tèrmiques en són dos exemples.

Segons les directives de la Unió Europea, l'any 2006 el 85% del pes dels vehicles fora d'ús haurà de ser reutilitzat i reciclat, i aquest percentatge haurà d'anar augmentant fins arribar al 95% l'any 2015.

Materials emprats en l'automòbil  
(% en pes)



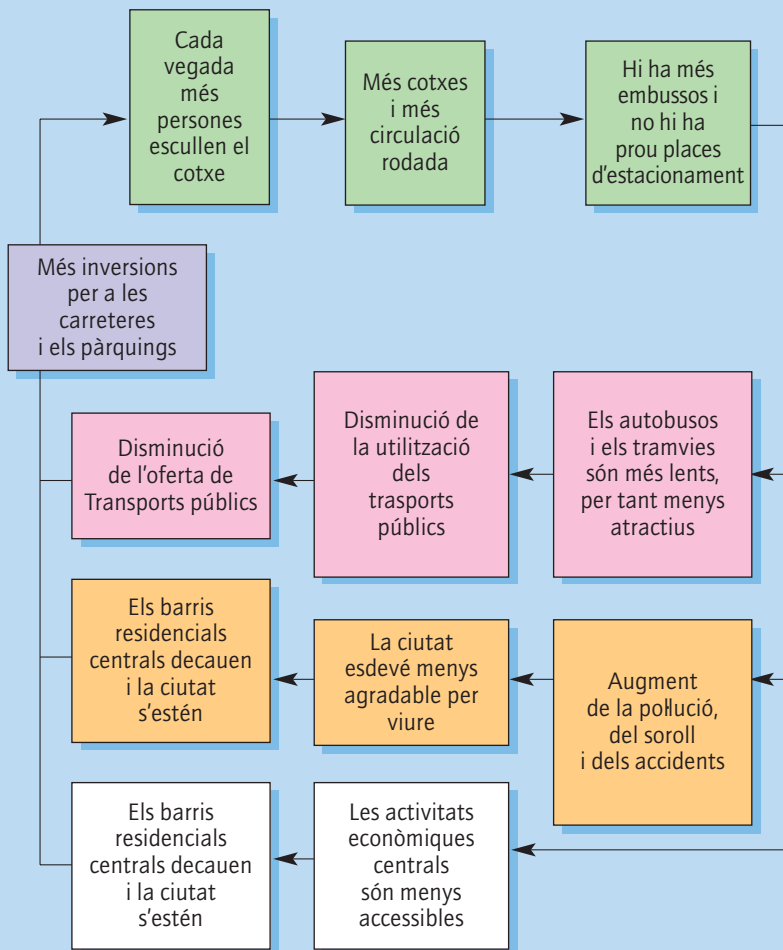
Metalls	71%	Tèxtil	1%
Fluïds	2%	Productes naturals	2%
Vidre	3%	Cautxú	5%
Plàstics	11%	Altres	5%

Font: Revista Subproductes





## El cercle viciós de la mobilitat insostenible



Font: Desplaçar-se millor dins la ciutat (Unió Internacional dels Transports Públics)

# MODIFICANT ELS HÀBITS INDIVIDUALS

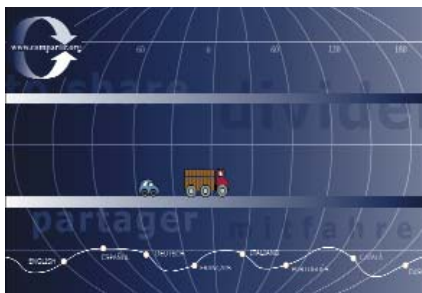
## Quines opcions tenim a l'abast?

### 2.1 Compartir el cotxe

L'ús habitual del cotxe no només comporta una inversió important de temps, sinó també de diners. La despesa econòmica arriba en alguns casos als 250 € mensuals, per bé que la mitjana se situa sobre els 150 €.

Així, per reduir la despesa econòmica que representa anar cada dia a la feina en cotxe, tenim la possibilitat de compartir el vehicle amb altres persones que facin el mateix recorregut que nosaltres. Això és el que, tècnicament, s'anomena carpooling. Al capdavall, cada cotxe té una capacitat mitjana de 4 passatgers, a més del conductor, raó per la qual si l'ocupació que se'n fa és la màxima, es contribueix a reduir el nombre de vehicles en circulació (fins a 4), disminueixen els impactes ambientals (emissions, soroll, etc.), millora la seguretat viària i, naturalment, permet estalviar molts diners i maldecaps.

Als països menys desenvolupats, el nombre reduït de vehicles fa que compartir el cotxe sigui un fet habitual. En alguns països més desenvolupats, tanmateix, l'excés de vehicles i la constatació dels elevats costos de manteniment han portat a una part dels ciutadans a posar en pràctica la mateixa solució, sense que això suposi una pèrdua de "qualitat de vida" o de riquesa.



Pàgina web del servei "Compartir cotxe"

[www.compartir.org](http://www.compartir.org)



**Més del 40% dels viatges en cotxe fan distàncies inferiors a 3 km, i la seva ocupació mitjana és d'1,2 persones per vehicle. Al voltant d'un 80% dels vehicles, quan circulen, van ocupats habitualment per una sola persona.**

## Estalviem energia i diners



Una família de quatre persones resident a l'Àrea Metropolitana de Barcelona que fa uns desplaçaments anuals de 16.000 km amb cotxe, consumeix uns 800 litres de gasolina.

Si la mateixa família deixa de dependre tant del cotxe i passa a fer el 60% dels desplaçaments en tren de rodalies, metro o autobús (per exemple, en els desplaçaments diaris a la feina) i va a peu o en bicicleta en les distàncies curtes, aconsegueix reduir en més d'un 50% el seu consum energètic. Si, a més, es renova el cotxe familiar per un altre de més eficient, es fa un manteniment adequat i es posa en pràctica una conducció energèticament eficient, l'estalvi arriba al 60%.

## Costos aproximats per quilòmetre, en cotxe(directes i indirectes)

### Costos directes

Combustible	0.02 €
Lubrificants	0.01 €
Pneumàtics	0.01 €
Manteniment i reparacions	0.02 €
Propietat	0.15 €
ITV	0.01 €
IVTM	0.01 €
Assegurances	0.07 €
Aparcament	0.06 €
Multes	0.01 €
Peatges	0.05 €
<b>Total costos directes</b>	<b>0,42 €</b>

### Costos indirectes

Temps de trajecte	0.14 €
Inversions en infraestructures	0.03 €
Temps d'accés i espera	0.07 €
Increment per congestió	0.06 €
Accidents	0.06 €
Contaminació atmosfèrica	0.02 €
Contaminació acústica	0.01 €
<b>Total costos indirectes</b>	<b>0,39 €</b>

**TOTAL €/km 0.81€**

Font: Autoritat del Transport Metropolità (ATM)



## 2.2 Utilitzar el transport públic col·lectiu

Quan el lloc de residència està allunyat d'una parada de transport públic, hom pot recórrer a una altra solució per tal d'evitar el desplaçament en vehicle privat fins al lloc de destinació, sobretot en aquells casos en què els embussos i les congestions de trànsit, i la consegüent pèrdua de temps, són un fet habitual.

Es tracta de posar en pràctica la intermodalitat, és a dir, la combinació del cotxe amb altres mitjans de transport públic col·lectiu. Així, hom es pot desplaçar en cotxe fins a la parada de tren o autobús més propera i, des d'allí, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació. La construcció d'aparcaments a prop d'algunes estacions de ferrocarril (el que s'anomena park and ride) té com a objectiu, precisament, oferir als ciutadans

la possibilitat de practicar el transport intermodal per millorar l'accés a la gran ciutat o a la perifèria.

D'altra banda la integració del preu de les xarxes de transport públic que donen servei a una conurbació o àrea urbana és un element clau per a fomentar-ne l'ús. L'efecte principal no és el d'abaratir el preu del transport, sinó el de projectar una imatge integrada de la xarxa sobre l'usuari perquè vegi que, en la pràctica, es pot fer servir de forma il·limitada en un determinat desplaçament.

