Objetivo... **LA PREVENCIÓN**

DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN TORRELAVEGA

- Análisis y propuestas de movilidad sostenible -

MOVILIDAD

DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN TORRELAVEGA

2010

Edita: Comisiones Obreras de Cantabria
Autores: Lucía Cicero, Aurelio Nieto
Colaboración: Sonia Revilla, Verónica Ruiz, María Quevedo.
Realiza: Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO Cantabria
Financia: Gobierno de Cantabria
Diseño y maquetación: Nxo
Depósito Legal: SA-942-2009

Nota Previa: Al efecto de no realizar una redacción farragosa, en el texto de estas acciones se ha utilizado el masculino como genérico para englobar a los trabajadores, sin que esta opción adoptada suponga ingnorancia del lenguaje de género existente.

GABINETE DE SALUD LABORAL
Y MEDIO AMBIENTE DE CCOO DE CANTABRIA

"Tú línea directa con **EL MEDIO AMBIENTE**"

C/Santa Clara nº 5 ·39001 Santander
Telf.:942.227.057 / Fax: 942.225.921
www.cantabria.ccoo.es
e-mail: mambiente-can@cantabria.ccoo.es

PREGUNTA A LOS DELEGAD@S DE MEDIO AMBIENTE O
PREVENCIÓN Y/O CONSULTA EN TU FEDERACIÓN

Hacia el necesario cambio modal en el transporte

El uso del vehiculo privado para ir al trabajo representa, cada vez más, un problema social y medioambiental de primera magnitud que exige abrir una profunda reflexión sobre cómo favorecer unos desplazamientos más racionales.

Parece claro, en este sentido, que urge avanzar hacia un nuevo modelo que apueste por una movilidad sostenible, segura y equitativa. Un cambio modal en el que quienes, como CC OO, tenemos el compromiso de defender los derechos de los trabajadores y trabajadoras y la responsabilidad de su representación legal, desempeñamos sin duda un papel importante.

A nosotros, por tanto, nos corresponde promover el derecho de todos y todas a una accesibilidad sostenible y segura; a fomentar la no discriminación por no tener carné de conducir a la hora de conseguir un trabajo; a reducir el número y gravedad de los accidentes y a evitar el estrés laboral producido por los atascos.

Para ello, CC OO aboga por una Ley de Movilidad que condicione y delimite la planificación urbanística y sectorial en Cantabria y obligue a la puesta en marcha de planes de movilidad y de transporte, ya sea en el ámbito regional, local, de polígonos industriales o de empresas. Una Ley que incentive la figura del coordinador de la movilidad en las administraciones locales y de los órganos de participación ciudadana sobre transporte urbano; y una Ley que, en definitiva, cree las condiciones para que las administraciones articulen, más allá de soluciones estructurales, auténticas políticas de gestión del transporte.

Del mismo modo, CC OO sostiene que hace falta una Ley de financiación del transporte público que regule e impulse la utilización de este medio, que avance en la integración tarifaria del transporte urbano y que proponga medidas de fiscalidad que faciliten este proceso de cambio modal que demandamos.

Este estudio que tienes en tus manos contiene, precisamente, datos sobre la movilidad a los centros de trabajo y polígonos de Torrelavega, y propuestas y herramientas que posibilitan esa necesaria transición hacia un modelo en los desplazamientos social, ambiental y económicamente más sostenible.

Porque no podemos olvidar que en Cantabria el 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen del transporte. Ni tampoco que la calidad del aire en Torrelavega no es buena. Pero alcanzar este cambio y, en consecuencia, un mayor grado de bienestar requiere de la participación activa de toda la ciudadanía, muy especialmente de los trabajadores y trabajadoras.

Y en ese objetivo estamos.

Alberto López Allende
Secretario de Salud Laboral y Medio Ambiente

índice

01. Introducción 09
02. Situación geográfica 10
03. Características generales 11
04. Medio socioeconómico 12
- Población 12
- Evolución de la Población 13
- Estructura de la Población 15
- Principales actividades económicas 17
- Principales vías de comunicación 21

05. Datos movilidad municipio Torrelavega 24
06. Dotaciones de Suelo Industrial en Torrelavega 29
07. Accesos Polígonos Industriales Torrelavega 38
08. Conclusiones y sugerencias 43
09. Bibliografía 46

Introducción

La accesibilidad a los polígonos industriales y empresariales es uno de los principales problemas que presentan los entornos urbanos, incluso en las ciudades de pequeño y mediano tamaño, como es el caso de Torrelavega.

El actual modelo de movilidad al trabajo, en el que predomina el uso del vehículo privado, provoca graves impactos locales y globales, que perjudican a los trabajadores en particular y a la ciudadanía en general.

Un modelo que, entre otros aspectos, es responsable de:

- La dispersión de los centros de trabajo y la creciente congestión del tráfico conlleva un aumento significativo del tiempo dedicado a los desplazamientos, en detrimento de la conciliación de la vida laboral y familiar.

- Los accidentes in itinere, que se han convertido en la primera causa de accidentes laborales.

- La exclusión social, ya que no toda la población laboral tiene acceso al coche privado, provocando discriminación en el mercado laboral.

- El uso y mantenimiento del automóvil supone un importante gasto que deben soportar las economías familiares.

