



PROPUESTA PARA EL FOMENTO DEL COCHE COMPARTIDO EN VOLKSWAGEN NAVARRA



Sección Sindical de CC.OO. en Volkswagen Navarra S.A.

INDICE:

1.- Introducción.....	3
2.- Propuesta de Coche Compartido para VW Navarra.....	5
3.- Ventajas de utilizar el Coche Compartido.....	7
4.- Objetivos del Proyecto.....	10
5.- Agentes implicados.....	12
6.- Fases y Calendario de ejecución.....	13
7.- Presupuesto estimado.....	14
8.- Experiencias de Coche Compartido al centro de trabajo.....	16

1.- INTRODUCCIÓN:

El incremento de los modos de transporte motorizados en las últimas décadas viene generando una serie de costes ambientales, laborales, sociales y económicos. En este sentido, la movilidad al trabajo también aumenta los consumos energéticos y la correspondiente emisión de gases de efecto invernadero, los niveles de contaminación atmosférica y acústica, y supone importantes pérdidas económicas en forma de congestión circulatoria, absentismo laboral e impuntualidad. Para los/as trabajadores/as, además, supone pérdida de tiempo, aumento del estrés, importantes gastos económicos y una elevada siniestralidad denominada “in itinere”.

Precisamente por ello, racionalizar los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo es uno de los objetivos de la **Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética** en España (2004-2012), que propone la potenciación de Planes de Movilidad en empresas de más de 200 trabajadores. De la misma forma, el **Plan Nacional de Asignación** se refiere a las necesidades de reconducir el sector del transporte para poder lograr disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero. Finalmente, el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)** también apuesta por la gestión de la movilidad como instrumento para reorientar las pautas de movilidad hacia escenarios de mayor sostenibilidad ambiental.

Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales –el ir y venir del lugar del trabajo- constituye uno de los principales motivos de desplazamiento, y que es en este sentido cuando más se utiliza el coche privado de manera individual, es evidente que uno de los objetivos prioritarios para alcanzar el cambio de modelo debe ser precisamente promover una movilidad más sostenible y segura en los desplazamientos al trabajo.

En este sentido, en febrero de 2008, el **Gobierno de Navarra** firmó un **Convenio Marco de Colaboración** (2008-2012) con el **Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE)** para la definición y puesta en práctica de actuaciones contempladas en el **Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en el ámbito territorial de la Comunidad Foral**. Dicho Convenio, que tiene por objeto realizar actividades y proyectos que promuevan la eficiencia y la diversificación energética de la movilidad de personas y mercancías, subvenciona, entre otros, el desarrollo de **Planes de Transporte para Empresas** así como la realización de **Proyectos Piloto** de duración determinada (6 meses como máximo).

2.- PROPUESTA DE COCHE COMPARTIDO EN VOLKSWAGEN NAVARRA:

A finales de 2007, **CC.OO. de Navarra** elaboró un **Diagnóstico de Movilidad en los Polígonos Industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen** con el propósito de analizar el escenario de movilidad de los trabajadores y trabajadoras pertenecientes a empresas ubicadas en ambos polígonos industriales. Dicho estudio, en el que participaron trabajadores y trabajadoras de 12 empresas seleccionadas al efecto, arrojó las siguientes conclusiones:

-Primera: Participaron en el estudio un **36,61%** de los/as trabajadores/as pertenecientes a las empresas seleccionadas.

-Segunda: El **87%** de los/as encuestados/as eran varones.

-Tercera: El **66,51%** de los/as encuestados/as eran menores de 45 años.

-Cuarta: El **82%** de los/as encuestados/as provenían de Pamplona y su Comarca.

-Quinta: El **24,63%** de los/as encuestados/as utilizaban autobús de empresa para acudir al trabajo.

-Sexta: El **65,40%** de los/as encuestados/as acudían al trabajo en coche particular de manera individual y el **7,04%** en coche compartido.

-Séptima: El 2,94% de los/as encuestados/as utilizaban otros medios de desplazamiento al trabajo:

A pie (0,88%)

Moto (1,03%)

Bicicleta (0,88%)

Transporte Público (0,15%)

-Octava: El **80,81%** de los encuestados/as estaban dispuestos a utilizar transporte colectivo (autobús de empresa, transporte público, coche compartido, etc.) siempre que se dieran las condiciones adecuadas para ello.