Abans de la integració, els usuaris coneixiem les línies de transport que paraven prop de casa nostra i, de forma somera, l'estructura de la xarxa de metro. Després de la integració, la pròpia curiositat de les persones ens impulsa a preguntar-nos: fins a on puc arribar amb aquest bitllet?



### Quant costa un viatge en transport col·lectiu?

Fent servir el títol integrat T-10, que correspon a la Zona 1, un viatge en tramvia ens costa 0,63 € i tenim la possibilitat de combinar-lo amb altres mitjans de transport públic col·lectiu fins a un màxim de quatre desplaçaments per bitllet (0,15 € per desplaçament, si es fan tots quatre).

Encara que només tinguéssim en compte la despesa en carburant, 10 quilòmetres fets en cotxe per la ciutat, costen aproximadament 0,80 €. tres fets en cotxe per la ciutat, costen aproximadament 0,80 €.

## 2.3 Afegir-se al carsharing

Una modalitat de fer servir el cotxe que s'està estenent a les principals ciutats europees és la del carsharing, en la que un grup de ciutadans fan ús de forma individual d'una flota de cotxes col·lectiva.

Quan ja ha formalitzat la reserva, l'usuari del carsharing pot accedir a l'interior del cotxe de diverses maneres. La més habitual és fent servir una clau que es guarda en un lloc de l'aparcament, si bé algunes xarxes estan instal·lant aparells electrònics que permeten als usuaris accedir al cotxe de la mateixa manera que s'accedeix als serveis d'una terminal bancària: introduint una targeta de beneficiari en el pany o en l'ordinador a bord del vehicle. Un cop la central ha comprovat la identitat del beneficiari i que el servei que es disposa a prestar es correspon amb la reserva feta prèviament, el cotxe es pot engegar.

El fet de compartir la propietat d'un vehicle suposa necessàriament un increment dels estalvis en inversió i manteniment. La major part dels cotxes que no es fan servir "professionalment" passen el 95% del temps de vida aparcats. Compartir l'ús d'un cotxe vol dir incrementar-ne el nivell d'ús i, per tant, disminuir els costos fixos unitaris.

### Catalunya també practica el carsharing



La Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic van constituir el 2003 la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, mitjançant la qual s'ha organitzat la primera xarxa de carsharing a Catalunya i a Espanya.

Durant el primer any, el servei es desplega a la ciutat de Barcelona a través d'una catorzena d'aparcaments, cèntrics i ben comunicats en transport públic. Posteriorment, la xarxa arribarà a la resta de municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona i, a partir del tercer any, a la resta de Catalunya.

Podeu consultar les condicions i les tarifes al web [www.catalunyacarsharing.com](http://www.catalunyacarsharing.com)



Una família client de carsharing estalvia, de mitjana, entre 1.800 i 2.500 € anuals en els costos derivats de la seva mobilitat. El carsharing redueix, a més, el consum de carburant per persona en més d'un 50%.

## 2.4 Caminar

Per a distàncies inferiors a dos quilòmetres, moure's a peu és el mitjà de desplaçament més eficient; molt més eficient que qualsevol mitjà de transport motoritzat i, naturalment, molt més saludable.

La velocitat mitjana de desplaçament a peu per ciutat en un dia laborable -respectant en tot moment les normes de circulació per a vianants- és d'aproximadament un metre per segon. Això vol dir que es triga al voltant d'uns 15 minuts en recórrer un quilòmetre. En alguns casos, i en determinades hores del dia, anar a peu és, fins i tot, tan ràpid com anar en cotxe, ja que l'augment del nombre d'automòbils ha reduït d'una manera molt important la velocitat mitjana que aconsegueixen.

Anar a peu, a més, contribueix a millorar la condició física, evita els maldecaps d'haver de conduir i aparcar el cotxe, permet gaudir de la ciutat, estalvia energia i no contamina.

El tractament adequat de les vores i dels espais de vianants, així com l'actitud respectuosa per part dels conductors són, doncs, dos aspectes fonamentals per a pacificar el trànsit i garantir la seguretat dels qui es desplacen a peu.



### La velocitat aproximada de desplaçament a peu (per grups d'edat)

Edat	m/s
Menys de 15 anys	1,58
16 a 30 anys	1,57
31 a 60 anys	1,40
Més de 60 anys	1,16

Font: Ajuntament de Barcelona.



La major part dels desplaçaments per la ciutat són inferiors als dos quilòmetres i mig, de manera que anar a peu pot substituir perfectament l'ús del cotxe.

## 2.5 Anar en bicicleta

La bicicleta és un mitjà de transport més ràpid que el cotxe per ciutat, si es calcula el temps de porta a porta. A més, té uns efectes molt beneficiosos per a la salut de les persones i per al medi urbà. Això no obstant, mentre que a moltes ciutats europees més del 25% dels seus ciutadans fan servir diàriament la bicicleta, menys d'un 1% dels desplaçaments a Catalunya es fan en aquest mitjà.

Es considera que la bicicleta és adequada per a distàncies inferiors als 8 km, distància en la que pot substituir còmodament el vehicle privat. La bicicleta és un mitjà compacte, relativa-

ment ràpid (velocitat mitjana en zona urbana de 15-25 km/h), accessible, flexible, sana i ecològica. A més, la incorporació de petits motors elèctrics a les bicicletes està contribuint a la seva difusió i en molts països ha fet augmentar l'interès de la població per fer-la servir.

Ara bé, malgrat els avantatges que presenta respecte el cotxe per ciutat –consumeix menys energia, causa menys despesa econòmica, redueix la contaminació atmosfèrica i del soroll-, la bicicleta és encara el mitjà menys utilitzat a les ciutats espanyoles, tot i les característiques geogràfiques i climàtiques favorables de la major part d'elles.

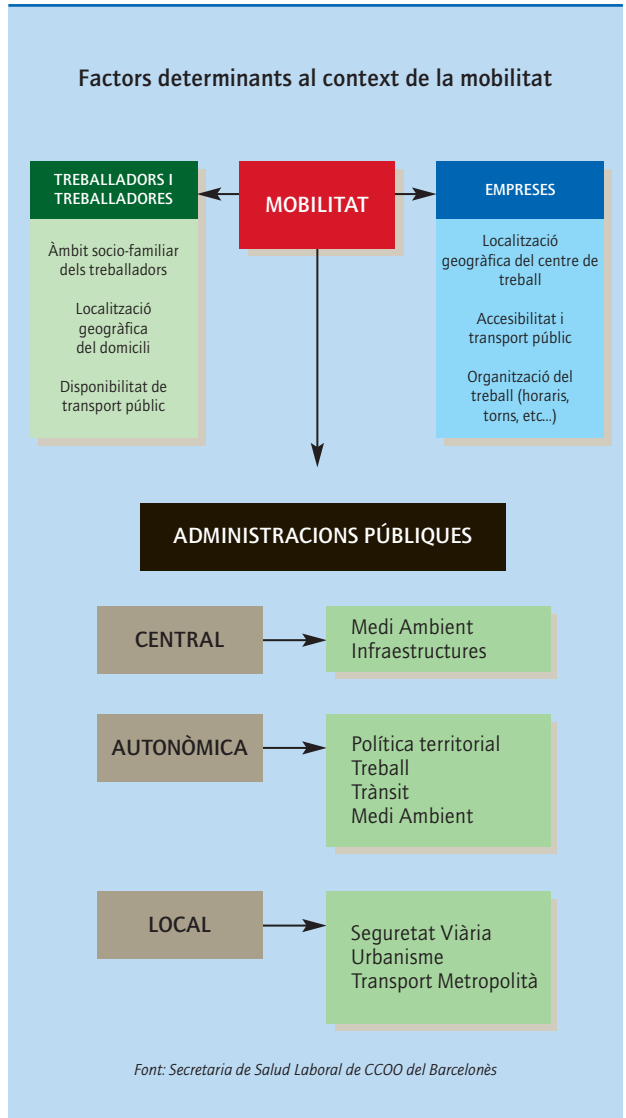


La distància recorreguda cada any en bicicleta a la Unió Europea és de 70.000 milions de quilòmetres. Al capdavant hi ha els Països Baixos, amb una mitjana de 1.020 quilòmetres per habitant i any.