- Las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y partículas, perjudican al entorno y a la salud, agravando los problemas relacionados con las enfermedades cardiovasculares y respiratorias.

- A escala global, incrementa y favorece los consumos energéticos y la consecuente emisión de gases de efecto invernadero.

"La movilidad sostenible es la que se satisface en un tiempo y un coste razonable, y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas".

El objetivo de este estudio es analizar las características demográficas y urbanísticas de Torrelavega con el fin de determinar los problemas de movilidad concretos del municipio y la elaboración de sugerencias y propuestas.

Situación geográfica

Torrelavega es un municipio de la Comunidad Autónoma de Cantabria, situado entre Asturias y el País Vasco, a unos ocho kilómetros de la costa cantábrica y a 27,5 de la capital autonómica (Santander). En él confluyen los ríos Saja y Besaya.

Características generales

Torrelavega, como segundo núcleo urbano más importante de Cantabria y destacada área industrial y comercial de la comunidad autónoma, es la capital de la comarca del Besaya.

Esta comarca se extiende a lo largo del río del mismo nombre, que funciona como eje articulador o corredor por el que circulan las principales vías de comunicación. El municipio de Torrelavega, distribuido en diez núcleos de población: Barreda, La Montaña, Torres, Campuzano, Sierrapando, Viérnoles, Dualez, Tanos, Ganzo y Torrelavega, presenta las siguientes características territoriales:

Cuadro 1.

Superficie (Km^2)		35,50
Altitud de la capital		25,00
Distancia a la capital (Km)		27,50
Cota (m.s.n.m)	máximo	606,00
	mínimo	12,0

Medio socioeconómico

Población

El municipio de Torrelavega cuenta, a fecha de 1 de enero de 2008, con un total de 55.910 habitantes, distribuidos de la siguiente forma en los diferentes núcleos de población:

Cuadro 2.

Municipio	Entidad Singular	Núcleo	2008 Total	Varones	Mujeres	% Población
Torrelavega	Barreda	**Barrede**	2.903	1.456	1.447	**5,19%**
	Campuzano	**Campuzano**	11.202	5.409	5.793	**20,04%**
	Dualez	**Dualez**	363	183	180	**0,65%**
	Ganzo	**Ganzo**	1.034	506	528	**1,85%**
	Montaña (La)	**Montaña (La)**	176	84	92	**0,31%**
	Sierrapando	**Sierrapando**	4.131	1.987	2.144	**7,39%**
	Tanos	**Tanos**	6.232	3.093	3.139	**11,15%**
	Torrelavega	**Torrelavega**	27.864	13.144	14.720	**49,84%**
	Torres	**Torres**	1.045	514	531	**1,87%**
	Viérnoles	**Viérnoles**	960	463	497	**1,72%**
			55.910	26.839	29.071	

Figura 1. Distribución nucleos de población

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Información Municipal. Nomenclator 2008

Evolución de la población

La población de Torrelavega ha conocido a lo largo de su historia largos periodos de explosión demográfica, pero también episodios de ralentización del crecimiento, sobre todo en los últimos años del siglo pasado, e incluso de descenso del número de habitantes. Actualmente, la densidad demográfica es de 1.575 habitantes/km2, quince veces superior a la media regional.

En el siguiente gráfico se refleja la evolución de la población en Torrelavega durante el último siglo:

Figura 2. Evolución población Torrelavega

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Información Municipal

Como se puede observar, el municipio experimentó un rápido incremento del número de habitantes en las primeras décadas del siglo en las que casi llegó a duplicar su población, debido, principalmente, a los procesos migratorios derivados de la implantación industrial y actividades mineras, actividades que implicaron la necesidad de mano de obra, con la consecuente llegada de trabajadores foráneos.

En las décadas posteriores a la Guerra Civil, el crecimiento es constante y progresivo. En este periodo destaca el auge experimentado a partir de la década de los 60, coincidiendo con los procesos de industrialización en España. Así, entre 1960 y 1981 la población pasó de 30.930 a 56.490 habitantes.

En los años 80 y 90, como consecuencia de la reconversión industrial y la disminución de la natalidad, se produjo la ralentización del crecimiento demográfico e, incluso, su descenso, aunque no de forma brusca, debido sobre todo a que los procesos migratorios han persistido, aunque de naturaleza diferente.

Estructura de la población

La estructura demográfica del municipio de Torrelavega responde a las características generales de los procesos de evolución demográfica que se han generado en España y Cantabria, tal y como se muestra en la pirámide poblacional:

Figura 3.

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	>85
Mujeres	1.070	971	1.058	1.233	1.735	2.194	2.181	1.987	2.070	2.241	2.241	2.014	1.491	1.277	1.663	1.447	1.145	986
Varones	1.070	1.034	1.044	1.321	1.786	2.333	2.299	1.983	1.971	2.137	2.137	1.839	1.400	1.033	1.235	1.037	695	411

Fuente: Padrón Municipal de habitantes. INE 2007

Una primera característica que se aprecia en la pirámide es su estrechamiento por la base, característica que es extensible a todo el territorio nacional, debido al descenso del número de nacimientos registrado en todo el territorio nacional desde principios de los 80.