Propuesta:

Sobre esta base, y con ocasión de la reciente aprobación por parte del **Gobierno de Navarra** de la **Convocatoria anual de Subvenciones para Planes de Transporte -Resolución 284/2009, de 7 de Septiembre / BON 116, de 21 de Septiembre de 2009-**, desde la **Sección Sindical de CC.OO. en Volkswagen-Navarra** proponemos tanto a la dirección de la empresa como al resto de las secciones sindicales representadas en la planta, la puesta en marcha de una **Experiencia Piloto** que tenga por objeto reducir el número de desplazamientos en coche particular (realizados de manera individual) fomentando e incentivando el desplazamiento en **Coche Compartido**.

3.- VENTAJAS DE UTILIZAR EL COCHE COMPARTIDO:

El **Coche Compartido** consiste en realizar el desplazamiento diario al trabajo, y el regreso al domicilio, conjuntamente con otros/as compañeros/as de la empresa que residan en un lugar cercano al propio o en el recorrido que efectúa el coche que se va a compartir.

¿Por qué compartir el coche?

El **Coche Compartido** es un sistema para racionalizar el transporte, que se encuentra en funcionamiento en numerosas ciudades europeas y americanas y que permite reducir el número de viajes motorizados por motivos de trabajo. A través de medidas de este tipo se logra disminuir los consumos energéticos y la contaminación procedente de estos viajes, al tiempo que supone una rebaja significativa en los gastos destinados al transporte.

Se ha demostrado cómo compartir el coche en el desplazamiento hasta el centro de trabajo representa un importante ahorro para sus pasajeros, en el uso del propio vehículo (amortización, gastos de combustible, lubricantes, mantenimiento y desgaste), en el coste destinado al aparcamiento, en la salud (disminución del estrés, etc.) así como en la mejora de las condiciones ambientales al reducir los volúmenes de tráfico general y al mismo tiempo las consecuencias negativas provocadas por el mismo.

¿Cuándo y dónde compartir coche?

El mecanismo para implantar un sistema de **Coche Compartido** en la empresa consiste básicamente en una base de datos (a través de un programa informático) en el que cada usuario/a interesado/a introduce su información personal para encontrar coincidencia de recorridos y horarios con otros/as trabajadores/as.

¿Cómo compartir coche?

Para compartir el coche de manera sistemática es necesario establecer entre los ocupantes una serie de normas y compromisos que se han de cumplir para evitar conflictos y consecuencias a medio plazo.

Aspectos a concretar y acordar:

-Respecto a la propiedad y conducción del coche.

- Siempre el mismo coche o alternando por turnos (días, semanas, meses).
- Siempre el mismo conductor o por turnos.
- En ambos casos, si es por turnos, acordarlos con suficiente antelación.

-Respecto a los gastos del viaje.

- Reparto de los costes si el coche y el conductor es el mismo acordando un precio por kilómetro recorrido o por día.
- Para el cálculo de los costes por kilómetro o viaje se tendrá en cuenta no sólo el consumo de combustible sino todos los costes imputables a inversión, amortización, mantenimiento, reparaciones, neumáticos, seguro, impuestos y su reparto justo entre propietario y pasajeros.
- Alternancia equilibrada del uso sin necesidad de realizar pagos.

-Respecto a la práctica diaria de compartir coche.

- Fijar los horarios a cumplir por todos y cada uno de los ocupantes.
- Fijar el lugar o lugares de recogida y bajada de acompañantes.
- Garantía del buen estado del o de los vehículos utilizados: limpieza, mantenimiento, gasolina, seguro, etc.
- Acuerdos sobre las posibles ausencias; manera de avisar y tiempo de antelación, previsión de un plan alternativo si el que falla es el conductor, etc.
- Acuerdos sobre la posibilidad de fumar o comer en el vehículo.
- Acuerdos sobre la o las emisoras de radio a escuchar.

4.- OBJETIVOS DEL PROYECTO:

Objetivo General:

-Proponer tanto a la dirección de **Volkswagen Navarra** como al resto de las secciones sindicales de la empresa, la puesta en marcha de un **Proyecto Piloto** que tenga por objeto **fomentar, reforzar e incentivar el desplazamiento en Coche Compartido** de los trabajadores y trabajadoras de la planta, contribuyendo así a disminuir el número de desplazamientos en vehículo privado realizados de manera individual.

Objetivos Específicos:

-**Coordinar y formar un equipo de coordinación** que se encargue de gestionar el servicio de Coche Compartido.