# FENT PROPOSTES PER A L'ACCIÓ

## Com podem contribuir al canvi?

La implantació progressiva d'un model de mobilitat més sostenible i segur per als treballadors depèn de tots. És una responsabilitat compartida, ja que la major part de les actuacions que es poden dur a terme per avançar-hi no depenen d'un sol agent social o econòmic, sinó que s'han de dur a terme a partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors que hi estan implicats. Tot seguit es proposa un conjunt de mesures que diferents sectors i agents socials tenen al seu abast per millorar la mobilitat dels qui es desplacen al seu lloc de treball.







## DES DE LES EMPRESES

- Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de la mobilitat dels treballadors i en l'assumpció d'una part dels costos socials, econòmics i ambientals de les polítiques d'externalització de la producció actuals.
- Subvencionar una part del cost econòmic de la mobilitat dels treballadors en aquells casos en què la persona opti per un mitjà o un sistema de transport sostenible: carpooling o carsharing, transport públic, bicicleta, etc. Les empreses amb una mobilitat més sostenible, segura i econòmica tenen una competitivitat més gran en termes comparatius.
- Reordenar, en la mesura del possible, els torns i horaris a fi de reduir la coincidència horària d'entrada al lloc de treball, sense que això comporti tensions addicionals entre els treballadors.
- Potenciar el transport col·lectiu d'empresa per afavorir el descans dels treballadors, estimular l'estalvi econòmic, evitar el risc d'accidents in itinere, etc.
- Ampliar el dret al transport públic col·lectiu de les empreses als treballadors de les subcontractades, serveis de manteniment i serveis auxiliars en general, tot establint acords amb les empreses proveïdores.
- Afavorir la implantació del carsharing a l'empresa, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.
- Evitar o corregir les desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball pel fet de no tenir cotxe propi o no poder-ne disposar regularment.
- Crear la figura del gestor de la mobilitat a les grans empreses i els polígons industrials que contribueixi a millorar l'accés dels treballadors en mitjans o sistemes de transport sostenibles.
- Valorar la variable mobilitat in itinere i l'accessibilitat al centre de treball com un factor de risc laboral, i incorporar-la en l'avaluació dels riscos de l'empresa.
- Incorporar en els contractes de treball el compromís per part de l'empresa de facilitar títols de transport al treballador a fi de fomentar la utilització del transport públic col·lectiu en substitució del vehicle privat.
- Incloure una auditoria de la mobilitat en el moment de fer els estudis per a obtenir un sistema de certificació de qualitat EMAS o ISO.
- Crear aparcaments de bicicletes, adequats i vigilats, a l'interior de les empreses.
- Aprofundir en l'estudi de la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral.
- Internalitzar els beneficis socials i econòmics que derivin de la mobilitat sostenible dels treballadors en el balanç comptable de les empreses.
- Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.
- Estudiar les relacions de cooperació entre empreses per a reduir la mobilitat obligada en vehicle privat i reduir el nombre d'accidents.



## DES DE LES ADMINISTRACIONS

- Aprofundir en l'estudi dels accidents de treball in itinere i del trànsit en horari laboral, i de la relació entre creixement econòmic i sinistralitat laboral.
- Estudiar la incidència dels factors psicosocials i de l'organització del treball en l'accidentalitat.
- Impulsar la creació d'oficines o centres per a promoure la mobilitat sostenible i del transport públic col·lectiu en l'accés als polígons industrials o grans centres comercials i de lleure.
- Fomentar la concertació de posicions entre empreses, sindicats i treballadors per millorar en clau sostenible la mobilitat i l'accessibilitat als polígons industrials i grans centres comercials.
- Impulsar el teletreball com a nova forma de desenvolupar les tasques professionals sense haver d'estar present en el centre de treball.
- Potenciar els sectors industrials i productius relacionats amb els diferents mitjans de transport públic col·lectiu a l'objecte d'anar incrementant els llocs de treball de la mobilitat sostenible.
- Incorporar la política de transport en l'ordenació territorial i en la planificació urbanística, tot considerant l'accés sostenible com un dret de tots els treballadors.
- Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de mobilitat sostenible per als treballadors i en la progressiva internalització dels costos socials, econòmics i ambientals de les actuals polítiques d'externalització de la producció.
- Fomentar la creació d'aparcaments de dissuasió a les estacions de tren o parades d'autobús perquè els treballadors que no tenen parades de transport públic col·lectiu a l'abast hi puguin deixar el cotxe i desplaçar-se còmodament i sense embussos.
- Fomentar l'ús del vehicle compartit entre veïns, familiars, amics i companys de feina, per exemple, que visquin i treballin a prop els uns dels altres. Impulsar una agència catalana del cotxe compartit i potenciar fiscalment.
- Impulsar una agència catalana del cotxe compartit, i atorgar avantatges fiscals als usuaris d'aquesta modalitat de transport.
- Tendir a la compactació urbanística –crear àrees multifuncionals– en lloc de la difusió –àrees monofuncionals– a fi d'escurçar distàncies entre l'habitatge, el lloc de treball i les àrees de servei. Això no ha de comportar, tanmateix, la hiperdensificació de les àrees urbanes.
- Exigir la incorporació del cost del transport en el cost d'urbanització per tal que els promotors de polígons industrials o centres multiserveis desenvolupin les seves actuacions tot incloent-hi una xarxa de transport públic col·lectiu eficient.
- Incorporar els plans de mobilitat en el disseny dels polígons industrials i els

centres multiserveis per afavorir la utilització del transport públic o d'altres mitjans de transport alternatius al vehicle privat a motor.

■ Atorgar la llicència d'activitats només a aquelles empreses i indústries que hagin elaborat o previst un pla de mobilitat sostenible per als seus treballadors, que hagin reduït el nombre de places d'aparcament privat i que ofereixin alternatives de mobilitat als empleats.

■ Considerar els accidents de trànsit com un factor de risc laboral a l'objecte d'internalitzar els costos socials i sanitaris en el balanç econòmic dels països, i avançar en l'aspecte de considerar-los com a problema col·lectiu.

■ Donar suport tècnic als gestors de mobilitat que es vagin creant arreu del territori, especialment als polígons industrials.

■ Difondre entre les empreses aquelles experiències de mobilitat sostenible dels

treballadors que siguin paradigmàtiques i que estiguin donant bons resultats.

■ Afavorir la implantació del carsharing a l'administració, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.

■ Incorporar els processos d'Agenda 21 local i supramunicipal per avançar cap al desenvolupament sostenible i l'accessibilitat dels treballadors als seus respectius llocs de treball, com una de les qüestions clau per avançar en la resolució dels problemes de mobilitat urbana i interurbana.

■ Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors i realitzar campanyes d'informació i sensibilització a les empreses sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.

■ Bonificar fiscalment als usuaris del transport públic col·lectiu.





## DES DELS OPERADORS DE TRANSPORT

- Adaptar els horaris, freqüències de pas i itineraris dels autobusos a les necessitats dels col·lectius de treballadors dels polígons industrials i zones comercials i de lleure.
- Proposar la creació de noves línies de transport públic col·lectiu urbà i interurbà en aquelles empreses o polígons industrials allunyats de la xarxa principal de transport públic amb un nombre suficient de treballadors que permeti explotar-les.
- Facilitar el transport de bicicletes en els mitjans de transport col·lectiu a fi d'estimular la intermodalitat transport públic-bicicleta entre els usuaris.
- Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.
- Organitzar plans de mobilitat sostenible en les seves pròpies empreses.
- Afavorir la implantació del carsharing a l'empresa, tant a la flota pròpia com entre els treballadors.