Como podemos observar, los grupos de edad más importantes en cuanto a volumen son los incluidos dentro del estrato de la población joven y madura. En este sentido, destacan los grupos de 30 a 40 y de 40 a 50 años, es decir, los nacidos entre finales de los 50 y finales de los 70, durante el Desarrollismo y años posteriores.

En cuanto al grupo de personas de más de 65 años, apreciamos cómo aparece una muesca muy marcada, generada por los efectos de la Guerra Civil y la posguerra.

Principales actividades económicas

En el entorno de Torrelavega se localizan algunas de las principales empresas e industrias de la región, además de importantes explotaciones mineras. Existe también una creciente malla de pequeñas empresas, generalmente de transformación, que han contribuido en gran medida al crecimiento económico.

Por lo tanto, Torrelavega tiene una importante fuerza de atracción como cabecera de la comarca del Besaya, en especial sobre los municipios limítrofes de Los Corrales de Buelna, Cartes, Reocín, Suances, Santillana del Mar, Piélagos, etc.

Distribución actividades y sectores económicos

A continuación se presentan los valores más representativos de la distribución de la actividad empresarial del municipio de Torrelavega:

Cuadro 3.

Sector	Nº Empresas	%
Agricultura, ganadería y pesca	113	**0,52%**
Selvicultura,explotación forestal	27	**0,12%**
Construcción	2.590	**11,91%**
Servicios	17.193	**79,04%**
Industria	1.351	**6,21%**
No consta	479	**2,20%**
TOTAL	**21.753**	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas municipales 2008

Figura 4. Censo empresarial y profesional de Torrelavega

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas Municipales. Cantabria 2008

Como se puede apreciar en el gráfico, los sectores más ampliamente representados en el municipio son el terciario y secundario. El sector primario, con aparente poco peso, presenta características particulares como veremos posteriormente.

Asimismo, en la siguiente tabla se presenta la población ocupada según el sector económico:

Cuadro 4.

Sector	Nº Empresas	%
Agricultura y Pesca	240	**1,24%**
Industrial	2.930	**15,10%**
Construcción	3.186	**16,42%**
Servicios	13.052	**67,25%**
Total	**19.408**	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas municipales 2007

Figura 5. Población ocupada según sector económico

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas Municipales. Cantabria 2007

Como cabe esperar, el sector servicios absorbe la mayor parte de los trabajadores del municipio, seguido de la construcción y de la industria, que igualmente presenta un peso específico importante.

Sector industrial

Torrelavega, tal y como se ha comentado anteriormente, posee un marcado carácter industrial. Dentro del sector industrial del municipio destacan las siguientes empresas:

La Sociedad Solvay

La fábrica de Solvay de Torrelavega produce una gran cantidad de productos químicos, entre los que destacan los sódicos y peroxidados.
Su producción está destinada a una gran variedad de sectores de la industria española: químico, metalúrgico, papel y celulosa, textil, vidrio, farmacéutico, plástico, alimentación, jabones y detergentes, tratamiento y purificación de las aguas, etc.

SNIACE

La “Sociedad Nacional de Industrias Aplicaciones Celulosa Española, Sociedad Anónima” S.A. (SNIACE), fue fundada en Madrid en diciembre de 1939, y se instaló en Cantabria en 1941, sobre los terrenos de Dualez y Ganzo, al norte del municipio.

En la actualidad, Sniace se dedica a la producción de viscosa, lejías bisulfíticas y energía. Un gran porcentaje de la producción de la empresa se destina al comercio exterior.

El grupo Sniace está compuesto por la empresa matriz y por otras sociedades filiales: Lignotech Iberica, Celltech (especializada en la fabricación y venta de productos químicos), Viscocel (especializada en la fabricación de viscosa), Boscan (empresa que gestiona Patrimonio Forestal), Bosques 2.000 (dedicada a programas de I+D), y Sniace Cogeneración-

Grupo Armando Álvarez

El grupo engloba tres factorías diferentes (Armando Álvarez, Aspla y Álvarez Forestal), todas ellas relacionadas con la fabricación de una gran variedad de plásticos y embalajes para industrias de diferente naturaleza y el sector agrario.

Igualmente, cabe destacar otras industrias, como Moehs Ibérica S.A., que, aunque no se sitúe en el propio municipio, se encuentra en zonas colindantes, por lo que muchos de los trabajadores proceden del municipio.

Ganadería

Actualmente, podemos encontrar algunos ganaderos de mediana y pequeña importancia, aunque tienen una escasa representación en la actividad económica de la región. En las últimas décadas ha ido desapareciendo la actividad mixta, es decir, trabajadores de las distintas industrias de la comarca que compaginaban su trabajo habitual con la cría de un reducido número de cabezas de ganado vacuno.

Torrelavega alberga el Mercado Nacional de Ganados “Jesús Collado Soto”, que acoge diferentes actividades todos los miércoles, además de ferias anuales, concursos y exposiciones, lo que genera un gran movimiento de personas y tráfico en el municipio.

Principales vías de comunicación

Carreteras principales

Como centro neurálgico de la comarca del Besaya, Torrelavega cuenta con numerosas conexiones por carretera, y está considerado un importante nudo de comunicaciones al conectar la autovía de la Meseta (A-67) , con la Autovía del Cantábrico (A-8) a su paso por la ciudad:

Autovía de la Meseta

La autovía A-67 comunica Santander, Torrelavega, Los Corrales y Reinosa, y de ahí a la Meseta.
Cabe asimismo destacar que el tramo Santander–Torrelavega registra un importante tráfico de camiones y turismos.