-**Crear un Fichero de Coche Compartido** con los datos de los/as trabajadores/as interesados/as en compartir coche con otros /as compañeros/as. Las fichas, elaboradas a través de un sistema informático, contendrán la información necesaria para elaborar los posibles agrupamientos de personas cuyos desplazamientos son susceptibles de ser realizados conjuntamente en cuanto a origen, itinerario, horario, etc.

-**Realizar agrupamientos** con aquellos/as trabajadores/as que puedan compartir coche.

-Readaptar y reservar un número indeterminado de plazas de aparcamiento destinadas a los usuarios de coche compartido.

-Diseñar un distintivo (tarjeta, pegatina, etc.) que diferencie al coche compartido del resto de vehículos.

-Establecer un programa de “vuelta a casa” garantizada que asegure a los/as trabajadores/as el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido. Este programa ha de contemplar los siguientes aspectos:

.Destinar fondos económicos para hacer frente a los posibles gastos que se originen (transporte público, taxi, etc.)

.Definir qué tipo de imprevistos serán los que den lugar a la aplicación de esta partida de dinero (enfermedad del conductor/a, necesidades del trabajo, etc.) y bajo qué condiciones se establecerá el pago.

-Establecer incentivos económicos para que los/as trabajadores/as utilicen el coche compartido (vales-descuento para combustible, comidas gratuitas, otros bonos descuento, etc.)

-Establecer un mecanismo de seguimiento y control que permita comprobar que el programa se está desarrollando según lo establecido y acordado.

5.- AGENTES IMPLICADOS:

Los **agentes implicados** para desarrollar el proyecto de Coche Compartido en Volkswagen Navarra serían:

- La Dirección de la Empresa.
- El Comité de Empresa.
- La Comisión de Asuntos Sociales.
- Los/as Trabajadores/as de Volkswagen Navarra.

6.- FASES Y CALENDARIO DE EJECUCIÓN:

Este **Proyecto Piloto** se desarrollaría a lo largo de 6 meses, entre **Noviembre de 2009 y Agosto de 2010**.

Un **Calendario Provisional** para el desarrollo de las distintas **Fases del Proyecto** podría ser el siguiente:

Fase 1: Presentación y discusión de la propuesta de Coche Compartido en Volkswagen Navarra
(Octubre 2009)

Fase 2: Elaboración y diseño del Proyecto Piloto
(Octubre-Diciembre 2009)

Fase 3: Puesta en marcha y desarrollo del Proyecto
(Enero-Junio 2010)

Fase 4: Seguimiento y evaluación del Proyecto
(Enero-Junio 2010)

Fase 5: Justificación de gastos y pagos realizados
(Julio-Agosto 2010)

7.- PRESUPUESTO ESTIMADO:

El **Presupuesto Estimado** para la realización de esta **Experiencia Piloto (subvencionable hasta en un 60% por el Gobierno de Navarra)**, no sería superior a los **6.000 Euros** repartidos de la siguiente manera:

-Diseño de una página Web de Coche Compartido con sistema de Registro para Usuarios/as: (3.000 €)

-Readaptación y señalización de plazas de aparcamiento destinadas en exclusiva al coche compartido: (300 €)

-Campaña informativa y de sensibilización dirigida a los/as trabajadores/as a través de dípticos informativos, carteles, etc.: (600€)

-Diseño y edición de tarjetas o pegatinas a modo de distintivo para colocar en los coches de los usuarios acogidos al sistema de coche compartido: (300 €)

-Fondo económico destinado a incentivar a los/as trabajadores/as de la planta usuarios del coche compartido a través de vales-descuento en combustible, comidas gratuitas, etc.: (1.500 €, hasta agotar existencias)

-Fondo económico destinado al programa de “Vuelta a casa garantizada” que asegure a los/as trabajadores/as el retorno al domicilio en caso de problemas con el coche compartido: (300 €)

***Nota:** Puntualizar que las cantidades presupuestadas para cada acción son estimativas, y serían redistribuidas en función de la oportunidad al objeto de optimizar el total del presupuesto.