## DES DELS SINDICATS

- Incorporar l'accessibilitat al lloc de treball en les estratègies d'actuació i de negociació col·lectiva.
- Aprofundir en l'estudi dels accidents de treball in itinere i del trànsit en horari laboral que permeti actualitzar la informació.
- Estudiar la incidència dels factors psicosocials i de l'organització del treball en l'accidentalitat.
- Implicar-se en l'elaboració de plans de gestió de la mobilitat dels treballadors i en l'assumpció d'una part dels costos socials, econòmics i ambientals de les actuals polítiques d'externalització de la producció.
- Incorporar la mobilitat en l'avaluació de riscos per part de les empreses, ja que molts dels accidents viaris que es produeixen tenen lloc durant les franques horàries de desplaçament als centres de treball o de retorn al domicili des de les empreses.
- Fomentar la creació d'oficines per a la promoció de transport públic col·lectiu en l'accés als centres de treball, en coordinació amb les autoritats de transport metropolità i les empreses de transport.
- Treballar coordinadament amb les administracions perquè el desenvolupament dels nous plans d'ordenació urbana incorporin la variable mobilitat a

l'hora de preveure la implantació de polígons industrials o centres multiserveis.

- Informar als treballadors sobre itineraris de baixa densitat de trànsit motoritzat que permetin els desplaçaments en bicicleta.

- Difondre les actuacions que fomentin la mobilitat sostenible dels treballadors.

- Realitzar campanyes d'informació i sensibilització a les empreses sobre els impactes socials i ambientals i les repercussions per a l'economia familiar de l'ús del vehicle privat.

- Afavorir la implantació del carsharing al sindicat, tant a flota pròpia com entre els treballadors.



## I ELS TREBALLADORS?

- Canviar progressivament l'actitud individual pel que fa als hàbits de mobilitat per fer un ús racional del vehicle privat i fomentar la utilització del transport públic. Un desplaçament fins al lloc de treball lliure de les càrregues psicològiques i de l'ansietat diàries produïdes per la congestió viària té importants beneficis per a la salut de les persones.

- Avaluar els costos reals de la mobilitat domèstica en vehicle privat a motor, i comparar-los amb els costos d'uns desplaçaments potencials en transport públic col·lectiu o en altres mitjans alternatius.

- Organitzar grups de persones per compartir els desplaçaments en vehicles privats a motor, a fi de reduir els costos econòmics, estalviar energia i disminuir les emissions contaminants.

- Exigir l'educació per a la mobilitat dels infants i joves des de les primeres etapes educatives a fi que coneguin els riscos associats al model de mobilitat actual, i contribueixin a avançar vers un model de mobilitat més sostenible i segur.

- Provar el servei de carsharing com a alternativa a la propietat del vehicle.

# DIFONENT LES BONES PRÀCTIQUES

## Qui ha passat ja a l'acció?

Un dels objectius estratègics de l'acció sindical, de l'actuació de l'administració i de les empreses ha de ser garantir la mobilitat dels treballadors en transport públic col·lectiu o en altres sistemes de desplaçament més sostenibles, tot reduint la dependència del vehicle privat a motor per anar a la feina.

En els darrers anys, l'augment de sensibilitat dels diferents agents socials i econòmics envers aquesta qüestió ha començat a donar els seus fruits, i són

diversos els polígons industrials i les empreses que han actuat per a progressar en millorar la seguretat i la qualitat de vida dels treballadors a l'hora de desplaçar-se al lloc de treball.

Les bones pràctiques que es recullen a continuació són algunes de les més rellevants. Podeu trobar més informació sobre les actuacions recollides al web de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya: [www.conc.es/mobilitat](http://www.conc.es/mobilitat)

The screenshot shows the website of COCOO (Comissió Obrera Nacional de Catalunya). The header includes the logo and contact information: "coco de catalunya, via laisabana, 16 - 08003 barcelona, tel 93 481 27 00, conc@conco.es". The navigation menu has items like "actualitat", "el teu sindicat", "acció sindical", "documentació", "serveis", "participa", "nòmie a l'let", and "inl'sriat".

The main content area features a news article titled "Transport col·lectiu". The article text reads: "Els treballadors i treballadores de molts polígons industrials, com el de la Zona Franca, tenen serioses dificultats per accedir al seu lloc de treball si no hi volen anar en vehicles particulars. Falta transport públic regular i els polígons estan allunyats de les zones de residència. Per això, és difícil anar-hi a peu o en bicicleta i s'utilitza el cotxe en més de la meitat dels viatges. Això exigeix que les empreses destinin part dels seus terrenys a construir aparcaments i fa que augmenti seriosament el risc de patir un accident, amb pèrdues importants de dies treballats i amb costos addicionals per a tothom. Per aquest motiu, des de COCOO de Catalunya defensem el transport públic per a desplaçar-nos al lloc de treball i estem impulsant estudis per conèixer els paràmetres de mobilitat laboral als polígons industrials."

Below the article is a section titled "Documentació" with a sub-heading "Uns 200 delegats de COCOO de Catalunya reclamen la connexió del Trambaix i del Trambesós". The text states: "En el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible COCOO de Catalunya, en el marc de la Setmana de la Mobilitat, ha organitzat un acte per reivindicar la connexió, per la superfície de la Diagonal, de les dues línies de tramvia del Besòs i del Baix Llobregat, que actualment arriben a la plaça de les Glòries i a la plaça de Francesc Macià, respectivament".

On the right side of the page, there is a sidebar with various logos and services, including "Ajuda Offline", "FEDERACIONES", "UNIONN VERBODERLUS", "CENA", "IMMORANTO", "JOVEB", "AUTONOMA", "INTERNACIONAL", "COCO ESPANYA", "CONCET JURIDIC", "CEREN", and "VALLET LABORAL".



#### 4.1

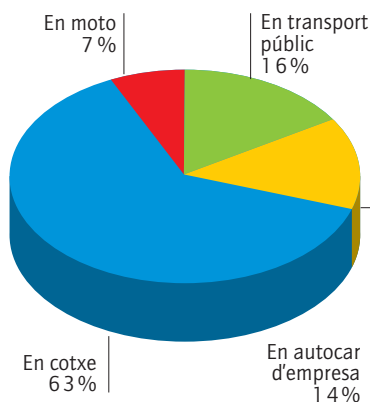
### La Zona Franca de Barcelona: mobilitat sostenible al polígon industrial més gran del sud d'Europa

■ El Polígon Industrial de la Zona Franca de Barcelona ocupa una superfície de 600 hectàrees situades entre la muntanya de Montjuïc, el riu Llobregat i el port, i limita amb els municipis de l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. A les 250 empreses del Polígon hi treballen més de 43.000 persones (l'1,8 per cent de la població activa catalana), nombre equivalent, aproximadament, a la població de ciutats com Castelldefels o Gavà. El Polígon dona feina també de forma indirecta a més de 275.000 persones. Tanmateix, només disposa de cinc línies d'autobús diürnes i una de nocturna, mentre que el 25% de la superfície del Polígon està dedicada a aparcament.

Comissions Obreres de Catalunya, en col·laboració amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i amb el suport del Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament de Barcelona, van analitzar l'any 2003 les pautes de mobilitat dels treballadors d'aquest polígon industrial a l'hora d'accedir al lloc de treball.

L'estudi responia a la voluntat del sindicat d'avançar en la realització d'aquest tipus de projectes, atès que s'ha constatat el fet que algunes de les millores que els treballadors aconseguen per mitjà de la negociació col·lectiva es perden progressivament, en temps i diners, pels costos associats al desplaçament entre el lloc de residència habitual i la feina.