Autovía del Cantábrico

La Autovía A-8, inaugurada en1995, ha conectado a Cantabria con la red europea de autopistas y con el resto del norte de España, convirtiéndose en una nueva zona de paso.

Igualmente transcurren por el municipio las carreteras N-611 y la N-634.

Carreteras secundarias

Las carreteras regionales forman la red secundaria, esencial para conseguir que los ejes principales alcancen a la totalidad del territorio.

En la zona de estudio existen varias carreteras secundarias que ponen en contacto a todas las localidades presentes en ellas, como la C-6316, S-480, SV-4722, etc.

Cabe destacar la carretera de circunvalación “Boulevard Ronda”, que comunica las distintas partes de la ciudad sin la necesidad de atravesar el centro y que, además, ha adquirido un carácter lúdico y recreativo.

Ferrocarril

Torrelavega cuenta con estaciones de las dos compañías de ferrocarriles públicos españoles: FEVE, los ferrocarriles de vía estrecha, que la unen a las principales ciudades del norte de España y que cuenta con estaciones en Barreda, Torrelavega, y Altamira; y RENFE, que con estaciones en Sierrapando, Tanos (la principal de esta compañía en el municipio) hacen lo propio con el área metropolitana de Santander y los ferrocarriles de vía ancha, uniendo a la cuidad con capitales como Madrid, Segovia, Valladolid, Palencia, Albacete o Alicante.

Cuadro 5. Estaciones de ferrocarril

FEVE	RENFE
Torrelavega (2)	Viérnoles
Barreda	Torrelavega
	Sierrapando

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas municipales 2007

Las estaciones de FEVE se encuentran en pleno centro de la ciudad, lo que representa una ventaja para su uso, pero también un grave problema para la movilidad de la ciudad, ya que las vías atraviesan la ciudad y generan cortes, molestias y atascos de tráfico cada veinte o treinta minutos.

Fuente: ICANE a partir de la Escuela de Infraestructura y Equipamentos Locales (EIEL2000). Ministerio de Administraciones Públicas

Datos movilidad municipio Torrelavega

Una vez analizadas las características demográficas y económicas generales, procedemos a describir los rasgos más característicos de la movilidad de Torrelavega, analizando para ello datos como el tiempo empleado en el desplazamiento al trabajo, el medio de transporte utilizado o el parque de vehículos del municipio.

Cuadro 6. Tiempo desplazamiento

	<10 min	10-20 min.	20-30 min.	30-45 min.	3/4-1 h.	1-1 1/2 h.	>1 1/2 h.
Torrelavega	32%	40%	19%	7%	2%	1%	0%

Figura 5. Tiempo empleado en el desplazamiento al trabajo

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas Municipales Cantabria 2007

Tal y como se puede apreciar en el gráfico, cerca del 75% de los trabajadores no tarda más de 20 minutos en llegar al lugar del trabajo, acercándose a un 40 % los que emplean entre 10 y 20 minutos, mientras que el porcentaje que tarda más de 20 minutos es el menos representativo.

Cuadro 7. Medio de transporte utilizado

	Coche particular	Coche particular pasajero	Autobús	Moto	Andando	RENFE	Otros trenes	Bici	Otros medios
Torrelavega	9.845	1.352	1.245	270	4.937	105	239	124	45

Figura 6. Medio de transporte utilizado

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ICANE. Fichas Municipales Cantabria 2007

Los datos reflejan que más de la mitad de los trabajadores se trasladan diariamente en su vehículo privado al trabajo. Cabe resaltar que un número importante se desplaza a pie y que son muy pocos aquellos que acuden en tren o en bicicleta.

Cuadro 7. Parque de vehículos

	Turismos	Ciclomotores	Furgonetas y camiones	Autobuses	Tractores industriales	Otros	Total
Torrelavega	24.145	1.040	4.012	99	265	712	30.273

Figura 7. Parque de vehículos

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Parque de vehículos 2005. Jefatura Provincial de Tráfico. Delegación del Gobierno de Cantabria

En este caso, se puede observar que existe un turismo por cada 2,3 habitantes. Si consideramos también las motos y ciclomotores, existe 1 vehículo privado por cada 2 habitantes del municipio.

Cuadro 8. Evolución nº de vehículos

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nº de vehículos	19.731	20.480	21.923	22.569	28.103	28.261
Nº de habitantes	56.189	55.477	56.180	56.638	56.407	56.230

Figura 8. Evolución nº de vehículos

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del ICANE. Fichas Municipales Cantabria 2007

Si analizamos la evolución del parque de vehículos, y lo comparamos con la evolución de la población en los mismos años, podemos ver que el aumento del número de vehículos no es proporcional con el número de habitantes, que se mantiene más o menos estable

Otro dato de interés a la hora de analizar las características de movilidad en un municipio es la población vinculada, que se define como *"el conjunto de personas censables (es decir, con residencia habitual en España) que tienen algún tipo de vinculación habitual con el municipio en cuestión, ya sea porque residen allí, porque trabajan o estudian allí, o porque, no siendo su residencia habitual, suelen pasar allí ciertos periodos de tiempo (puentes, fines de semana…)"*

Los datos que se muestran a continuación diferencia a las personas residentes y no residentes, relacionándolas con su actividad diaria en el municipio (sólo reside y no trabaja ni estudia; reside y trabaja; no reside pero trabaja…), lo que nos aporta información muy relevante.