8.- EXPERIENCIAS DE COCHE COMPARTIDO AL CENTRO DE TRABAJO:

A continuación, describimos, a modo de ejemplo, una serie de experiencias sobre coche compartido que han sido desarrolladas con éxito tanto en Empresas como en Polígonos Industriales:

EXPERIENCIAS NACIONALES

Implantación del Coche Compartido en la Empresa Denso

Ubicación: Polígono Industrial Pla de Santa Anna / Sant Fruitós de Bages (Barcelona)

Sector: Componentes del automóvil

Nº de Trabajadores/as: 800

Inicio actuación: 2005

Resumen de la actuación:

Con el objetivo de reducir progresivamente el número de coches privados que acceden diariamente a la planta, la empresa Denso, conjuntamente con el comité de empresa, acordó reservar las plazas de aparcamiento más próximas a la entrada al centro de trabajo para vehículos utilizados de forma compartida (parking verde). Para poder hacer uso de estas plazas, el coche debe estar ocupado como mínimo por dos personas que no residan en el mismo domicilio.

Semestralmente, la empresa otorga además unos premios de 50 € en vales de gasolina a las personas que tienen más tickets verdes acumulados.

El proyecto se puso en marcha inicialmente con 15 plazas, número que se ha ido incrementando gracias a la aceptación que ha tenido la medida entre los empleados/as.

Implantación de Coche Compartido en el Polígono de Villalonquéjar (Burgos)

Centro de actividad: Polígono de Villalonquéjar

Ubicación: Burgos

Nº de Trabajadores/as: 12.000

Agentes Implicados: Ente Regional de la Energía de Castilla y León, Junta de Castilla y León, Asociación de Empresarios de Villalonquéjar, Instituto Tecnológico de Castilla y León, Ayuntamiento de Burgos, Sindicatos.

Inicio de la actuación: 2005

Resumen de la actuación:

El Polígono Industrial de Villalonquéjar es el más grande de Castilla y León, con una superficie de 2,4 millones de m² y unas 500 empresas implantadas y unas 500 empresas implantadas.

Ante los problemas de movilidad y las congestiones en horas punta, el Ente Regional de la energía de Castilla y León inició en el año 2005 la elaboración de un estudio con la colaboración de la asociación de empresarios para diagnosticar la situación en la que se encontraba el polígono.

Según los datos obtenidos, un 84% de los vehículos que circulaban eran privados y un 88% de ellos estaban ocupados por una sola

persona. Por otra parte, sólo un 2% de las empresas contaban con un servicio de transporte propio, y las líneas de autobuses municipales tenían un servicio discontinuo y una frecuencia muy baja.

A partir de estos datos, en el Plan de Movilidad se propuso una estrategia dividida en cuatro etapas: crear una oficina de movilidad y la plataforma de coche compartido; fomentar el transporte de empresa; mejorar el transporte público; y realizar planes de movilidad específicos de empresa.

Hasta el momento, las medidas tomadas han sido la creación de la Oficina de movilidad y la puesta en marcha de la Plataforma de Coche Compartido.

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Coche Compartido en Volvo Car Corporation (Bélgica)

Centro de actividad: Diferentes plantas de la Compañía.

Ubicación: Bélgica (Gante, Flandes, etc.).

Resumen de la actuación:

Los/as trabajadores/as solicitan al Departamento de Recursos Humanos una lista de los/as compañeros/as que trabajan en el mismo turno, viven en el mismo pueblo y van a trabajar en coche. De manera alternativa el/la trabajador/a puede publicar su interés en utilizar el coche compartido a través del canal de comunicación interna (WeekBericht).

Cuando los/as compañeros/as que han contactado entre sí para compartir el coche se encuentran, firman un contrato conjuntamente con la compañía. En el mismo, se establecen las reglas a respetar y las normas de aparcamiento. Además se incluyen aspectos como la seguridad vial, el seguro de coche, el pago de los impuestos, cantidades a pagar entre las personas que comparten el coche, etc.

Posteriormente, Recursos Humanos introduce a los miembros de coche compartido en una Base de Datos creada por la compañía. Esta herramienta permite comprobar que las personas tienen el mismo turno, viven en el mismo distrito, etc. Una vez hecha la comprobación se les asigna una plaza de aparcamiento gratuito (Carpoolplace). Entonces los/as usuarios/as reciben una “tarjeta de viaje compartido” que la colocan en el cristal del coche mientras utilizan la plaza de aparcamiento. Estas plazas de aparcamiento son las que están más cerca de la entrada o de la salida de la empresa.

En Bélgica, los usuarios de coche compartido reciben un certificado de usuario/as de coche compartido que desgrava en la declaración de la renta.