La mobilitat dels treballadors del polígon industrial de la Zona Franca



A través d'un qüestionari que els treballadors van complimentar durant la realització de l'estudi, s'ha pogut conèixer amb detall com accedeixen el Polígon Industrial de la Zona Franca els treballadors de cinc grans empreses, així com també les seves opinions en relació a diverses mesures de canvi. L'objectiu final era discutir les propostes formulades per l'equip tècnic amb els representants dels treballadors i de les empreses, a fi d'arribar a acords que millorin els seus hàbits de mobilitat i els serveis de transport col·lectiu. Arran dels acords en aquestes empreses, que actuaran com a banc de proves, s'espe-

ra que l'experiència i les bones pràctiques d'accés sostenible assolides durant l'experiència, es puguin estendre a moltes altres empreses i polígons industrials.

Fruit d'aquesta actuació, el novembre de 2004 es va signar un acord de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona, el Consorci de la Zona Franca i Transports Metropolitans de Barcelona per a millorar la mobilitat d'aquest polígon industrial mitjançant la creació de la figura i del gestor de mobilitat així com del Comitè Tècnic de Mobilitat del Polígon. El Comitè Tècnic té per objectius assessorar i definir els treballs a realitzar, analitzar les necessitats, elaborar diagnòstics, formular propostes i rebre el suport de consultoria en relació a la mobilitat del Polígon.

L'Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, el Consorci de la Zona Franca, l'Entitat Metropolitana del Transport i Comissions Obreres han editat una guia pràctica sobre les alternatives de transport sostenible que els treballadors del Polígon Industrial de la Zona Franca tenen a l'abast.

L'estudi ha rebut el Premi Medi Ambient 2005 que atorga el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.







## 4.2

### El polígon Gran Via Sud de l'Hospitalet: el compromís de l'administració local i els empresaris

■ Comissions Obreres de la comarca del Barcelonès ha elaborat un estudi dels problemes de mobilitat i dels accidents associats a l'accessibilitat en cotxe al polígon industrial Gran Via Sud de l'Hospitalet de Llobregat.

Els objectius de l'estudi han estat millorar les possibilitats d'accés al transport públic col·lectiu per part dels treballadors del polígon i fomentar-ne l'ús en els trajectes in itinere; promoure les mesures i els instruments vials necessaris que afavoreixin una mobilitat sostenible; adequar la xarxa de serveis del polígon a les noves necessitats de la població; i sensibilitzar sobre l'ús racional del transport en el desplaçament al lloc de treball i durant la jornada laboral.

Mitjançant l'habilitació d'autobusos-llançadera des de les estacions de rodalies més properes, la modificació del trajecte i dels horaris de l'única línia d'autobús que hi ha a l'interior del polígon i la realització d'una campanya de sensibilització dirigida als treballadors i empresaris del sector, s'espera que la utilització del transport públic augmenti en un 50%, fet que reduirà la càrrega econòmica i de temps que els treballadors han d'assumir quan es desplacen en transport privat.

Arran dels resultats d'aquest estudi, l'administració local i els empresaris del polígon s'han compromès a impulsar actuacions que fomentin un model de



mobilitat més sostenible. Així, per exemple, entre les primeres mesures implantades destaca la modificació d'una línia d'autobús urbà, a l'objecte que els treballadors disposin com a mínim d'una opció de transport públic; el compromís de l'Associació d'Empresaris del Baix Llobregat per oferir incentius als treballadors que facin ús del cotxe compartit per desplaçar-se a la seva feina; i la realització de campanyes adreçades als treballadors envers els problemes que genera el model de mobilitat basat en la utilització habitual de l'automòbil.



### 4.3

## El polígon industrial de Can Sant Joan a Rubí: una iniciativa d'intermodalitat de transport públic amb èxit

■ L'any 1998, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va posar en marxa un servei discrecional d'autobús, amb reiteració d'itinerari i cobrament individual, entre el baixador de Sant Joan, situat al terme municipal de Sant Cugat del Vallès, i el polígon industrial de Can Sant Joan de Rubí. La idea d'oferir aquest servei va sorgir de la necessitat de donar resposta a la demanda de transport públic col·lectiu que els treballadors de les empreses ubicades al polígon van detectar entre ambdós punts.

L'itinerari que es va fixar inicialment tenia un recorregut aproximat de 8 km a través de la Ronda Interpolar del Vallès, i establia dos tipus de servei: complet (8 km) i exprés (5 km). L'administració a FGC ha anat renovant anualment l'autorització, alhora que ha anat ampliant el recorregut.

L'autobús de Can Sant Joan dona servei entre les 7.00 i les 10.00 del matí (amb 26 circulacions) i entre les 17.00 i les 20.00 hores (amb 18 circulacions). Els horaris establerts permeten coordinar el servei d'autobús amb els trens, amb un enllaç constant entre ambdós mitjans de transport. El temps d'espera a la parada de bus de Sant Joan, una vegada deixat el tren, fluctua entre 1 i 5 minuts, és a dir, un temps mitjà d'espera de 3 minuts. En sentit contrari, en la correspondència bus-tren, el moment més crític es produeix durant la tarda-



vespre, quan la major part de treballadors i estudiants tornen a casa alhora. El temps mitjà que els usuaris han d'esperar el tren és, en aquest cas, de 7 minuts.

L'autobús dona servei a més de 20 empreses del polígon: Hewlett Packard, Deutsche Bank, TVE/Novotel, Gimbernat/THAU, Sharp/Landscape, Salvesen, Top Cable, Culligan, etc. L'any 2004, aquesta línia va transportar 406.000 viatgers, un 24% més que el volum de l'any 2003.



#### 4.4

### Els polígons industrials de la Regió Metropolitana de Barcelona: concertació i pacte per a millorar l'accessibilitat

■ L'Associació Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) cooperen des de febrer de 2003 amb l'objectiu de promoure l'accessibilitat sostenible dels treballadors als polígons industrials de la zona i la participació de les empreses en la planificació dels serveis de transport públic col·lectiu. El Pacte va néixer l'any 1997 amb la voluntat d'agrupar en un espai de debat i treball els principals agents implicats en la dinàmica econòmica, la formació i l'ocupació a la Regió Metropolitana de Barcelona.

La Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial va estudiar l'accessibilitat a gairebé 700 polígons i centres de treball de l'àrea, i va analitzar la seva proximitat a les xarxes de Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Metro i la xarxa d'autobusos interurbans. L'estudi mostrava que un 46% dels treballadors –uns 80.000 en el conjunt de la Regió– triguen almenys 20 minuts per desplaçar-se a peu des de la parada de transport públic més propera al seu lloc de treball.

Arran dels resultats de l'estudi, la Comissió va proposar un seguit de mesures, entre les que destaquen la creació de nous serveis de transport públic col·lectiu, l'ampliació de serveis i els increments de freqüències a les línies existents, la millora dels itineraris i punts de parades dels serveis existents, la creació de serveis llançadora des de les estacions i parades de la xarxa ferroviària o interurbana de superfície, la potenciació de tots els serveis d'empresa, l'extensió de la integració tarifària a tot el territori de la Regió Metropolitana de Barcelona, la promoció de carrils reservats per al transport públic i altres mesures que permetin millorar la velocitat i fiabilitat dels serveis, l'edició de guies específiques de l'oferta de transport públic en àrees d'activitat econòmica, i el suport a la creació de responsables i assessors de mobilitat en determinats polígons industrials.



## 4.5

### Els polígons industrials de Granollers: la diagnosi i la definició de propostes per a una mobilitat més sostenible

■ Un estudi elaborat l'any 2002 per la Comissió de Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, i supervisat per Comissions Obreres de Catalunya, va analitzar la situació del transport en els polígons industrials de Granollers, tant des del vessant de l'oferta com de la demanda. L'àmbit territorial de l'estudi corresponia als 22 municipis de la comarca del Vallès Oriental que participen en el "Pacte territorial del mercat de treball de Granollers", i els polígons industrials eren els del Congost, el de la Font del Ràdium, el de Palou, el de Jordi Camp i el de Coll de la Manya.