Cuadro 9.

	Población Residente	Población no residente
Sólo residentes	41.069	-
Trabaja	11.431	7.063
Estudia	2.562	1.943
Tiene segunda vivienda allí	415	1.569

Figura 8. Población vinculada no residente

Figura 9. Población vinculada residente

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo de población y vivienda

Así, vemos cómo casi el 21% de la población de Torrelavega trabaja en el propio municipio y que más de 7.000 trabajadores se desplazan diariamente hasta el municipio para desempeñar su puesto de trabajo.

Por último, entre otros datos de interés sobre las condiciones de vida en el municipio, destaca que el 37,05% de la población se queja de ruidos, el 38,33% de contaminación o malos olores y el 6,07% de malas comunicaciones, aspectos todos ellos relacionados con el uso del automóvil y la movilidad. (Fuente: Censo de población y vivienda. INE 2001

Dotaciones de suelo industrial en Torrelavega

A continuación se presenta una relación de las áreas de carácter industrial más importantes del municipio de Torrelavega, incluido el nuevo espacio de suelo industrial en la zona Tanos–Viérnoles:

Cuadro 10. Grupo Armando Álvarez

Accesos
Junto a la A-8 dirección Oviedo y próximo a la ronda de Torrelavega, N-611 Santander-Palencia y la N-634 Oviedo-Bilbao

Cuadro 11. Paseo del niño

Accesos

Junto a la estación FEVE, A-8 y ronda de Torrelavega

Cuadro 12. Tanos

Accesos

Junto a la estación FEVE, A-8 y ronda de Torrelavega

Cuadro 13. Nuevo polígono Tanos - Viérnoles

Accesos

A la N-611 y N-634 a través de la ronda de Torrelavega. Estación RENFE cercana.

Cuadro 14. Viérnoles (Barrio de Hoz)

Accesos

La N-611 y N-634 a través de la ronda de Torrelavega. Estación RENFE cercana.

Cuadro 15. Campuzano

Accesos

Junto a la N-611 y Bulevar ronda con conexión a red de carreteras del estado

Cuadro 16. Los Ochos 7A y 7B

Accesos

Los Ochos 7A: Junto a las N-611 y Boulevar ronda con conexión a red de carreteras del estado.
Los Ochos 7B: Se encuentra junto a la intersección de la N-634 y la N-611, a la altura de Sierrapando.

Cuadro 17. Espacio productivo de Solvay

Accesos
En Barreda, junto a la N-611 y la A-67

Cuadro 18. Espacio productivo de Sniace

Accesos

Junto la A-8 dirección Oviedo y próximo a la ronda de Torrelavega y a la N-611 Sanander-Palencia

Accesos a los polígonos industriales de Torrelavega

En este apartado vamos a realizar un análisis de las posibilidades de acceso a los diferentes polígonos industriales, tanto desde Torrelavega como desde los municipios próximos con mayor población, incluido Santander. En la siguiente tabla se indica si existe posibilidad de acceso (marcado con X) a los diferentes polígonos, mediante diferentes medios de desplazamiento que no sea el vehículo privado. Posteriormente detallaremos las características de los mismos.

Cuadro 19. Accesos polígonos industriales Torrelavega

TORRELAVEGA	Armando Álvarez	Paseo del niño	Tanos	Pol Tanos-viérnoles	Viérnoles (Bº de Hoz)	Campu-zano	Los Ochos 7A y 7B	SOLVAY	SNIACE
Linea RENFE				x	x				
Linea FEVE								x	
Autobús linea			Línea irregular	x	x			No se adapta a 3 turnos	
A pie (=20 min)	x					x	x		
Carril bici						x			
PIÉLAGOS									
Linea RENFE			x	x	x				
Linea FEVE									
Autobús linea	x	x							
A pie (=20 min)									
Carril bici									
POLANCO									
Linea RENFE									
Linea FEVE	Desde Requejada	Desde Requejada						Desde Requejada	
Autobús linea	x	x							
A pie (=20 min)									
Carril bici									

REOCÍN	Armando Álvarez	Paseo del niño	Tanos	Pol Tanos-viérnoles	Viérnoles (Bº de Hoz)	Campu-zano	Los Ochos 7A y 7B	SOLVAY	SNIACE
Linea RENFE									
Linea FEVE	Desde P. San Miguel	Desde P. San Miguel						Desde P. San Miguel	
Autobús linea	x	x							
A pie (=20 min)									
Carril bici									

LOS CORRALES

Linea RENFE			x	x	x				
Linea FEVE									
Autobús linea	x	x							
A pie (=20 min)									
Carril bici									

SANTANDER

Linea RENFE			x	x					
Linea FEVE	x	x						x	
Autobús linea	x	x						x	

A la vista de esta tabla, cabe destacar varios puntos:

- La frecuencia de horarios de FEVE es alta y posibilita el acceso a Torrelavega desde muchas localidades de la región. En cambio, para las personas que trabajen a turnos, no hay posibilidad de usar el tren en el horario de mañana (06:00 – 14:00). Igualmente, la frecuencia de los trenes de RENFE es elevada, aunque las estaciones (Tanos, Sierrapando) se encuentran a desmano para gran parte de la población de Torrelavega. Además, y como en el caso anterior, los horarios no cubren las necesidades de aquellos que trabajan en el turno de mañana.