Segons l'estudi realitzat, el 50% de les persones que es desplaçava per motius laborals ho feia per anar a un dels polígons industrials, i prop del 40% dels desplaçaments (uns 40.000) tenien com a destinació la ciutat de Granollers. L'oferta de transport col·lectiu consistia en dues línies de tren rodalies que creuaven l'àmbit territorial del Pacte, i 36 línies de bus interurbà regular. Només quatre municipis, inclosa la capital de la comarca, comptaven amb línies de bus urbà.

L'estudi constata que la majoria de treballadors no tenia accés habitual a un vehicle per anar a treballar –sobretot les dones–, que el transport col·lectiu de la comarca era poc sostenible i que, en general, no generava confiança, motiu pel qual la seva utilització

per accedir als polígons industrials era molt reduïda. Cal destacar, tanmateix, que el car-pooling o cotxe compartit era una pràctica habitual en el 73% de les empreses, tot i la poca implicació de les gerències. El document també definia com a línies bàsiques d'actuació la prolongació del recorregut de les línies regulars, l'adaptació de la primera expedició de la línia a l'hora d'entrada a cada polígon, la prolongació del recorregut per l'interior, la creació de noves línies d'empresa en zones de concentració d'indústries i el replantejament de les línies municipals de Granollers. Així mateix, proposava la participació activa dels ajuntaments en millorar la gestió de la mobilitat dels treballadors, controlar les línies d'empresa, incorporar els convenis col·lectius del compromís de les empreses i dels treballadors en qüestions com el transport i el cotxe compartit, i crear una base de dades sobre els horaris de cada treballador, l'origen del viatge i la disponibilitat de vehicle.

En una segona fase de l'estudi, duta a terme l'any 2003, es va aprofundir en la realització de propostes operatives adreçades a donar prioritat a l'accés en transport públic col·lectiu, organitzar el cotxe compartit, i fomentar l'ús de la bicicleta i dels viatges a peu en condicions segures. Entre els objectius d'aquesta segona fase hi havia també el de constituir taules de treball per a la

mobilitat –tot creant la figura del responsable de mobilitat de cada polígon–; consensuar les actuacions a desenvolupar amb la participació dels regidors implicats, delegats d'empreses, empresaris i l'operador principal de transport

públic col·lectiu a la zona –Sagalés–; engegar una campanya de divulgació i, en general, establir línies de seguiment d'una política de mobilitat més sostenible.



#### 4.6 L'experiència de Vodafone: un pla de mobilitat alternativa

■ L'empresa Vodafone compta amb un centre de treball situat al Polígon Industrial La Moraleja, a Alcobendas, Madrid. Per a arribar-hi en cotxe, cal utilitzar l'autovia N1, que habitualment està congestionada a causa del gran nombre de vehicles que la fan servir. Per bé que hi ha un servei d'autobús interurbà des de la capital, els autobusos de trànsit d'aquesta autovia també afecten la seva freqüència i rapidesa.

La secció sindical de CCOO, en col·laboració amb el Departament Confederat de Medi Ambient i la USMR, va elaborar una proposta per introduir, amb el suport de l'empresa, sistemes de transport alternatius per millorar la puntualitat, evitar l'estrès que pateixen els treballadors que es desplacen en vehicle privat, reduir les despeses econòmiques associades a l'ús del cotxe, i millorar la imatge ambiental de la companyia.

La "proposta de racionalització del transport" va ser àmpliament difosa entre la plantilla de treballadors, i

incloïa les mesures següents: oferir un servei d'autobús-llançadora de l'empresa des de les estacions de metro i rodalies-RENFE, i implantar el sistema de cotxe compartit.

Després de diversos contactes amb el Consorci de Transport i l'administració local es va acordar elaborar un Pla de Mobilitat, que va tenir com a primera decisió posar en marxa l'autobús-llançadora i oferir-lo de forma gratuïta als treballadors de l'empresa. Actualment, l'utilitzen prop de 200 treballadors d'aquesta companyia.

En el marc de la negociació amb l'empresa, es va acordar la creació de la figura del coordinador de transport dins de la secció sindical de CCOO, amb un crèdit horari de 40 hores. Aquest coordinador s'encarregarà de fer un seguiment del servei de llançadora i de la resta de mesures que s'adoptin. L'experiència s'intentarà exportar a altres empreses del mateix polígon.



#### 4.7

### La mobilitat en el Pla d'Acció de la Seguretat Social: ajuts per al transport al personal dels serveis territorials

■ El Pla d'Acció Social per a l'any 2005 aprovat per l'Institut Nacional de la Seguridad Social i elaborat amb la participació activa de les organitzacions sindicals i del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha incorporat ajuts per al personal administratiu dels serveis territorials de la Seguretat Social que es desplaça fins al seu lloc de treball en transport públic. Aquest col·lectiu està format per més de 7.000 treballadors.

L'import mensual s'obté restant 15€ a la despesa suportada pel treballador, amb una quantitat mensual màxima de 30€ i un termini també màxim d'11 mesos. Per a tenir accés a aquest ajut, només cal que el treballador presenti el títol de transport que acrediti la seva identitat, l'import assumit i el període en el que va realitzar la despesa, o un certificat de l'empresa de transport en el qual hi constin aquestes dades.



#### 4.8

### L'experiència d'Ibercarretillas: un acord exemplar al polígon pratenc

■ Amb motiu del trasllat de l'empresa Ibercarretillas, SA al polígon pratenc del Prat de Llobregat, l'any 2004 l'empresa i els treballadors van arribar a un acord per a accedir al centre de treball d'una manera més sostenible.

Una vegada analitzades les necessitats de mobilitat dels treballadors i els horaris dels mitjans de transport públic

col·lectius al seu abast, es va posar en marxa un autobús-llançadera finançat per l'empresa entre l'estació de ferrocarril del Prat i el nou centre de treball. Es tracta d'un autocar de 30 places que surt de l'estació de tren a les 7.30 del matí, i hi torna des de les oficines de l'empresa a les 17.40 hores.



## 4.9

### La mobilitat a l'Acord estratègic: un pla d'accés sostenible als polígons industrials catalans

■ L'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, signat el febrer de 2005, vol donar resposta al procés de canvi que viu la societat i l'economia europea i mundial. L'eix central al voltant del qual s'estructura l'Acord estratègic és la necessitat d'augmentar la competitivitat –entesa en sentit ampli– mitjançant la millora de la productivitat de l'economia.

En el marc de l'Acord es van constituir vuit línies de treball que van elaborar un ampli conjunt de propostes d'actuació. Una de les línies va ser la d'Infraestructures de Transport i Mobilitat que va tractar com a temes principals la xarxa viària i el transport per carretera, la mobilitat de les persones i la mobilitat de les mercaderies.

Entre les propostes plantejades cal destacar la que diu el següent: "Es dissenyarà un pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, agrupacions d'empreses i grans equipaments. Per a l'exercici 2005 en concret, i amb l'impuls dels gestors de la mobilitat, s'elaboraran els programes pilot d'accés a 22 polígons (...), que inclouran diversos mitjans de transport, amb mesures com ara potenciar noves línies de transport regular, adaptar els horaris de transport als horaris de treball, reconvertir autobusos d'empresa en autobusos de polígon i promoure el cotxe compartit. El pressupost 2005 incorpora una dotació



de 500.000 € adreçats a dissenyar aquest pla d'accés, 6.500.000 € per millorar el servei regular de viatgers per carretera i 1.400.000 € per donar suport a la renovació de la flota d'autobusos de servei discrecional".

El document també proposa la realització de carrils bus per al transport col·lectiu d'accés a Barcelona, amb un programa d'estacions d'autobusos i de prioritització semaforica, per tal d'afavorir la mobilitat de les persones a l'interior de la regió metropolitana. Així mateix, es preveu crear autoritats de la mobilitat de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona, que elaboraran plans de servei del transport urbà i interurbà de passatgers i duran a terme la integració tarifària d'aquestes zones.



#### 4.10

### L'experiència de la comarca d'Osona: l'anàlisi de la mobilitat a diversos polígons industrials

■ Des de l'any 2001, l'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, en col·laboració amb la Xarxa de Municipis de la Diputació de Barcelona, analitza la mobilitat laboral a diversos polígons industrials de la comarca.

L'Observatori del Mercat de Treball d'Osona, és un organisme constituït per tots els ajuntaments, entitats i institucions que formen part del Pacte d'Osona "Centre", del Pacte de la Vall del Ges, Orís i Bisaura, del Pacte d'Osona Sud-Alt Congost i del Pacte del Lluçanès. Els sindicats majoritaris Comissions Obreres i Unió General de Treballadors, el Consell Empresarial d'Osona, i el Consell Comarcal d'Osona també hi són representats. Han col·laborat també en el finançament dels estudis la Diputació de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i l'Empresa Sagalés, SA.

En els vuit polígons estudiats hi ha 223 empreses (17% sobre el total de la comarca) amb 3.648 treballadors, que representen el 20% de la població ocupada. La mostra estudiada s'ha centrat en aquells polígons amb un major nombre de treballadors (amb una mitjana pròxima als 400 per centre productiu).

Les empreses que han participat en el projecte han mostrat el seu interès en portar a la pràctica algunes de les propostes sorgides dels estudis i realitzar proves pilot. A tall d'exemple, una empresa ha ofert el seu servei de transport públic a la resta d'empreses ubicades en el mateix polígon.

El Consell Comarcal d'Osona també té previst crear en un futur proper, amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona, un servei de mobilitat i implantar la figura del gestor de mobilitat.



#### 4.11

### Les iniciatives d'IBM a Itàlia i de France Telecom a França: grans empreses amb responsables de mobilitat dels treballadors

■ L'empresa d'informàtica IBM a Itàlia i France Telecom a França han creat la figura del responsable de mobilitat de totes les seus que tenen en aquests països. L'objectiu de l'actuació és dissenyar polítiques d'accés a la feina més sostenibles que redundin en un benefici social i econòmic tant per als treballadors com per a les dues companyies.

En el cas d'IBM Itàlia, l'empresa compta amb 32 seus repartides per tot el país,

en les que hi treballen 8.300 persones. A més del gestor global de mobilitat, hi ha tres responsables més en els centres principals situats a Vimercate, Milà i Roma. L'empresa ofereix als seus treballadors línies d'autobusos amb una freqüència en hores de punta de cinc minuts, fomenta la intermodalitat metro/bus/tren entre les seves seus principals i planifica els viatges per millorar l'eficiència de l'oferta de trans-



port. El cost del servei és assumit quasi totalment per la mateixa IBM.

Els responsables de mobilitat gestionen també els desplaçaments en cotxe per reduir la seva utilització i impulsar sistemes com el carpooling, és a dir, que els treballadors comparteixin el vehicle sempre que els sigui possible. Aquest servei és gestionat a través d'una aplicació informàtica interna que posa en contacte de forma senzilla als empleats interessats. També s'ofereix el servei de carsharing.

D'altra banda, la seu de Lyon de France Telecom, és la primera empresa lionesa en aplicar mesures per a optimitzar la mobilitat dels treballadors en col·laboració amb els agents del transport públic col·lectiu municipal. La iniciativa, engegada

l'any 2001, vol reduir la utilització del cotxe privat i millorar l'equilibri entre inversió de temps, despesa econòmica i confort dels desplaçaments a la feina.

Un dels factors desencadenants d'aquesta actuació ha estat el fet que l'empresa té més de 1.500 empleats i "només" 670 places d'aparcament. En un primer moment, la companyia va introduir limitacions en l'ús d'aquestes places i va racionalitzar el seu parc automobilístic, però posteriorment va optar per un altre tipus d'accions adreçades a fomentar l'ús del transport públic i el cotxe compartit. Des de l'any 2003, per exemple, els treballadors disposen d'un abonament anual –el City Pass PDE– amb una important reducció sobre el preu de venda a la resta d'usuaris.



#### 4.12

### Dues experiències belgues: avantatges fiscals i econòmics per als desplaçaments entre el domicili i el lloc de treball

■ El govern belga atorga des de mitjan dels anys noranta avantatges fiscals als treballadors que es desplacen al seu lloc de feina en transport públic col·lectiu. Aquesta bonificació s'obté per mitjà de la declaració de renda anual, en la que els treballadors inclouen els títols de transport personals que han utilitzat durant l'any anterior com a justificants dels seus hàbits de mobilitat sostenibles.

D'altra banda, des de gener de 2005 qualsevol empresa belga pot establir un acord amb la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCF) per a oferir un abonament de tren als seus empleats. El 80% del cost va a càrrec de l'empresa, mentre que el 20% restant l'assumeix l'Estat. Més de dos milions de treballadors podran benefi-

ciar-se d'aquesta iniciativa. Durant el primer semestre del 2005 ja es van signar 1.020 contractes i es van repartir gairebé 28.000 abonaments.

L'actuació es va engegar l'any 2004, quan es va oferir a 250.000 funcionaris de l'estat federal i treballadors d'empreses públiques la possibilitat de desplaçar-se des del seu domicili fins a la feina en tren de forma gratuïta. Durant l'any 2004, es van emetre més de 10.000 abonaments i es van realitzar més de 228.000 desplaçaments en tren.

Aquesta mesura ha contribuït a augmentar el nombre de viatgers de la xarxa de ferrocarrils belga, i l'objectiu dels gestors de l'operador i de l'estat és incrementar-lo en un 25% més entre els anys 2006 i 2012.



#### 4.13

### L'intercanviador de Quatre Camins: actuacions senzilles per a fomentar la mobilitat en tren

■ L'intercanviador de Quatre Camins de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) es va inaugurar l'any 2003 i enllaça quatre sistemes de transport -ferrocarril, autobús, bicicleta i vehicle privat-, cosa que fomenta la intermodalitat entre els usuaris de la xarxa de transport públic col·lectiu.

El gener de 2004 es va posar en servei un accés que connecta de forma directa l'intercanviador amb la indús-

tria Ciments Molins, situada al costat de l'estació. L'objectiu d'aquesta iniciativa és facilitar el desplaçament dels treballadors en ferrocarril. L'acord entre l'empresa i FGC ha propiciat la instal·lació d'una màquina cancel·ladora per part de l'operador de transport, amb porta adaptada a persones amb mobilitat reduïda, i l'adequació per part de Ciments Molins d'un passadís que connecta la fàbrica amb la barrera.



#### 4.14

### La seguretat viària dels treballadors: l'estudi dels accidents de trànsit a l'entorn laboral

■ El Servei Català de Trànsit va presentar l'any 2003 els resultats d'un estudi sobre la tipologia d'accident de trànsit a l'entorn laboral i sobre les variables concurrents que hi intervenen. La recerca va comptar amb la col·laboració dels sindicats CCOO i UGT.

L'estudi fa una anàlisi comparada per motiu de desplaçament (treball, itinere, altres) dels conductors implicats en accidents de trànsit amb víctimes a Catalunya en el període 1996-2001, així com també dels hàbits de treball i condicions de salut del conductor professional. Les dades obtingudes a partir del perfil de l'accident i de les condicions del conductor professional en matèria de salut laboral són informació clau per poder dissenyar polítiques de prevenció més eficaces.

Entre les conclusions de l'estudi cal destacar el fet que gairebé el 50% dels accidents laborals són accidents de trànsit, i que a Barcelona, els conductors que es desplacen per motiu de treball o itinere representen més de la meitat, un 51,9% del total de conductors implicats en accidents amb víctimes. En canvi, els conductors que es desplacen per altres motius representen el gruix de conductors implicats en accidents amb víctimes a Girona (76%), a Tarragona (70,6%) i a Lleida (68,9%).

L'estudi s'ha editat en la Col·lecció Quaderns de Trànsit, del Servei Català de Trànsit.