- Los autobuses que cubren el trayecto Santander–Torrelavega, con paradas en Requejada y en Barreda, circulan con una frecuencia alta, y satisfacen ampliamente las diferentes posibilidades de horarios laborales. No obstante, el trayecto en autobús no supone ninguna ventaja respecto al uso del coche en cuanto al tiempo empleado ni a la hora de evitar los atascos en la A-67.

- Existe una línea de autobuses que cubre el trayecto Torrelavega-Barreda-Polanco, entre otras localidades. Dispone de una frecuencia de una hora aproximadamente, desde primera hora de la mañana hasta las diez de la noche. En cualquier caso, tampoco es válida para un horario a turnos, pero se puede adaptar a otro tipo de jornadas.

- La línea que cubre Renedo–Torrelavega, con pocos autobuses diarios, no tiene en ningún caso vocación para responder a las necesidades de los trabajadores, sino que está más enfocado a cubrir el horario comercial de la ciudad.

- Por su parte, la línea que cubre los Corrales de Buelna–Torrelavega, al igual que los casos anteriores, y a pesar de tener una buena frecuencia, tampoco se adecúa al horario de turnos.

- Dada las características del municipio, **muchos de los trayectos se pueden llevar a cabo** a pie (para calcular los trayectos se ha considerado la distancia que media entre el Ayuntamiento de Torrelavega y el polígono correspondiente, para cuyo recorrido se estima un tiempo máximo aproximado de veinte minutos).

- Cabe destacar la **carencia de carriles bici** en el municipio, que en pocos casos tienen conexión y acceso a los diferentes polígonos industriales.

- Por último, se ha aprobado recientemente el proyecto para la implantación del servicio de **autobús municipal**, que responde a una necesidad ampliamente demandada por la ciudadanía y que facilitará en gran medida los desplazamientos e incentivará el uso del transporte público frente al uso del automóvil privado.

CABEZÓN DE LA SAL - SANTANDER C1

Horarios

902 24 02 02

902 24 34 02

Nuestros productos

Tipo de Día Laborable (Martes a Jueves)

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje
06:30	07:02	C1	0:32
07:15	07:55	C1	0:40
08:20	08:54	C1	0:34
10:00	10:40	C1	0:37
12:20	12:56	C1	0:36
13:40	14:16	C1	0:33
14:15	14:50	C1	0:35
14:47	15:21	C1	0:34
15:10	15:46	C1	0:36
16:00	16:34	C1	0:34
16:55	17:28	C1	0:33
18:15	18:51	C1	0:36
19:50	20:26	C1	0:36
20:40	21:16	C1	0:34
22:25	23:03	C1	0:38

Horarios

902 24 02 02

902 24 34 02

Nuestros productos

Tipo de Día Laborable (Martes a Jueves)

Hora Salida	Hora Llegada	Línea	Tiempo de Viaje	
07:03	07:44	C1	0:41	
07:30	08:04	C1	0:34	
08:03	08:42	C1	0:39	
08:55	09:30	C1	0:34	
10:01	10:35	C1	0:34	
11:00	11:39	C1	0:34	
13:00	13:34	C1	0:34	
14:51	15:32	C1	0:41	
16:40	17:22	C1	0:38	
16:55	17:31	C1	0:36	
17:55	18:31	C1	0:36	
18:28	19:02	C1	0:34	
20:04	20:38	C1	0:34	
20:54	21:32	C1	0:38	
21:40	22:18	C1	0:38	
23:28	00:04	C1	0:36	[illegible]

AUTOBÚS DE LÍNEA SANTANDER – TORRELAVEGA (Franja horaria laborable)

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		

[illegible]		
[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]

[illegible]			
[illegible]		[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]		[illegible]	
[illegible]		[illegible]	

AUTOBÚS DE LÍNEA TORRELAVEGA – SANTANDER (Franja horario laborable)

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		

[illegible]		
[illegible]		[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]		[illegible]

[illegible]				
[illegible]		[illegible]		
[illegible]	[illegible]	[illegible]		
[illegible]		[illegible]		
[illegible]		[illegible]		

LABORALES DE LUNES A VIERNES										
TORRELAVEGA	BARREDA	VIVIENDA	MONJOSIEGO	CONTOLABRA	GRANDES PLAYAS	PUEBLO	GERRA	VALLE	MIRANDO	
7,29	7,29	7,31	7,36	7,38	7,40					
9	9,04	9,06	9,11	9,13	9,15	9,18				
11	11,04	11,06	11,11	11,13	11,15	11,18				
12	12,04	12,06	12,11	12,13	12,15	12,18	12,17	12,19	12,25	
13	13,04	13,06	13,11	13,13	13,15	13,18				
14	14,04	14,06	14,11	14,13	14,15					
15	15,04	15,06	15,11	15,13	15,15	15,18				
16	16,04	16,06	16,11	16,13	16,15					
17	16,04	17,06	17,11	17,13	17,15					
18	18,04	18,06	18,11	18,13	18,15	18,18	18,17	18,19	18,25	
19	19,04	19,06	19,11	19,13	19,15	19,18				
20	17,04	20,06	20,11	20,13	20,15	20,18				
22	20,04	22,06	22,11	22,13	22,15	22,18				

MIRANDO	VALLE	GERRA	GRANDES PLAYAS	PUEBLO	CONTOLABRA	MONJOSIEGO	VIVIENDA	BARREDA	TORRELAVEGA
	6,55	6,57	7,00	7,00	7,10	7,10	7,20	7,23	7,24
			7,50	7,50	8,10	8,13	8,25	8,28	8,30
8,15	8,21	8,22	8,25	8,25	8,35	8,38	8,40	8,41	8,45
				10,30	10,33	10,38	10,40	10,41	10,45
			11,25	11,30	11,33	11,38	11,40	11,41	11,45
				13,15	13,18	13,23	13,25	13,26	13,30
			14,25	14,30	14,33	15,38	14,40	14,41	14,45
15,15	15,21	15,22	15,25	15,30	15,33	15,38	15,40	15,41	15,45
				16,30	16,33	16,38	16,40	16,41	16,45
				17,30	17,33	17,38	17,40	17,41	17,45
			18,25	18,30	18,33	18,38	18,40	18,41	18,45

AUTOBUSES DE LÍNEA LOS CORRALES – TORRELAVEGA

SAN FELICES - CORRALES - TORRELAVEGA (de lunes a viernes)

SELAYA	SAN FELICES	CORRALES	SAN MATEO	BARRIO	CALDAS	RIOCORVO	CARTES	TORRELAVEGA
	7,10	7,20	7,22	7,25	7,27	7,30	7,33	7,35
7,00	7,45	7,50	8,03	8,05	8,07	8,10	8,12	8,20
	8,50	9,00	9,05	9,07	9,10	9,12	9,15	9,30
	9,50	10,00	10,05	10,07	10,10	10,12	10,15	10,30
	10,50	11,00	11,05	11,07	11,10	11,12	11,15	11,30
	13,45	13,50	14,03	14,05	14,07	14,10	14,12	14,20
	14,50	15,00	15,05	15,07	15,10	15,12	15,15	15,30
		* 15,30	15,35	15,37	15,40	15,42	15,45	15,55
	15,50	16,00	16,05	16,07	16,10	16,12	16,15	16,30
	16,50	17,00	17,05	17,07	17,10	17,12	17,15	17,30
	17,50	18,00	18,05	18,07	18,10	18,12	18,15	18,30
	18,50	19,00	19,05	19,07	19,10	19,12	19,15	19,30

* ESTOS HORARIOS TIENEN PARADA EN COD

TORRELAVEGA - CORRALES - SAN FELICES (de lunes a viernes)

TORRELAVEGA	CARTES	RIOCORVO	CALDAS	BARRIO	SAN MATEO	CORRALES	SAN FELICES	SELAYA
7,40	7,50	7,52	7,54	7,56	8,00	8,05	8,10	
9,00	9,10	9,12	9,14	9,16	9,18	9,20	9,30	
11,00	11,10	11,12	11,14	11,16	11,18	11,20	11,30	
* 11,30	11,40	11,42	11,44	11,46	11,51	11,55		
12,00	12,10	12,12	12,14	12,16	12,18	12,20	12,30	
13,30	13,40	13,42	13,44	13,46	13,48	13,50	14,00	
14,25	14,33	14,35	14,37	14,39	14,41	14,45		
15,40	15,50	15,52	15,54	15,56	15,58	16,00	16,10	
17,00	17,10	17,12	17,14	17,16	17,18	17,20	17,30	
18,00	18,10	18,12	18,14	18,16	18,18	18,20	18,30	
19,00	19,10	19,12	19,14	19,16	19,18	19,20	19,30	20,30
20,00	20,10	20,12	20,14	20,16	20,18	20,20	20,30	
20,40	20,50	20,52	20,54	20,56	20,58	21,00	21,10	

* ESTOS HORARIOS TIENEN PARADA EN COD

Conclusiones y sugerencias

Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible y seguro para los trabajadores debe ser una responsabilidad compartida, ya que la mayoría de las actuaciones que pueden llevarse a cabo no dependen de un sólo agente social o económico, sino que exigen la colaboración y cooperación activa de todos los sectores implicados.

Las características urbanísticas de Torrelavega, fruto de un crecimiento desordenado, dificultan el desarrollo de planes de movilidad sostenible y de un futuro planeamiento urbanístico.

No obstante, y tras analizar exhaustivamente los datos anteriormente presentados, observamos varios campos susceptibles de mejora en el municipio que permitirían un mejor acceso a los distintos polígonos objetos del estudio:

- Los trabajadores de Torrelavega, tal y como se puede ver en los datos presentados, apenas utilizan el tren para desplazarse a su lugar de trabajo.
  El abandono en el que se encuentran las estaciones de RENFE, y la poca accesibilidad de las mismas, puede ser una de las causas del poco uso que hacen los ciudadanos de este medio de transporte.
  Además, tal y como se ha comentado en apartados anteriores, los horarios de trenes, tanto de RENFE o FEVE, no se adecúan a las necesidades de los trabajadores con horarios a turnos, concretamente el turno de mañana, lo que obliga a éstos a usar su vehículo privado para trasladarse al trabajo.