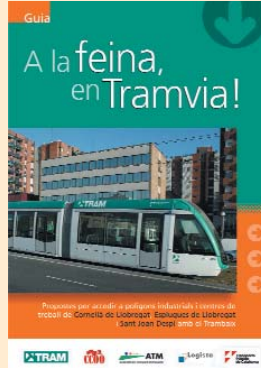
#### 4.15

### Els polígons de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despí: l'accés a la feina en tramvia

■ Comissions Obreres de Catalunya i Tramvia Metropolità han elaborat la guia A la feina, en Tramvia!, una publicació que té com a objectiu fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport públic col·lectiu entre els treballadors dels centres d'activitat laboral de Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despí. Concretament, les línies de Trambaix que transcorren per aquests tres municipis.

La guia informa, mitjançant plànols, sobre els polígons industrials i centres d'activitat econòmica als quals s'hi pot accedir fàcilment des de cada parada, en un radi aproximat de cinc-cents metres. Cada plànol aporta també informació sobre les línies d'autobús més properes i les empreses més emblemàtiques que poden servir de punt de referència per als treballadors. Al final de la guia hi ha la relació completa d'empreses dels polígons esmentats.

La publicació inclou algunes dades i reflexions sobre els avantatges ambientals, econòmics i socials de la mobilitat en tramvia, i recull un seguit de mesures que les empreses i els treballadors poden prendre per a avançar vers un model de mobilitat més sostenible.



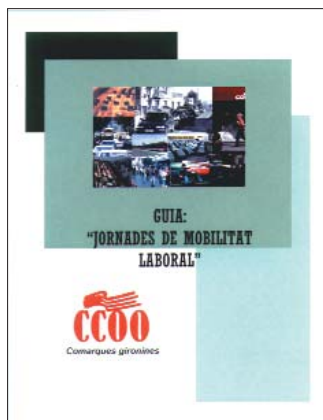


#### 4.16

### Jornades de mobilitat laboral: la mobilitat sostenible des de l'acció sindical

■ Comissions Obreres de les comarques gironines va organitzar l'any 2003 unes jornades de mobilitat amb la col·laboració del Pacte Territorial per l'Ocupació de les Comarques de Girona. L'objectiu era copsar de manera global quina era la situació de la mobilitat laboral, iniciar una tasca de sensibilització social per a millorar els problemes detectats, i establir futures actuacions amb la participació dels agents implicats.

Arran de la realització d'aquestes jornades, Comissions Obreres va elaborar una guia que recull el marc legal relatiu a la mobilitat, les dades més significatives sobre la mobilitat a les comarques de Girona, les alternatives que els treballadors tenen al transport privat, les conclusions a les que es va arribar durant les reunions de treball i les propostes sorgides de la reflexió i discussió col·lectiva. La publicació recull també algunes experiències i bones pràctiques realitzades en polígons industrials i empreses espanyoles.





## La Llei de Mobilitat de Catalunya

El Parlament de Catalunya va aprovar el juny de 2003 la Llei de Mobilitat, que estableix uns objectius i unes directrius per a la mobilitat del conjunt del país, i analitza les necessitats de cada territori per tal d'actuar de forma global i integrada.

Aquesta llei, pionera a tot Europa, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, donar prioritat al transport públic i la mobilitat sostenible, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, reduir la congestió i la contaminació i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials.

Pel que fa, concretament, als polígons i les zones d'activitat econòmica, el Govern, en un termini de tres anys, ha de presentar un pla de mobilitat específic que estableixi el règim d'implantació i finançament del promotor i creï la figura del gestor de la mobilitat en aquestes zones.

La llei promourà també la creació d'Autoritats Territorials de Mobilitat en cada una de les àrees designades per tal de millorar la coordinació dels serveis de transport públic, planificar nous serveis i coordinar les integracions tarifàries entre els operadors. Aquestes autoritats tindran caràcter de consorci i estaran formades per la Generalitat de Catalunya i pels ajuntaments d'aquestes zones. També promourà la creació de la figura del gestor de mobilitat als polígons industrials i centres d'activitat laboral.

La nova llei condiona l'urbanisme futur a la mobilitat, de manera que en el futur no es podrà aprovar cap nou projecte urbanístic (amb una inversió superior a 25 M€) si no compta amb un estudi de la mobilitat que genera.

### ■ ADRECES D'INTERNET

Associació per a la Promoció  
del Transport Públic  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)  
93 301 37 78

Autoritat del Transport Metropolità  
[www.atm-transmet.es](http://www.atm-transmet.es)  
93 362 00 20

Comissió Obrera Nacional de Catalunya  
(CONC)  
[www.conc.es/mobilitat](http://www.conc.es/mobilitat)  
93 481 27 00

Departament de Medi Ambient i  
Habitatge (Portal de la mobilitat  
sostenible i segura)  
[www.gencat.net/mediamb/ea/  
mobilitat.htm](http://www.gencat.net/mediamb/ea/mobilitat.htm)  
93 444 50 00

Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques  
[www.gencat.net/ptop](http://www.gencat.net/ptop)  
[www.mobilitat.net](http://www.mobilitat.net)  
93 495 80 00

Institut Català d'Energia  
[www.icaen.net](http://www.icaen.net)  
93 622 05 00

Union Internationale  
des Transports Publics  
[www.uitp.com](http://www.uitp.com)

World Business Council  
for Sustainable Development  
[www.wbcsglobal.org](http://www.wbcsglobal.org)

### ■ BIBLIOGRAFIA

AJUNTAMENT DE BARCELONA. La  
mobilitat sostenible. Guia d'educació  
ambiental. 2004

ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL  
TRANSPORT PÚBLIC; Revista Mobilitat  
Sostenible (diversos números).  
Barcelona.

COMISSIÓ DE LES COMUNITATS EURO-  
PEES. Anar en bicicleta: la solució cap-  
davantera per a les ciutats. Barcelona:  
Generalitat de Catalunya, 1999

COMISSIÓ OBRERA NACIONAL DE  
CATALUNYA (CONC); Mobilitat, trans-  
port públic i treball, a Quaderns de  
l'Escola, núm. 4.: 1999.

COMISIONES OBRERAS/UNIÓN GENE-  
RAL DE TRABAJADORES; El transporte  
al centro de trabajo. 1998

FUNDACIÓ TERRA. El cotxe, a  
Perspectiva ambiental, núm. 11. 1997

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA. El vehicle  
elèctric. Generalitat de Catalunya, 1999

INSTITUT CATALÀ D'ENERGIA. Els bio-  
carburants. Generalitat de Catalunya,  
1999

WORLDWATCH INSTITUTE; L'estat del  
món 2004. Centre Unesco de  
Catalunya, 2004

WORLDWATCH INSTITUTE; Signes vitals  
2004. Centre Unesco de Catalunya,  
2002

“La mobilitat sostenible és aquella capaç de satisfer les necessitats de la societat de moure’s lliurement, accedir, comunicar-se, comercialitzar i establir relacions sense sacrificar altres valors humans o ecològics bàsics actuals o del futur”

World Business Council  
for Sustainable Development  
(WBCSD)

Coordinació:

Manuel Ferri

Coordinador de Mobilitat Comissió Obrera Nacional de Catalunya

Continguts:

Antoni París –Comunicació Ambiental

Domènec Òrrit, disseny gràfic

Col·laboradors:

Neus Moreno, responsable del Departament de Salut Laboral de la CONC

Pau Noy, president de l’Associació per a la Promoció del Transport Públic

Simón Rosado, Secretari de Política Sectorial i Medi Ambient de la CONC

Llorenç Serrano, responsable de la Secretaria de Salut, Ambient i Treball de la CONC

Juan Manuel Tapia, Secretari d’Acció Sindical de la CONC

Octubre de 2005 (3a edició)



# L'ACCÉS SOSTENIBLE AL LLOC DE TREBALL

Com ens hi podem desplaçar  
d'una manera més eficient,  
segura i econòmica?



Premi Acció 21, 2003  
Ajuntament de Barcelona

Pacte per la Mobilitat  
Barcelona

Premi Pacte  
per la Mobilitat, 2003  
Ajuntament de Barcelona



Amb el suport de



Generalitat de Catalunya  
Departament de Medi Ambient i Habitatge