- Parece conveniente **ampliar el horario de mañana de los trenes, mejorar la accesibilidad** de las estaciones de RENFE o desplazarlas y promover medidas para el uso del ferrocarril, como aumentar la variedad de los bonos transporte, tanto de RENFE y FEVE, ofreciendo la opción de diferentes bonos (en función de los viajes realizados o los días utilizados). Otra alternativa a los bonos transporte tradicionales sería hacer un consorcio de transporte entre el Ayuntamiento y FEVE y RENFE para emitir un solo pase que valiera para utilizar la futura red de autobuses municipales y los trenes. Planteamos esta idea de manera temporal y hasta que se haga realidad un consorcio de transporte cántabro en el que se unifiquen finalmente los transportes públicos en Cantabria.

- En cuanto a los polígonos industriales, y a tenor del número de trabajadores que se desplazan diariamente en coche (el 62%), parece prioritaria la **incorporación de la política de transporte en la ordenación territorial y en la planificación urbanística**, considerando el acceso sostenible como un derecho. De esta manera, **la creación de una red de transporte alternativo** para los desplazamientos al puesto de trabajo, como la red urbana de autobuses anteriormente mencionada, caminos peatonales y carriles bici o la creación de aparcamientos disuasorios en las estaciones de tren y paradas de autobús, resultan medidas imprescindibles para mejorar la movilidad de la ciudad.
Asimismo, una buena conexión entre los diferentes polígonos industriales puede favorecer la actividad entre las empresas ubicadas en los mismos.

- En este sentido, una figura fundamental para coordinar los desplazamientos a las áreas industriales es la del **Gestor de Movilidad**, un profesional especializado que puede ser contratado por los empresarios de los polígonos, cuyas funciones básicas son:

- Elaboración y seguimiento de planes de movilidad.
- Coordinación de los diferentes agentes implicados para llegar a acuerdos de financiación.
- Estudio de las posibilidades de modificación de horarios.
- Negociaciones con operadores de transporte público o con las administracio nes locales.

Para facilitar este trabajo es conveniente que las empresas dispongan de un responsable y de un **Centro de Movilidad Común** desde el que coordinar estas actividades. Dada las características de Torrelavega, con pequeños polígonos distribuidos por todo el municipio, se podría optar por una coordinación de los planes a nivel municipal.
Otra medida importante podría ser el fomento del uso del vehículo compartido, que se puede efectuar mediante campañas y herramientas (páginas web, centros de movilidad) que faciliten el encuentro de personas que están interesadas en compartir el vehículo privado para desplazarse al lugar de trabajo.

- La fractura que las vías del tren genera en la ciudad condiciona la movilidad de los ciudadanos y divide no sólo el municipio, sino que condiciona la movilidad y cualquier tipo de actuación urbanística. El futuro desarrollo urbano de Torrelavega debería vincularse a la resolución del problema de las vías mediante su soterramiento, desplazamiento o integración urbana.

- **El uso del coche** para desplazarse al trabajo en un municipio con las características de Torrelavega **resulta**, en muchos casos, **un medio insostenible**. Si observamos el porcentaje de trabajadores que utiliza el coche para ir a trabajar, y el alto número que declaran que tardan menos de veinte minutos en desplazase al lugar de trabajo (el 72% tarda menos de 20 minutos, de los cuales un 32% manifiesta tardar menos de 10 minutos), se deduce que se trata de trayectos cortos, que perfectamente se podrían realizar en medios de transporte alternativos.
Parece, en este sentido, que no existe una conciencia generalizada sobre el impacto ambiental que genera el uso del automóvil, tanto a nivel local como global. Por este motivo, sería importante la realización de campañas de concienciación ciudadana sobre los beneficios, tanto individuales como colectivos, del uso de medios de transporte alternativos, conjuntamente desarrolladas con medidas que faciliten y fomenten el uso de estos medios.

- Finalmente, **la gestión de la movilidad** en el Municipio **debería estar reflejado en un Plan de Movilidad Sostenible** para los trabajadores y la población en general, en el que se recogiese la política, las actuaciones a desarrollar y la evolución de las mismas.

M. FERRI, A. VILLALONGA Y A. PARÍS. *Cómo avanzar hacia un modelo de movilidad de los trabajadores y trabajadoras más sostenible – Guía práctica de apoyo a la acción sindical*. Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS).

SECRETARIA DE SALUD LABORAL Y MEDIO AMBIENTE. *El transporte al trabajo – Pautas para una Movilidad Sostenible a los Polígonos Industriales y Empresariales*- Comisiones Obreras de Cantabria.

http://www.icane.es
Instituto Cántabro de Estadística.

http://www.cantabria102municipios.com
Cantabria 102 Municipios

http://www.aytotorrelavega.es
Ayuntamiento de Torrelavega

http://maps.google.es
Google Maps

Impreso en: Papel Reciclado

comisiones obreras de Cantabria
Secretaría de salud laboral y
medio ambiente

GOBIERNO de CANTABRIA
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE