

La mobilitat a la feina + sostenible

35 experiències i
bones pràctiques



Introducció

La societat demana cada vegada més un canvi del model de mobilitat tot requerint alternatives a l'ús abusiu del vehicle privat motoritzat. Tenint en compte que la mobilitat realitzada per motius laborals, l'anar i venir del lloc treball, és un dels motius principals pels quals ens desplaçem i que és en aquest tipus de viatges quan més s'utilitza el cotxe, és evident que un dels objectius prioritaris, per a arribar al canvi de model, ha de ser promoure la mobilitat sostenible, segura i equitativa en els desplaçaments per anar a la feina.

Per assolir aquest objectiu, hem de comptar amb eines que il·lustrin i facilitin aquesta transició cap a aquest nou model de mobilitat i, per això, la idoneïtat d'editar la Guia de bones pràctiques, en la qual s'inclouen experiències reals que han canviat la manera com es desplacen milers i milers de treballadors i treballadores als seus centres de treball.

Sens dubte cal que aquesta tasca de promoure el canvi modal l'impulsin les persones que tenim la responsabilitat de representar i en conseqüència de defensar els drets laborals dels treballadors i treballadores, la qual cosa inclou, evidentment, el dret a l'accessibilitat de manera sostenible i segura. Una guia que pretén ser una exposició de bones pràctiques, en les quals el paper del sindicat ha estat clau perquè aquestes avancin en el bon camí. Iniciatives que hem de divulgar i donar a conèixer a tot el col·lectiu de treballadors i treballadores, el qual, en definitiva, serà el veritable protagonista del canvi de model.

Per a concloure, es tracta de presentar experiències que puguin servir d'exemple de com intervenir, mitjançant l'acció sindical, a les empreses i en l'entorn on aquestes es localitzen (polígon industrial, parc d'activitats, etc.) per a arribar a la fita que ens hem proposat amb vista a trencar amb l'hegemonia del cotxe per anar la feina. En definitiva, provocar la irrupció d'un nou model de mobilitat on els sistemes socialment, ambientalment i econòmicament sostenibles s'imposin i els treballadors i treballadores siguin agents actius necessaris per impulsar aquest canvi que tants beneficis comportarà.

Fernando Rodrigo
Coordinador de la Secretaria Confederal de Salut Laboral
i Medi Ambient de CCOO

Autors

Manel Ferri i Albert Vilallonga (Centre de referència en mobilitat d'ISTAS / CCOO), Antoni París -Comunicació Socioambiental.

Agraïm les aportacions i l'assessorament de:

Carlos Martínez Camarero (Secretaria Confederal de Medi Ambient i Salut Laboral CCOO); Daniel Gutiérrez (Responsable de mobilitat de la Unió Comarcal de CCOO del Baix Llobregat); Josep M. Baiget (Responsable de mobilitat de la Unió de les comarques de Lleida); Enrique Rodríguez (Responsable de mobilitat de la Unió Comarcal de CCOO del Vallès Occidental); Luis Cuena (Tècnic de mobilitat de la Unió Sindical de CCOO de Madrid); Joanes Maiza (Delegat de prevenció CCOO-CAF Beasain); Juan Jesús Bermúdez (Departament de Medi Ambient CCOO Canàries); Àngel Cebollada (Secretari de mobilitat Secció Sindical CCOO UAB); Eva Miguel Cuñado (Secretaria de Medio Ambiente de CCOO de Castilla y León); José Luis Cía (Àrea de Medio Ambiente de CCOO de Navarra); Toni Montesinos i Luis Enrique Marquina (Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient de CCOO del País Valencià); Miquel de Toro (Departament de Mobilitat de CCOO de Catalunya).

Disseny gràfic

Domènec Òrrit

Edita

Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS)

Traducció

Josep M. Figueras

Imprimeix: Paralelo Ediciones

Dipòsit legal:

ISBN:

1a. Edición. Barcelona, novembre de 2008

Imprès en paper reciclat

Aquesta publicació es realitza en el marc del Conveni de Col·laboració subscrit amb l'Institut Nacional de Seguretat i Higiene en el Treball, a l'empara de la Resolució d'Encàrrec de Gestió de 7 d'abril de 2008, de la Secretaria d'Estat de la Seguretat Social, per al desenvolupament d'activitats de prevenció.

Continguts

- 1. Actuacions en empreses 4

- 2. Actuacions en centres d'activitat laboral 16
 - Millora dels serveis de transport públic col·lectiu 16
 - Elaboració de plans de mobilitat sostenible 22
 - Acords i pactes de concertació 34

- 3. Exemples internacionals 40

1. Actuacions en empreses

- Implantació del cotxe compartit (Denso - Sant Fruitós de Bages)
- Reconversió del servei de transport d'empresa (Ibercarretillas - El Prat de Llobregat)
- Incorporació de la mobilitat dels treballadors/es en el conveni col·lectiu (Sony - Viladecavalls)
- Creació de la figura del Gestor de mobilitat i elaboració d'una enquesta de mobilitat (Hospital Arnau de Vilanova - Lleida)
- Millora de la flexibilitat horària dels treballadors/es i lliurament de títols de transport (Nissin - La Granada del Penedès)
- Concessió d'ajudes econòmiques per a l'ús del transport públic col·lectiu (Ministeri de Medi Ambient - Madrid)
- Elaboració d'un pla d'empresa de mobilitat sostenible (Vodafone - Alcobendas, Madrid)
- Foment de la mobilitat en transport públic col·lectiu (Ministeri d'Educació - Madrid)
- Realització d'una enquesta de mobilitat i plantejament de propostes de millora (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA - Guipúscoa)
- Implantació de millores de l'accessibilitat dels treballadors/es (Telefónica - Ciudad de las Telecomunicaciones, Madrid)



Implantació del cotxe compartit

Empresa:	Denso
Ubicació:	Polígon industrial Pla de Santa Anna Sant Fruitós de Bages
Sector:	Components de l'automòbil
Treballadors/es:	~ 800
Inici actuació:	2005
Agents implicats:	Empresa, CCOO

Resum de l'actuació

- Amb l'objectiu de reduir progressivament el nombre de cotxes privats que accedeixen diàriament a la planta, l'empresa Denso, conjuntament amb el comitè d'empresa, ha acordat reservar les **places d'aparcament** més pròximes a l'entrada al centre de treball per als **vehicles utilitzats de forma compartida** (pàrquing verd). Per a poder fer ús d'aquestes places, el cotxe ha d'estar ocupat com a mínim per dues persones que no resideixin al mateix domicili.
- A més, l'empresa atorga semestralment uns premis de 50€ en **vals de gasolina** a les persones que tenen més tiquets verds acumulats.
- El projecte es va engegar inicialment amb 15 places, nombre que s'ha anat incrementant gràcies a l'acceptació que ha tingut la mesura entre els empleats/des.

Contacte

Sílvia Gabarrós

Delegada de CCOO
Comitè d'empresa de Denso
sgabarrós@ccoo.cat

Josep Fuentes

Responsable de mobilitat
Unión Intercomarcal
de CCOO del Bages- Berguedà
jfuentes@ccoo.cat

Reconversió del servei de transport d'empresa

Empresa:	Ibercarretilas
Ubicació:	Polígon industrial Pratenc El Prat de Llobregat
Sector:	Carretons elevadors
Treballadors/es:	~ 90
Inici actuació:	2006
Agents implicats:	Empresa, operador de transport, Entitat Metropolitana del Transport, CCOO

Resum de l'actuació

- L'empresa Ibercarretilas ha reconvertit el seu servei de transport d'empresa en títols de transport. Aquesta actuació va ser impulsada després de la creació de la línia regular PR4, que inicia el seu recorregut a l'estació de Renfe Rodalies (línies C2 i C10) i uneix el nucli urbà del Prat de Llobregat amb Mercabarna, el Polígon Pratenc i la Zona d'Activitats Logístiques.
- Els horaris dels autobusos estan coordinats amb els dels trens de rodalies amb la finalitat de **facilitar la intermodalitat** i oferir un servei còmode i ràpid als usuaris, adaptat als horaris habituals de treball.
- El transbordament entre el bus i el tren, i també entre altres línies de bus, **és gratuït si s'utilitzen els títols de tarifa integrada**. Els treballadors/es que utilitzen aquest transport públic reben un títol personalitzat (T-Mensual, zona 3), a càrrec dels beneficis socials.
- En cas que la línia PR4 fos suprimida, o bé els treballadors/es de l'empresa ho preferissin, es tornaria a **instaurar el servei de transport d'empresa** en les mateixes condicions.
- La reconversió del servei de transport d'empresa ha permès crear també un **fons econòmic** amb un import anual igual al cost d'aquest servei, diners que destina a beneficis socials i formació a parts iguals.

Contacte

Daniel Valero

Delegat de CCOO
Comité d'empresa d'Ibercarretilas
dvalero@om-pimespo.es

Daniel Gutiérrez

Responsable de mobilitat
Unió Comarcal de CCOO
del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Incorporació de la mobilitat dels treballadors/es en el conveni col·lectiu

Empresa:	Sony
Ubicació:	Polígon industrial Can Mitjans Viladecavalls
Sector:	Electrònica
Treballadors/es:	~ 2.500
Inici actuació:	2005
Agents implicats:	Empresa, Comissions Obreres

Resum de l'actuació

- Mitjançant la negociació col·lectiva entre empresa i sindicats, CCOO, força majoritària en el comitè, vol incorporar una **clàusula de mobilitat** destinada a implantar un conjunt de mesures en benefici d'una mobilitat més sostenible, tant en l'àmbit de l'empresa com en el conjunt del polígon industrial. Es van plantejar **dos tipus d'accions**.
- Les **internes**: suport al cotxe compartit; millor aprofitament dels serveis i recursos disponibles; designació del Gestor de mobilitat; i ajustament dels horaris de la fàbrica.
- Les **externes**: negociació amb els operadors de transport d'autobusos per a habilitar enllaços des de i cap al municipi de Terrassa -coordinades amb els torns de la fàbrica-; millora de la connectivitat entre les diferents línies de bus, els horaris de Renfe i FGC i el bus d'enllaç; i optimització de la freqüència a l'estació de Renfe de Viladecavalls; elaboració d'un **Pla de mobilitat** en el polígon; creació d'una **Mesa de Mobilitat**; a més de garantir una accessibilitat a peu que sigui còmoda i segura des de l'estació a la fàbrica.
- El Pla ha estat aprovat l'any 2008, després de constituir la Mesa.

Contacto

Enrique Rodríguez

Responsable de mobilitat
Unió Comarcal de CCOO
del Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Antonio Silva

Delegato de CCOO
Comitè d'empresa de Sony
antonichi@gmail.com

Creació de la figura del gestor de mobilitat i elaboració d'una enquesta de mobilitat

Empresa:	Hospital Arnau de Vilanova
Ubicació:	Lleida
Sector:	Sanitari
Treballadors/es:	> 1.850 (+ 3.000 pacients diaris)
Inici actuació:	2007
Agents implicats:	Empresa, sindicats

Resum de l'actuació

- A proposta de CCOO, i amb el suport de la majoria de sindicats que conformen la Junta de Personal de l'Hospital Arnau de Vilanova i la direcció del centre, es va acordar l'any 2007 elaborar i aplicar un **pla de mobilitat sostenible a l'equipament hospitalari**.
- Arran d'això s'ha creat la figura del **Gestor/a de mobilitat**, perquè actuï com a mediador entre les parts implicades: treballadors/es, empresa i operadors de transport públic.
- El Gestor també realitza activitats de divulgació, assessorament i planificació d'actuacions de millora de les condicions de mobilitat, del sistema de cotxe compartit, etc.
- S'ha elaborat així mateix una **enquesta de mobilitat** entre els treballadors/es, les conclusions del qual reflecteixen la necessitat de comptar amb un servei de transport públic col·lectiu de qualitat.
- Les propostes **plantejades** i en què s'està treballant són: millorar la seguretat dels itineraris a peu i amb bicicleta, coordinar el servei de transport públic amb els torns de treball, fomentar el cotxe compartit, gestionar les places d'aparcament i crear places dissuasives i, en general, impulsar un canvi d'hàbits de mobilitat.
- CCOO ha proposat també que, una vegada hagi millorat l'oferta de transport públic, els ingressos obtinguts amb l'ampliació de l'aparcament es facin servir per a finançar les mesures alternatives al vehicle privat.

Contacte

Enric Martí

Gestor de mobilitat
Hospital Arnau de Vilanova
enricmarti@arnau.scs.es

Josep Maria Baiget

Responsable de mobilitat
Unió Intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida
baiget@ccoo.cat

Millora de la flexibilitat horària dels treballadors/es i lliurament de títols de transport

Empresa:	Nissin
Ubicació:	La Granada del Penedès
Sector:	Logística
Treballadors/es:	> 30
Inici actuació:	2004
Agents implicats:	Empresa, sindicats

Resum de l'actuació

- Arran del **trasllat de les instal·lacions de l'empresa** al municipi de La Granada del Penedès, i després del fracàs de la negociació amb els representants dels treballadors/es, el Tribunal Laboral de Catalunya va portar a terme un **acte de conciliació**.
- L'acord determinava que, per a **compensar el canvi de lloc de treball**, havien d'adoptar-se mesures de flexibilitat horària i **lliurament de títols de transport públic col·lectiu**. En concret, resol·lia que havia de reduir-se en una hora diària la jornada de treball efectiu establerta en el Conveni col·lectiu de transport de mercaderies i logística de la província de Barcelona.
- A més, l'empresa es va comprometre a facilitar mensualment un **abonament de transport públic integrat** de 4 zones a cadascun dels treballadors/es traslladats que ho sol·licitessin. Els que ja percebien algun tipus de compensació havien d'optar entre les que rebien abans del trasllat o les recollides en l'acte de conciliació del Tribunal. També es va determinar que els treballadors que optessin per extingir el seu contracte de treball havien de rebre una indemnització.

Contacte

Michael Mathews

Delegat de CCOO
Comitè d'empresa de Nissin
michaelmathewsclaro@gmail.com

Ildefons Baig

Responsable de mobilitat
Unió Intercomarcal de CCOO
de l'Alt Penedès-Garraf
ibaig@ccoo.cat

Concessió d'ajudes econòmiques per a l'ús del transport públic col·lectiu

Empresa:	Ministeri de Medi Ambient
Ubicació:	Madrid
Sector:	Administració
Treballadors/es:	~ 1.300
Inici actuació:	2007
Agents implicats:	Empresa, comitè d'empresa, sindicats

Resum de l'actuació

- El Ministeri de Medi Ambient atorga als seus treballadors i treballadores **ajudes econòmiques perquè utilitzin el transport públic col·lectiu** en els seus desplaçaments quotidians a la feina, sempre que aquesta opció sigui viable.
- S'ofereixen **abonaments anuals i mensuals de transport** als que ho sol·licitin i compleixin uns requisits determinats. En el cas de les persones amb mobilitat reduïda, les ajudes són per a compensar la utilització del vehicle privat o per a accedir a un servei de taxi dins del seu municipi de residència, encara que hi hagi alternatives de transport públic col·lectiu regular.
- En el cas dels abonaments anuals i mensuals, es finança fins al 60% del seu cost i per a un període que arriba als 11 mesos. La compensació per deixar de fer servir l'automòbil es determina en funció de la distància entre el lloc de treball i el nucli urbà.
- L'any 2007, el Ministeri va convocar ajudes que consisteixen a concedir una subvenció del 100% del cost del títol de transport públic per a l'any 2007 (mensual o anual), l'objectiu del qual és beneficiar tots els treballadors/es públics destinats als Serveis Centrals del Ministeri que tinguin una targeta personalitzada per a l'ús de l'aparcament del centre de treball i que hi renunciïn.
- La iniciativa del Ministeri de Medi Ambient es troba en la mateixa línia que altres semblants dutes a terme per altres organismes públics.

Contacte

Teresa Alonso

Secretaria de Medi Ambient
talonso@fsap.ccoo.es

Elaboració d'un pla d'empresa de mobilitat sostenible

Empresa:	Vodafone
Ubicació:	Polígon Industrial La Moraleja Alcobendas - Madrid
Sector:	Telecomunicacions
Treballadors/es:	~ 1.300
Inici actuació:	2001
Agents implicats:	Direcció i treballadors, CCOO, Ayuntamiento de Alcobendas, Cercanías Renfe, Consorcio Regional de Transportes, IDAE, Alsa-Enatcar

Resum de l'actuació

- Atès que l'accés al polígon industrial en automòbil per l'autovia N1 està habitualment congestionat, i que el servei d'autobús interurbà des de la capital es veu afectat pel trànsit, la secció sindical de CCOO va proposar l'any 2001 a la direcció de l'empresa elaborar un **pla experimental de millora de la mobilitat dels treballadors/es**.
- Les **propostes del pla** són les següents: crear la figura del coordinador de transport; oferir informació detallada mitjançant el correu electrònic, intranet, xerrades, fullets, etc.; introduir la flexibilitat horària per aconseguir una distribució més homogènia dels desplaçaments al llarg del dia; i gestionar l'aparcament per afavorir el cotxe compartit.
- **Altres propostes** són valorar la introducció d'incentius en favor del transport públic col·lectiu i la mobilitat a peu i amb bicicleta; crear un servei de gestió del cotxe compartit mitjançant un programa de tornada a casa garantida; i oferir furgonetes d'empresa per a grups de treballadors/es.
- En una primera fase s'implanta un **autobús llançadora gratuït** per als treballadors que connecta amb el transport ferroviari des de les estacions de metro i Renfe, en horaris compatibles amb els torns de treball.
- El servei té actualment uns 750 usuaris diaris, i disposa d'un lector electrònic de **targetes d'identificació dels treballadors** per a conèixer el grau d'utilització. El Consorci del Transport també facilita informació sobre la manera més eficient d'anar a la feina.
- En una segona fase s'estudia l'**aplicació del sistema de cotxe compartit**.

Contacte

Alfonso Moreno

Responsable Sección Sindical CCOO
alfonso.moreno@vodafone.com

Luis Cuenca

Tècnic de mobilitat
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Foment de la mobilitat en transport públic col·lectiu

Empresa:	Ministeri d'Educació
Ubicació:	Madrid
Sector:	Administració
Treballadors/es:	~ 800
Inici actuació:	2007
Agents implicats:	Empresa, sindicats

Resum de l'actuació

- Al juliol de 2007, les diverses dependències del Ministeri d'Educació a la ciutat de Madrid es van traslladar a un edifici central situat a l'àrea d'activitat econòmica de l'Av. América.
- Per a planificar i realitzar les labors de seguiment de la mobilitat dels treballadors/es, en una primera etapa es va crear la figura del **gestor de mobilitat**, consensuada amb els diferents sindicats representats.
- Entre les actuacions que es van dur a terme, destaca la **gestió de les places d'aparcament** assignant-les a persones amb mobilitat reduïda, dones embarassades, usuaris/es de cotxe compartit (mínim 3 ocupants) i treballadors/es que justifiquessin que no disposen de transport públic col·lectiu en el seu lloc de residència. Quant a la resta de places, es va proposar implantar una **fórmula de pagament, simbòlica i finalista** que tingui com a destinació el fons d'Acció Social per a sufragar el transport públic dels treballadors.
- Es va acordar crear **serveis de transport discrecional**, pagats per la pròpia Administració, que adaptin les seves rutes als llocs de residència dels treballadors/es, en el cas dels que viuen en localitats allunyades de Madrid.
- També es va proposar implantar **llançadores per a connectar els intercanviadors de transport públic col·lectiu** en superfície sense parades intermèdies per a escurçar el temps dels desplaçaments.
- Finalment, es va promoure la **utilització del cotxe compartit** mitjançant una aplicació que permeti aparellar els treballadors/es amb domicilis propers. Per a tancar el compromís es va acordar firmar un contracte d'acord entre els que comparteixin cotxe. El Ministeri ha de garantir la plaça gratuïta d'estacionament als/a les que s'inclouguin en aquest programa.
- Així mateix, la Entidad Metropolitana del Transporte introdueix una modificació en l'itinerari de la línia 122 per atendre la nova seu del Ministeri.

Contacte

Antonio Guisado

Responsable Sección Sindical CCOO
aguisado@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Tècnic de mobilitat
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Realització d'una enquesta de mobilitat i plantejament de propostes de millora

Empresa:	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF)
Ubicació:	Guipúscoa
Sector:	Equips i components per a ferrocarrils
Treballadors/es:	2.100 (+ 200 externs)
Inici actuació:	2008
Agents implicats:	Comitè d'empresa

Resum de l'actuació

- La diversitat de llocs de procedència dels treballadors de CAF, així com els diversos mitjans de transport utilitzats i els diferents horaris de treball, fan de la mobilitat quotidiana un problema complex.
- Per aquest motiu, impulsa la creació de la Comissió de Mobilitat i Transport del Comitè d'Empresa, que realitza una **enquesta entre els treballadors/es** per a detectar les seves opinions i demandes de millora.
- Els **usuaris de la bicicleta** proposen la unió dels municipis Beasain, Lazkao i Ordizia, així com de les parades de RENFE, mitjançant itineraris segurs (bidegorris), ja que actualment no hi ha rutes ben pavimentades i il·luminades.
- Els usuaris del **servei d'autobús** demanen recuperar el de Beasain-Ordizia-Lazkao i estudiar-ne l'ampliació a la resta de pobles del Goierri. La manera de pagar-ho seria substituïnt els plusos per distància per l'ús de targetes.
- D'altra banda, es demanda la **creació d'un baixador de tren a la fàbrica**, ja que la llunyania de les parades de RENFE en redueix l'ús, i **més flexibilitat horària** per als usuaris que puguin fer servir aquest servei.
- Es proposa, d'una banda, **potenciar l'ús del cotxe compartit** i, de l'altra, que es penalitzi el del "cotxe sol", sempre que s'ofereixin altres alternatives al vehicle privat.
- Quant a la **mobilitat a peu**, es demanen millores als itineraris que donen accés a la fàbrica i als carrers interiors, a més d'incentius per a fomentar aquest tipus de desplaçaments.

Contacte

Joanes Maiza

Delegat de prevenció
CCOO-CAF Beasain
ccoo@caf.es

Implantació de millores de l'accessibilitat dels treballadors/es

Empresa:	Telefónica, SA
Ubicació:	Ciudad de las Telecomunicaciones - Madrid
Sector:	Equips i components de telefonia
Treballadors/es:	~ 13.600
Inici actuació:	2005
Agents implicats:	Sindicats, empresa

Resum de l'actuació

- La Ciudad de las Telecomunicaciones és un complex empresarial format per 12 edificis en el qual s'han reubicat les empreses de Telefónica, després d'un trasllat que es va iniciar el 2005.
- El complex està situat a la confluència de la M-40 amb la N-I, al límit nord de Madrid amb Alcobendas, una zona molt congestionada, especialment en hores punta, amb un **servei de transport públic col·lectiu deficient**.
- Durant el trasllat dels diversos centres de treball, l'empresa ha tingut en compte els **suggeriments plantejats per CCOO**, l'objectiu dels quals és millorar l'accessibilitat, potenciar el transport públic col·lectiu, fomentar l'ús racional del vehicle privat i introduir nous criteris de gestió de les places d'aparcament.
- Les mesures **acordades** s'han implantat en diverses fases: introducció d'enllaços de transport col·lectiu d'empresa des del metro i Rodalies Renfe; habilitació de túnels per al transport públic sota la platja de les vies del tren; gestió dels llocs d'aparcament subterrani (4.500 places) per a persones amb mobilitat reduïda i amb fills a l'escola infantil de l'empresa; creació de zones cobertes per a bicicletes i de fàcil accés; creació de places per a cotxe compartit; i incorporació dels títols de transport a la negociació col·lectiva.
- Actualment, el complex empresarial està servit per **MetroNorte** (estació de Ronda de la Comunicació) i **dues línies d'autobús urbà** de l'Entidad Metropolitana del Transporte de Madrid: la 172, que connecta amb l'estació de metro Mar de Cristal, i la línia de servei especial, que connecta amb l'estació de rodalia de Fuencarral i realitza funcions de llançadora.

Contacte

José Carlos Mozas Pajares

Responsable Sección Sindical CCOO
josecarlos.mozaspajares@telefonica.es
teleco.madrid@fct.ccoo.es

Luis Cuenca

Tècnic de mobilitat
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es



2. Actuacions en centres d'activitat laboral

Millora dels serveis de transport públic col·lectiu

- Polígons de Lleida (Lleida)
- Polígon de Can Sant Joan (Sant Cugat del Vallès)
- Polígon Pratenc (El Prat de Llobregat)
- Polígons industrials de Getafe (Madrid)
- Cabildo de Tenerife (Illes Canàries)



Centre d'activitat:	Polígons de Lleida
Ubicació:	Lleida
Inici actuació:	2005
Treballadors/es:	~ 4.000
Agents implicats:	Ajuntament de Lleida, Generalitat de Catalunya, CCOO associacions d'empresaris, Autoritat de mobilitat

Resum de l'actuació

- Els polígons de l'est de Lleida, formats per 240 empreses, han tingut **dificultats d'accés en transport públic col·lectiu** des que es van implantar. Actualment, un 75% dels treballadors/es es desplacen amb cotxe (un 10% en vehicle compartit).
- Per a reduir progressivament la dependència d'aquest mitjà de transport, l'any 2005 es va impulsar la implantació d'un servei d'autobús d'enllaç per a unir aquests centres d'activitat amb els barris centrals de la ciutat.
- Inicialment, el servei començava a les sis del matí, amb una freqüència d'entre tres quarts i una hora. Després d'un estudi portat a terme per CCOO, basat en els resultats de les **enquestes realitzades als treballadors/es** dels primers torns de treball, s'ha avançat l'inici del servei a les cinc del matí.
- El nombre d'usuaris del servei supera actualment els 5.000 diaris. Els sindicats han proposat als empresaris que subministrin títols gratuïts de transport als treballadors.
- En el marc del projecte **Gesmopoli** (vegeu la pàgina 36) s'ha elaborat el **Pla de mobilitat del polígon El Segre** (el principal per on transcorre la línia d'autobús),

que proposa la implantació del servei de bus en sentit contrari a l'únic que actualment circula. També posa l'accent en la millora de l'accessibilitat i de la qualitat de les parades, així com de la informació sobre horaris i recorregut del bus.

- Aquest **servei d'autobús està integrat tarifàriament** des del 2008 a la xarxa de transport públic col·lectiu de Lleida i la seva àrea metropolitana.
- D'altra banda, l'Ajuntament de Lleida i CCOO i UGT han consensuat el **Pacte Social per la Ciutadania** (vegeu la pàgina 37), un instrument que, entre altres aspectes, inclou diverses propostes en favor de la mobilitat dels treballadors/es. Entre aquestes mesures hi ha la de millorar la xarxa de transport públic col·lectiu i els serveis associats.

Contacte

Josep Maria Baiget

Responsable de mobilitat
Unió Intercomarcal de CCOO
Terres de Lleida
baiget@ccoo.cat

Jordi Cabal

Gestor de mobilitat
del polígon El Segre
elsegre@gesmopoli.net

Centre d'activitat:	Polígon Can Sant Joan
Ubicació:	Sant Cugat del Vallès. Barcelona
Inici actuació:	1998
Treballadors/es:	~ 9.000
Agents implicats:	Comitès d'empresa, CCOO, empresa, operador de transport (FGC)

Resum de l'actuació

- L'any 1998, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va posar en funcionament un **servei discrecional d'autobús** entre el baixador de Sant Joan i el polígon industrial Can Sant Joan de Rubí.
- L'itinerari que es va fixar inicialment tenia un recorregut aproximat de 8 km i fixava dos tipus de serveis: complet (8 km) i exprés (5 km). L'administració de FGC n'ha anat **ampliant anualment el recorregut**.
- L'autobús dóna servei entre les 6.40 i les 21.30 hores, de manera ininterrompuda. Els horaris establerts permeten coordinar el servei d'autobús amb el de tren. El **nombre de viatgers** oscil·la entorn dels 1.900 diaris, amb una demanda que no ha deixat de créixer.
- L'any 2005, les seccions sindicals i els comitès d'empresa de CCOO de diverses empreses van constituir una **coordinadora de treballadors/es** per a buscar solucions conjuntes. Van dur a terme una enquesta per a analitzar els hàbits de mobilitat i detectar les dificultats per a accedir en transport públic, bicicleta i a peu.
- Arran d'aquest estudi es van realitzar diferents propostes de planificació i gestió, es va constituir la **Mesa de mobilitat** i es va elaborar un **Pla de Mobilitat**, que va ser aprovat el 2007, amb un paquet de mesures en què actualment s'està treballant.
- Després d'un cert enlentiment del procés, des de CCOO s'ha continuat reivindicant la posada en marxa de les mesures del Pla. El resultat ha estat, de moment, la tria del gestor de mobilitat i l'elaboració per part de l'Autoritat del Transport Metropolità d'un conveni d'adhesió al Pla de les empreses que es facin càrrec del finançament de les actuacions previstes.

Contacte

Enrique Rodríguez

Responsable de mobilitat
Unió Comarcal de CCOO
del Vallès Occidental
erodriguez@ccoo.cat

Albert Pérez Ratera

Delegat de CCOO
Comitè d'empresa d'EDS
albert.perez@eds.com

Jordi Abellan

Delegat de CCOO
Comitè d'empresa
de Banc de Sabadell
abellanjor@bancsabadell.com

Centre d'activitat:	Polígon Pratenc
Ubicació:	El Prat de Llobregat
Inici actuació:	2006
Treballadors/es:	~ 4.000
Agents implicats:	Comitès d'empresa, sindicats, empresa, Generalitat de Catalunya, operador de transport (EMT)

Resum de l'actuació

- Un estudi sobre l'accés als centres de treball de la comarca del Baix Llobregat en transport col·lectiu, elaborat l'any 2001 per CCOO d'aquesta comarca, va posar de manifest la necessitat d'actuar de manera prioritària al Polígon Pratenc.
- En l'estudi es proposava per primera vegada posar en funcionament una línia d'autobusos d'enllaç que connectés l'estació de Renfe amb el municipi i el polígon industrial.
- Arran d'aquesta iniciativa, es va crear una coordinadora de treballadors del polígon i es va iniciar un procés de negociació amb els agents implicats. Es van crear dues comissions de treball: una de caràcter institucional, encarregada de realitzar les gestions amb tots els organismes implicats, i una d'informació i comunicació a l'opinió pública.
- Entre els anys 2002 i 2006, ambdues comissions van mantenir reunions amb organismes amb responsabilitat en matèria de mobilitat del polígon. Fruit d'aquestes reunions es van aconseguir diversos compromisos d'actuació, com la creació d'una nova línia de transport públic. La Coordinadora de treballadors va ser la precursora de la **Mesa de Mobilitat** que es va crear l'any 2006.
- El servei d'autobús d'enllaç implantat (PR4) inicia el seu recorregut a l'estació de Renfe Rodalies (Línies C2 i C10), i uneix el nucli urbà del Prat de Llobregat amb Mercabarna, el Polígon Pratenc i la Zona d'Activitats Logístiques I i II.
- Els horaris estan coordinats amb els dels trens de rodalia amb la finalitat de facilitar la intermodalitat. El transbordament entre el bus i el tren, i també entre altres línies de bus, és gratuït si s'utilitzen els títols de tarifa integrada. La línia d'autobús només opera en dies laborables. El nombre de validacions mensuals supera les 900.
- Segons el conveni d'implantació d'aquest nou servei d'autobús, l'Entitat Metropolitana de Transport (EMT) és responsable de la senyalització i manteniment de les parades. Gràcies a la constància de CCOO en la reivindicació, l'EMT ha instal·lat marquesines en algunes parades.

Contacte

Daniel Gutiérrez

Responsable de mobilitat
Unió Comarcal
de CCOO del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Centre d'activitat:	Polígonos industriales de Getafe
Ubicació:	Getafe - Madrid
Inici actuació:	2005
Treballadors/es:	~ 25.000
Agents implicats:	Sindicats, Ayuntamiento de Getafe, Unió Europea, Consorcio Regional de Transportes

Resum de l'actuació

- La **Comisión de Movilidad de Getafe**, en la qual hi ha representats els sindicats CCOO i UGT, va analitzar l'any 2005 la possibilitat d'implantar un servei de bus enllaç als polígons industrials del municipi. Aquests polígons agrupen un conjunt de 700 empreses.
- Per a conèixer amb detall els **hàbits de mobilitat dels treballadors/es**, la Comissió es va posar en contacte amb el Consorcio Regional de Transportes, que va dissenyar una línia d'actuació consensuada amb tots els agents implicats.
- Es va proposar engegar **dues línies d'autobús d'enllaç** per a connectar l'estació de Getafe Centre (Renfe Rodalies i Metrosur) amb els polígons Los Ángeles, Los Olivos, San Marcos i El Lomo, amb intervals de pas que oscil·len entre els 15-25 minuts en hora punta i els 45-60 minuts en hora vall, i amb serveis des de les 6.00 a les 22.00 hores. L'acord també estipulava que s'havia de dur a terme una **campanya de difusió**, així com **crear una comissió de seguiment**.
- Aquestes línies llançadora han experimentat un **creixement continu de la**

demanda des que es van crear l'octubre de 2005. El 2007, van transportar més de 486.000 viatgers, un 40% més que l'any 2006. La **demanda mitjana diària** se situa actualment en 2.200 viatgers.

- Des d'octubre de 2007, la línia Pi2 **ha augmentat la seva oferta i s'ha perllongat el recorregut 2 km**, sumant dues parades més per a donar servei al Parque Empresarial La Carpetania, en virtut d'un conveni entre l'ajuntament de Getafe i l'empresa Siemens. L'empresa es compromet a **finançar el dèficit d'explotació** atribuïble a aquesta prolongació. Ambdues línies actualment estan finançades al 50% pel Consorcio Regional de Transportes i l'ajuntament de Getafe.

Contacte

Jesús Béjar

Responsable Acció Sindical
Unión Comarcal Sur de CCOO
jesusbejar@telefonica.net

Luis Cuenca

Tècnic de mobilitat
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

www.itra.info/getafe/

Centre d'activitat:	Cabildo Insular de Tenerife
Ubicació:	Tenerife
Inici actuació:	2000
Treballadors/es:	~ 500
Agents implicats:	Sindicats, Cabildo Insular de Tenerife, operador de transport

Resum de l'actuació

- Els centres de treball del Cabildo Insular de Tenerife estan situats en **diversos edificis del centre metropolità** de Santa Cruz de Tenerife. El fet que en les zones on hi ha ubicats aquests centres s'hi celebrin sovint esdeveniments festius, comporta que s'hagin de fer talls de trànsit i es limitin les zones d'aparcament, i això **afecta els desplaçaments en vehicle privat**.
- Amb la finalitat de reduir l'impacte que això ocasiona en la mobilitat dels treballadors, així com per a **fomentar uns hàbits de mobilitat dels treballadors més sostenibles**, el Cabildo ha impulsat la creació de línies de transport col·lectiu cofinançades i dirigides al conjunt d'empleats de la institució.
- Després d'analitzar la **demanda i les necessitats dels treballadors/es**, s'han implantat progressivament 3 rutes de transport (Nord, Sud i Metropolitana), mesura que ha anat acompanyada d'accions de difusió del servei (correu corporatiu, intranet...).
- El servei s'ha consolidat i actualment un 11,4% dels empleats adscrits als centres de treball del Cabildo situats al centre de Santa Cruz de Tenerife el fan servir regularment.

Contacte

Encarnación Morales Rodríguez
Unidad Orgánica de Calidad
y Atención a 'Empleado
emorales@tenerife.es

Juan Jesús Bermúdez
Departamento de Medio Ambiente
CCOO Canarias
Medioambiente.ic@canarias.ccoo.es

Elaboració dels plans de mobilitat sostenible

- Polígon de la Zona Franca (Barcelona)
- Ciutat Judicial de Barcelona (L'Hospitalet de Llobregat)
- Aeroport de Barcelona (El Prat de Llobregat)
- Universitat Autònoma de Barcelona (Bellaterra)
- Polígons de La Garena (Alcalá de Henares)
- Polígon de Villalonquéjar (Burgos)
- Polígons de Landaben (Navarra)
- Polígons de Peralta (Navarra)
- Polígons de València



Centre d'activitat:	Polígon de la Zona Franca
Ubicació:	Barcelona
Inici actuació:	2003
Treballadors/es:	~ 43.000
Agents implicats:	Sindicats, Operadors de transport, Consorci de la Zona Franca, Generalitat de Catalunya , ajuntaments de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, ATM, Mercabarna i CILSA

Resum de l'actuació

- 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 de Barcelona. A les 250 empreses del polígon hi treballa l'1,8% de la població activa catalana.
- El Polígon també dóna feina de manera indirecta a més de 275.000 persones. Malgrat això, abans d'iniciar l'actuació de millora de la mobilitat només disposava de cinc línies diürnes d'autobús i una altra de nocturna, mentre que el 25% de la seva superfície està dedicada a aparcament.
- CCOO 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, els **hàbits de mobilitat dels treballadors** d'aquest polígon industrial per 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 aconseguien mitjançant la negociació col·lectiva es perdien progressivament, en temps i diners, pels costos **associats al desplaçament entre el lloc de residència habitual i el treball**. Aquest estudi va rebre l'any 2005 el Premi Medi Ambient del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.
- Mitjançant un **qüestionari** es va poder conèixer amb detall com accedien al polígon els treballadors de cinc grans empreses, així com també les seves opinions en relació amb diverses mesures de canvi. L'objectiu era discutir les propostes que l'equip tècnic havia formulat amb els representants dels treballadors i de les empreses, per a arribar a acords que milloressin els seus hàbits de mobilitat i els serveis de transport col·lectiu.
- 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 té per objecte assessorar i definir els treballs a realitzar, analitzar les necessitats, elaborar diagnòstics, formular propostes i rebre el suport de consultoria en relació amb la mobilitat del polígon. Està format per **quatre comissions de treball**: infraestructures, mercaderies, aparcament i trànsit, i transport públic.
- Durant aquest temps s'han creat noves línies d'autobús, s'han ampliat les que ja hi havia i s'han modificat alguns trajectes. També s'ha fomentat la intermodalitat incloent la parada de Renfe en dues línies. Amb la nova línia del metro (L9) s'introduiran cinc parades noves al polígon. Actualment es comunica amb set línies diürnes d'autobús i una altra de nocturna (21,23, 37, 88, 109,110, PR4 i N1).
- També s'ha elaborat un **Pla de mobilitat sostenible** per al complex industrial i logístic que constitueixen les instal·lacions del Polígon de la Zona Franca, l'ampliació del Port de Barcelona, la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i el polígon Pratenc, que actualment representa l'espai amb continuïtat territorial amb més concentració d'ocupació a Catalunya.
- Per a impulsar i supervisar l'execució de les actuacions previstes en aquest Pla s'ha creat una **estructura organitzativa basada en el Consell de Mobilitat** com a màxim òrgan de participació empresarial, sindical, administracions públiques i operadors de transport.
- A fi d'avançar d'una manera més eficient en la implantació del Pla de mobilitat també s'han creat **diversos grups de treball**: el grup d'infraestructures i accessos, el de gestió d'aparcaments i gestió de la demanda, el de transport públic, i el de seguretat i mobilitat. El Gestor de mobilitat és el responsable de coordinar i dinamitzar els diversos projectes.

Contacte

Vicenç Tarrats

Responsable de mobilitat de
l'Unió comarcal del Barcelonès
vtarrats@ccoo.cat

Daniel Gutiérrez

Responsable de mobilitat
Unió comarcal de CCOO
del Baix Llobregat
dgutierrez@ccoo.cat

Centre d'activitat:	Ciutat Judicial de Barcelona
Ubicació:	L'Hospitalet de Llobregat
Inici actuació:	2003
Treballadors/es:	~ 3.000
Agents implicats:	Sindicats, Generalitat de Catalunya, ajuntaments de L'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, operadors de transport, col·legis professionals de procuradors i advocats, Jutgessa Degana de Barcelona, cossos de seguretat i sindicats.

Resum de l'actuació

- Al febrer de 2003 s'aprova el **Pla especial de la Ciutat Judicial**, un complex de nova creació amb una superfície superior als 210.000 m². Això implica traslladar gairebé 3.000 treballadors/es procedents de les diferents dependències judicials de Barcelona, una població laboral a la qual se sumen els més d'11.000 visitants diaris previstos.
- El conjunt d'edificis de la Ciutat està situat en una zona amb **bona accessibilitat en transport públic col·lectiu**, fet pel qual des de CCOO de Catalunya s'insisteix en la necessitat d'incorporar la gestió de la mobilitat dels treballadors/es en el projecte.
- El Sector de Justícia de CCOO engega una sèrie de mobilitzacions per a establir un canal de negociació i concertació amb l'Administració que permeti valorar la mobilitat dels treballadors/es, tant econòmicament com en temps de desplaçament.
- Les **propostes de CCOO** se centren inicialment en la demanda de crear una Mesa de Mobilitat i de redactar un estudi de la mobilitat generada prevista.
- El maig de 2007 es constitueix la **Mesa Tècnica de Mobilitat**, un espai de concertació en què hi ha representats tots els agents implicats, la tasca principal del qual és elaborar el Pla de mobilitat.
- CCOO ha presentat en aquesta Mesa **diversos documents elaborats unilateralment** -informe de mobilitat generada, informe de sinistralitat laboral, etc.-, així com un conjunt de mesures concretes.
- L'any 2008 s'ha aprovat el Pla de mobilitat, que inclou bona part de les propostes de CCOO.

Contacte

Noelia Medina

Responsable de mobilitat de CCOO
Secció Sindical de Justícia
nmedina@ccoo.cat

José Manuel Cuenca

Responsable de mobilitat de CCOO
FSAP Serveis i administracions
públiques de Catalunya
jmcuenca@ccoo.cat

Centre d'activitat:	Aeroport de Barcelona
Ubicació:	El Prat de Llobregat
Inici actuació:	2003
Treballadors/es:	~ 12.000
Agents implicats:	CCOO, Ajuntament de Barcelona i el Prat de Llobregat, Ministeri de Foment, AENA, Operadors de transport, Cambra de Comerç de Barcelona

Resum de l'actuació

- L'Aeroport de Barcelona és, i encara ho serà més en el futur, una de les zones de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb un nombre més alt de treballadors/es. Actualment, s'hi concentren 300 empreses que donen ocupació a més de 12.000 persones, a les quals cal afegir més de 20 milions de viatgers que utilitzen anualment les instal·lacions.
- Per aquest motiu, CCOO de Catalunya porta a terme des de l'any 2003 diverses **accions reivindicatives i propositives** per a implantar un model d'accessibilitat més sostenible. Algunes de les actuacions que s'han impulsat fins ara han permès millorar la connexió de l'Aeroport amb el seu entorn urbà en transport públic col·lectiu.
- Destaquen les **actuacions següents**: creació d'una línia d'autobús integrat tarifàriament entre Barcelona i l'Aeroport (línia 46); reducció de la freqüència de pas de la línia nocturna entre ambdós punts (de 60 a 20 minuts); entrada en funcionament d'una línia en horari laboral entre alguns municipis propers de la comarca del Baix Llobregat i l'Aeroport, amb connexió amb Ferrocarrils de la Generalitat i tramvia; prolongació de la línia urbana d'autobús del

Prat de Llobregat (el municipi més proper i al qual pertany la instal·lació) fins a l'Aeroport, amb connexió amb l'estació de Renfe Rodalies.

- Una altra de les reivindicacions de CCOO ha estat la necessitat d'**elaborar un Pla de Mobilitat de l'Aeroport** que determini les estratègies d'actuacions i plantegi les mesures concretes a portar a terme en el futur. El Pla ha estat aprovat a mitjan 2008, i incorpora la majoria de propostes de CCOO.
- Les propostes que contempla el Pla són la millora del servei de transport públic col·lectiu, la creació d'una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta; el foment del cotxe compartit, la redacció de plans de mobilitat d'empresa; la creació d'estructures de gestió integral de la mobilitat, a més d'altres mesures complementàries.

Contacte

José Manuel Martín

Responsable de CCOO
Aeroport del Prat de Llobregat
jmmartin@ccoo.cat

Manel Ferri

Responsable del Centre
de referència en mobilitat
ISTAS
mferri@ccoo.cat

Centre d'activitat:	Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)
Ubicació:	Cerdanyola del Vallès
Inici actuació:	2003
Treballadors/es:	~ 46.000 (estudiants, treballadors/es...)
Agents implicats:	Universitat, secció sindical CCOO, Generalitat de Catalunya, ATM, Ajuntament de Cerdanyola, operadors de transport i sindicats d'estudiants

Resum de l'actuació

- La Universitat Autònoma de Barcelona, creada a final anys seixanta, es troba situada en una **zona perifèrica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona**, allunyada dels principals nuclis urbans.
- Cada dia laborable la **UAB genera uns 220.000 desplaçaments**, entre els de connexió i els interns, un 55% dels quals es realitzen en transport públic col·lectiu. L'ús del vehicle privat ha anat en augment, especialment entre els professors i treballadors de la Universitat, i actualment representa el 40%.
- El Campus disposa de **3 estacions ferroviàries**: dues de Ferrocarrils de la Generalitat i una de Rodalies Renfe. Aquesta darrera estació està unida amb la Universitat mitjançant un servei d'autobús llançadora gratuït intern, amb un total de 72 expedicions diàries per línia (dues línies).
- La UAB va començar a diagnosticar la seva mobilitat l'any 1998, i des del 2002 realitza periòdicament **enquestes** per a conèixer els hàbits de desplaçament d'estudiants, professors i treballadors del Campus.
- L'any 2005 es va crear la figura del **Gestor de mobilitat**, que s'ha consolidat

com una unitat depenent de l'estructura de gerència. El propi Consell de Govern de la Universitat va aprovar el 2006 el **Pla estratègic de mobilitat i accessibilitat**.

- Entre les mesures implantades, destaca el finançament per part de la UAB del **50% dels títols de transport integrats** de l'Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe i Sarbus per al personal administratiu i de serveis, així com per al personal docent i de recerca (sempre nominals).
- Actualment, s'està elaborant el **Pla de mobilitat de la Universitat**, en què hi participa activament la secció sindical de CCOO. I que ha constituït una coordinadora de treballadors/es per a fer propostes sobre mobilitat, a més de realitzar el seguiment de la implementació de les mesures del Pla i difondre-les entre els treballadors/es del Campus.

Contacte

Rafael Requena

Unitat de Gestió de la Mobilitat UAB
rafael.requena@uab.es

Àngel Cebollada

Secretari de mobilitat
Secció Sindical UAB
angel.cebollada@uab.cat

Centre d'activitat:	Polígono de La Garena
Ubicació:	Alcalá de Henares - Madrid
Inici actuació:	2007
Treballadors/es:	~ 16.600
Agents implicats:	Consortio Regional de Transportes de Madrid (Comunitat de Madrid), Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE), CCOO, Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Resum de l'actuació

- Des de mitjan 2007, el Consortio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid està elaborant un **Pla de mobilitat dels polígons industrials** situats a l'entorn de l'estació de rodalies de La Garena, a Alcalá de Henares. L'estudi inclou un total de 31 polígons i gairebé 800 empreses.
- La primera fase ha consistit en fer una anàlisi de la mobilitat mitjançant **enquestes dirigides a empreses** (53% consultades) i **treballadors/es** (21%).
- Les principals **conclusions** extretes han estat les següents: la xarxa actual de transport públic és insuficient i, en alguns casos, inexistent, fet que comporta un ús elevat del vehicle privat; només el 4% de les empreses disposen d'autobús propi, fet pel qual menys d'un 7% dels treballadors/es tenen accés a aquest servei; en general, es demanda una millora del transport públic col·lectiu: freqüència, horaris, equipaments, intermodalitat autobús-tren.
- Les **propostes plantejades per CCOO** davant d'aquestes disfuncions han estat: crear línies llançadores des de l'estació de Rodalies de La Garena; facilitar abonaments de transport des de les empreses; promoure el cotxe compartit i el transport col·lectiu d'empresa (entre vàries); realitzar cursos de conducció eficient; millorar l'accés amb bicicleta i minimitzar l'efecte barrera de determinades vies; millorar la informació sobre mobilitat sostenible; i crear un nou accés sud a l'estació de rodalies; i impulsar una agència de mobilitat en l'àmbit d'actuació del Pla.
- Altres propostes relatives a la reordenació dels accessos des de les infraestructures viàries que donen servei als polígons han estat desestimades en aquesta primera etapa, si bé caldrà que es plantegin en les propostes futures.

Contacte

Juan Carlos Carrasquilla

Responsable Salut Laboral
i Medi Ambient
Unión Comarcal de Henares de CCOO
jcrejano@usmr.ccoo.es

Luis Cuenca

Tècnic de mobilitat
Unión Sindical de CCOO Región Madrid
lcuenca@usmr.ccoo.es

Centre d'activitat:	Polígon de Villalonquéjar
Ubicació:	Burgos
Inici actuació:	2005
Treballadors/es:	~ 12.000
Agents implicats:	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, sindicats.

Resum de l'actuació

- El polígon industrial de Villalonquéjar és el més gran de Castella i Lleó, amb una superfície de 2,4 milions de metres quadrats i unes 500 empreses implantades.
- Davant dels **problemes de mobilitat i les congestions** en hores punta, l'Ente Regional de la Energía de Castilla y León va iniciar l'any 2005 l'elaboració d'un estudi amb la col·laboració de l'associació d'empresaris per a diagnosticar la situació en la qual es trobava el polígon.
- Segons les dades obtingudes, un 84% dels vehicles que circulaven eren privats i el 88% estaven ocupats per una sola persona. D'altra banda, només un 2% de les empreses disposaven d'un servei de transport propi, i les línies d'autobusos municipals tenien un servei discontinu i una freqüència molt baixa.
- A partir d'aquestes dades, en el **Pla de Mobilitat** es va proposar una estratègia dividida en quatre etapes: crear l'oficina de mobilitat i la plataforma de cotxe compartit; fomentar el transport d'empresa; millorar el transport públic col·lectiu; i realitzar plans específics de mobilitat d'empresa.
- Fins ara, les mesures preses han estat crear l'**Oficina de mobilitat i posar en funcionament la plataforma de cotxe compartit**. L'Oficina presta inicialment servei al polígon, però en el futur estendrà el seu àmbit d'actuació a tota la ciutat de Burgos.
- També s'ha constituït la Plataforma de la Mobilitat, un òrgan en què hi ha representats tots els agents implicats.

Contacte

Eva Miguel Cuñado

Secretaria de Medi Ambient
de Castella i Lleó
emcunado@cleon.ccoo.es

Pàgina web de l'Oficina de Mobilitat:
www.ofimovi.es

Centre d'activitat:	Polígons de Landaben i Arazuri-Orcoyen
Ubicació:	Pamplona - Olza - Arazuri - Orcoyen Navarra
Inici actuació:	2007
Treballadors/es:	~ 16.500
Agents implicats:	Govern de Navarra, CCOO i UGT.

Resum de l'actuació

- Els polígons de Landaben i Arazuri-Orcoyen es troben situats al nord-oest de Pamplona, i ocupen una superfície de 2,1 milions de metres quadrats. Hi ha implantades 150 empreses, la majoria de les quals es dediquen al sector de l'automòbil.
- Només hi ha 5 empreses que ofereixen transport als treballadors, i només hi ha una línia de transport públic que dona servei a un dels dos polígons (el de Landaben, amb dues parades), amb una freqüència de pas de 60 minuts.
- Aquesta manca d'alternatives de desplaçament sostenible, obliga la majoria de treballadors/es a utilitzar el seu vehicle propi, fet que provoca congestions greus de trànsit a les entrades i sortides dels tornos de treball.
- Amb l'objectiu de conèixer més detalladament la situació, es va dur a terme una **enquesta** que van respondre un 34% dels treballadors/es d'ambdós polígons. D'acord amb els resultats, el 73% utilitzen el cotxe de manera habitual (només un 7% ho fa de manera compartida) i el 25% es desplaça en transport d'empresa. Tres quartes parts dels enquestats estarien disposats a canviar al transport públic si es donessin les condicions adequades (horaris i línies millors, etc.).
- Actualment, el Govern de Navarra està analitzant els **resultats i conclusions de l'estudi**.

Contacte

Carmen Sesma

Secretaria de Salut Laboral
i Medi Ambient
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Tècnic de l'Àrea de Medi Ambient
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centre d'activitat:	Polígons de Peralta
Ubicació:	Peralta Navarra
Inici actuació:	2007
Treballadors/es:	~ 5.000
Agents implicats:	Asociación de Empresarios de Peralta, Ayuntamiento de Peralta, CCOO.

Resum de l'actuació

- A Peralta hi ha dos polígons industrials (El Escopar i Gargantúa) on es troben implantades unes 80 empreses. Cap d'elles ofereix transport d'empresa als seus treballadors/es i tampoc hi ha cap tipus de transport públic que uneixi la zona industrial amb el municipi, fet pel qual **la major part dels desplaçaments es fan en vehicle privat**.
- Atesa la situació, des de CCOO va sorgir la iniciativa de promoure un **Pla de mobilitat sostenible** i implantar diverses mesures que tendissin a reduir el nombre de desplaçaments individuals en vehicle privat i afavorir altres mitjans més sostenibles.
- Com a primera actuació, es va fer un **prediagnòstic de la mobilitat laboral a diverses empreses**. És per això que es va elaborar una enquesta que analitzava els hàbits de mobilitat dels treballadors/es.
- Es van rebre 211 enquestes emplenades, la majoria per treballadors/es procedents de localitats que no eren la de Peralta (73%). El mitjà de transport més utilitzat era el cotxe en un 91% dels casos (en un 18%, compartit), i la dispo-

nibilitat dels enquestats a utilitzar el transport col·lectiu en cas d'haver-n'hi era del 73%.

- Actualment, amb la Asociación de Empresarios de Peralta s'està treballant en l'**estudi de les dades** sobre l'origen dels desplaçaments de tots els treballadors per a agrupar-los posteriorment en diferents rutes d'empresa. A més, aquesta associació està procurant mancomunar diversos serveis, entre els quals hi ha el del transport d'empresa.
- L'ajuntament de Peralta també està disposat a reunir-se amb altres ajuntaments veïns per a **dissenyar un carril bici** que arribi fins al polígon. El nucli urbà es troba a menys de 2 km de l'àrea industrial.

Contacte

Carmen Sesma

Secretaria de Salut Laboral
i Medi Ambient
CCOO de Navarra

José Luis Cía

Tècnic de l'Àrea de Medi Ambient
CCOO de Navarra
mambiente-na@navarra.ccoo.es

Centre d'activitat:	Polígons de València
Ubicació:	País Valencià
Inici actuació:	2006
Agents implicats:	CCOO, Universitat del País Valencià, ajuntaments i associacions d'empresaris

Resum de l'actuació

- Segons el cens estatal de polígons industrials del 2006, realitzat per la Coordinadora Española de Polígonos Industriales i per la Federación Española de Municipios y Provincias, al País Valencià hi ha 712 centres d'activitat laboral (el 17% del total d'Espanya), repartits en 254 municipis que tenen sòl industrial.
- La majoria de polígons se situen en zones allunyades dels nuclis urbans, i solen estar desconnectats de les poblacions importants, incloses les que en depenen administrativament.
- Els accessos són, en la majoria dels casos, deficients, i per això en hores punta és habitual trobar congestions de trànsit. Les empreses, a més, han disposat una gran part del seu sòl per a places d'aparcaments que, amb el temps, han resultat insuficients. Els serveis de transport públic col·lectiu són, a més, insuficients, i tampoc hi ha itineraris segurs que afavoreixin accedir-hi a peu o amb bicicleta.
- Per aquest motiu, la majoria dels treballadors/es es desplacen habitualment en vehicle privat (57%), si bé un 31% ho fa a peu o amb bicicleta, i un 12% en transport públic col·lectiu. Malgrat això, en els darrers anys s'ha detectat un augment dels viatges amb cotxe, així com un increment constant del nombre d'accidents *in itinere* i en missió o desplaçament.
- En el marc del projecte d'assessorament tècnic sobre els riscos laborals que implica la mobilitat en polígons industrials del País Valencià, impulsat per CCOO del País Valencià amb el suport de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, durant l'any 2006 es va analitzar la situació a 14 polígons industrials del país amb l'objectiu d'elaborar propostes d'actuació que milloressin la mobilitat quotidiana dels treballadors/es. En general, tots els polígons industrials estudiats presentaven problemes similars.

- La informació generada durant aquesta etapa d'estudi constitueix el material bàsic per a **elaborar futurs plans de mobilitat**, així com per a elaborar material divulgatiu i informatiu dirigit als diferents agents implicats en planificar i gestionar la mobilitat. També s'ha aprofundit en la realitat concreta de 8 polígons, que ja **disposen d'un pla d'acció**.
- Entre les propostes que es preveuen hi ha la **participació activa dels sindicats als òrgans de planificació urbanística i territorial en relació amb la mobilitat**; la creació de la figura del responsable de mobilitat de polígon; la defensa del dret a un transport col·lectiu d'empresa que garanteixi la igualtat d'oportunitats a totes les persones; el foment del transport col·lectiu com a mitjà d'accés habitual al centre de treball; i la racionalització de l'ús del cotxe privat i l'impuls del cotxe compartit.
- Es proposa, així mateix, la incorporació de la **mobilitat en la normativa laboral, la negociació col·lectiva i l'avaluació dels riscos de l'empresa**.

Contacte

Toni Montesinos

Tècnic ambiental de la Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient
tmontesinos@pv.ccoo.es

Luis Enrique Marquina

Tècnic ambiental de la Secretaria de Salut Laboral i Medi Ambient
lemarquina@pv.ccoo.es

Relació de polígons implicats

- PI Alcodar de Gandia
- PI Real de Gandia
- PI N2 d'Alzira
- PI El Oliveral de Ribarroja del Túria
- PI Rascanya de La Pobla de Vallbona
- PI de Lliria
- PI Sud de Puerto de Sagunto
- PI Sepes de Puerto de Sagunto
- Hospital de Puerto de Sagunto
- PI Cotes Baixes d'Alcoi
- El Pla de San Vicent
- El Pla d'Ontinyent
- Parque Empresarial de Elche
- PI Ciutat del Transport de Castelló

Acords i pactes de concertació

- L'Acord Estratègic de Catalunya
- El Projecte Gesmopoli
- Pacte Social per la Ciutadania de Lleida
- L'Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón



L'Acord Estratègic de Catalunya

- A Catalunya hi ha més d'un miler de polígons industrials, amb extensions, activitats i ubicacions molt diverses, que s'han anat implantant sobre el territori sense integrar una planificació urbanística i una mobilitat de persones i mercaderies.
- L'Acord estratègic per a la internalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, elaborat pel Govern de Catalunya i consensuat amb els agents socials i econòmics l'any 2005, va tenir en compte per primera vegada un conjunt de propostes dirigides a avançar cap a un model de mobilitat dels treballadors/es que fos més sostenible, així com a millorar la situació dels polígons industrials i centres d'activitat laboral pel que fa a aquesta qüestió.
- Entre les mesures plantejades destaca la 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 per exemple potenciar noves línies de transport regular, adaptar els horaris de transport als horaris de treball, reconvertir autobusos d'empresa en autobusos de polígon i promocionar el cotxe compartit".
- En el nou Acord 2008-2011 es reforça aquesta voluntat i es proposa com a objectiu incorporar la mobilitat en la gestió integral dels polígons industrials. En aquest sentit, diu que les polítiques d'accés sostenible als centres de treball s'haurien de basar en 3 instruments bàsics: el pla de mobilitat, com a document diagnòstic i propositiu (pla d'acció); les taules de mobilitat, com a òrgans permanents de concertació i participació; i el gestor de mobilitat, com a responsable del control i l'organització de la mobilitat al polígon o equipament.
- El Govern de la Generalitat es compromet, d'una banda, a impulsar l'execució de les mesures previstes als plans i estudis de mobilitat ja elaborats o en fase d'elaboració, que corresponen a més de 20 polígons de Catalunya i, de l'altra, a redactar plans i implantar-los a més de 30 polígons i centres generadors de mobilitat intensiva.

Pàgina web

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

El Projecte Gesmopoli

- A fi d'intervenir d'una manera global i sota criteris de sostenibilitat en l'àmbit de la **mobilitat en polígons industrials**, l'any 2005 es va engegar a Catalunya el projecte Gesmopoli. Els **cinc socis** que el van impulsar van ser l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, el Departament de Medi ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, FESALC, CCOO i UGT, amb el suport de la Unió Europea.
- Els **objectius del projecte** han estat els següents: identificar els principals problemes de mobilitat i determinar una sèrie de propostes d'actuació; generar acords de consens entre tots els agents implicats; crear un sistema específic de gestió basat en la figura dels agents de mobilitat; donar respostes i generar canvis en els hàbits de mobilitat dels treballadors/es i empresaris; i transferir l'experiència de gestió a altres polígons i àrees industrials.
- Gesmopoli ha estat plantejat com una **experiència pilot** dirigida a integrar una sèrie d'actuacions que han tingut per objecte la intervenció global en l'àmbit de la mobilitat als polígons industrials, incidint en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori.
- El projecte s'ha portat a terme a **6 polígons industrials**: El Beuló, a Vic; El Pla, a Sant Feliu de Llobregat; l'Aeroport de

Girona; El Segre, a Lleida; AgroReus, a Reus; i Santiga, a Santa Perpètua de Mogoda.

- Gesmopoli s'ha desenvolupat en **diverses etapes**: elaboració dels plans de mobilitat, consens i signatura dels pactes de mobilitat, formació dels gestors de mobilitat dels polígons, realització d'accions de sensibilització i comunicació, i difusió del projecte entre els empresaris i els treballadors/es dels polígons.
- En el marc de Gesmopoli s'han elaborat diversos **materials d'informació i comunicació** com la pàgina web del projecte, el butlletí, el Manual del gestor de mobilitat i la Guia del pacte per la mobilitat, entre altres.

www.gesmopoli.net
www.mobilitatelpa.cat/



El Pacte Social per la Ciutadania de Lleida

- L'Ajuntament de Lleida i els sindicats CCOO i UGT han consensuat el Pacte Social per la Ciutadania, un instrument que té per objectiu avançar cap a una ciutat més participativa, solidària i justa, on tots els ciutadans puguin gaudir d'una bona qualitat de vida.
- El Pacte tindrà vigència fins al 2011 i s'articula en 10 capítols, un dels quals està dedicat a la mobilitat sostenible i segura. El paper dels sindicats és col·laborar en la promoció i defensa dels treballadors/es, com a ciutadans de Lleida, i dels col·lectius que tenen dificultats d'integració social.
- A curt termini, l'Ajuntament es compromet a redactar, aprovar i aplicar el Pla de mobilitat urbana, un document que recollirà les actuacions a portar a terme en els propers anys: elaborar un mapa dels passos de vianants i millorar-ne la seguretat; augmentar les zones 30 i de prioritat per a vianants; potenciar l'ús de la bicicleta, ampliar el carril bici i crear aparcaments; ampliar el carril bus i els equipaments associats; introduir el *cars-haring* a la ciutat.



Pàgina web
www.paeria.es/cat/

L'Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón

- El govern de l'Aragó i els interlocutors socials CCOO, UGT, CREA i CEPYME Aragón han impulsat l'Acuerdo Económico y Social para el Progreso de Aragón (2008-2011), un document que abasta un ampli ventall de temes entre els quals també hi ha la mobilitat sostenible. Els agents signants, representants dels empresaris i dels treballadors, es comprometen a donar suport a totes les iniciatives que es promoguin.
- En l'àmbit de la mobilitat, l'objectiu és **atendre les necessitats actuals del teixit empresarial aragonès**, ja que els beneficis que se'n derivin afectaran qüestions tan importants com la **reducció dels accidents *in itinere*** que es produeixen en els desplaçaments dels treballadors fins als centres de treball. Així mateix, es realitzaran accions de **sensibilització ambiental** que apostin pel respecte al medi ambient i afavoreixin la reducció de l'emissió de gasos contaminants.
- La promoció d'una política de mobilitat sostenible a les empreses i als polígons industrials, tant els públics com els privats, implicarà incidir sobre les qüestions següents: analitzar-ne l'accessibilitat de manera racional abans de fer la planificació de polígons industrials; promoure el reforç del transport públic, el col·lectiu d'empreses i el transport entre empreses i el cotxe compartit; realitzar projectes pilot de gestió de la mobilitat en polígons (públics o privats) al llarg del període de vigència de l'acord.
- El primer d'aquests projectes afectarà el polígon públic Plaza de Zaragoza, i s'iniciarà l'any 2009.

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



3. Exemples internacionals

- Gratuïtat del desplaçament domicili-treball en transport públic col·lectiu (Àrea Metropolitana de Brussel·les - Bèlgica)
- Programa de reducció dels desplaçaments en vehicle privat (Intel Corporation - EUA)
- Impuls d'un pla de mobilitat d'empreses al centre de la ciutat (Comunitat Metropolitana de La Rochelle - França)
- Creació de la figura del gestor i elaboració del pla de mobilitat (ING - Bèlgica)
- Millora de l'accés dels treballadors/es en transport públic col·lectiu (Aeroport de Brussel·les - Bèlgica)
- Gestió integral sostenible de la mobilitat dels treballadors/es (Volvo - Bèlgica)
- Creació de camins sostenibles i segurs al lloc de treball (Friburg - Alemanya)

Gratuitat del desplaçament domicili-treball en transport públic col·lectiu

Àrea Metropolitana de Brussel·les (Bèlgica)

- Des dels anys seixanta, l'Administració belga recolza el transport públic col·lectiu com a mitjà de desplaçament habitual per als treballadors/es. Especialment a Brussel·les i la seva àrea metropolitana, on cada dia accedeixen al seu lloc de treball més de 300.000 persones.
- Així, el **conveni col·lectiu de 1962** del Ministeri d'Administració Pública ja imposava una intervenció en el **pagament del bitllet de transport al treball** corresponent al 60% del seu cost. Les direccions de les administracions públiques locals van acordar augmentar-la fins al 100% en els seus serveis de transport, una mesura que afectava uns 40.000 treballadors/es.
- Els canvis introduïts l'any 2004 van ampliar aquesta mesura, en una primera fase, a **més de 250.000 funcionaris de l'Estat federal i treballadors/es d'empreses públiques**. L'objectiu principal era que l'empresari abonés entorn del 80% del cost del bitllet i que l'Estat n'aportés el 20% restant (percentatges aproximats).
- En aquesta línia d'actuació, es va firmar un **contracte amb la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)**, pel qual els treballadors no han d'abonar el viatge, ja que la SNCB envia una factura global a l'Estat. En una segona fase, a partir de gener de 2005, també s'hi van incorporar les empreses privades, amb un nombre de treballadors/es superior als 2,2 milions.
- Els treballadors/es que es desplacen al treball en transport públic col·lectiu, per tant, **tenen dret a recuperar més de la meitat del títol** (import fixat a partir del conveni col·lectiu i la distància domicili-treball), un reemborsament que no està subjecte a tributació.
- La majoria dels empresaris atorguen la mateixa indemnització a tots els seus col·laboradors, fins i tot als que no utilitzen el transport col·lectiu, tot i que aquests no gaudeixen de l'exoneració fiscal, que només és aplicable en cas de fer servir transport públic.

www.b-rail.be

Programa de reducció dels desplaçaments en vehicle privat

Intel Corporation (Estats Units)

- Intel Corporation té una plantilla de 52.000 treballadors/es repartits en onze ciutats dels Estats Units, en àrees suburbanes amb grans espais d'aparcament, però amb una **cobertura de transport públic deficient**.
- L'any 2004, la direcció de l'empresa, en col·laboració amb l'Agència del Medi Ambient (EPA) i els treballadors/es, van impulsar un **programa per a reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat**. Els objectius eren millorar les infraestructures i la gestió de l'aparcament, reduir les emissions i generar beneficis per als treballadors/es tot potenciant la imatge corporativa.
- També es va crear la figura del **Gestor de mobilitat, les tasques del qual han estat**: aplicar tècniques de màrqueting per a informar i convèncer els treballadors/es; subvencionar l'ús de la furgoneta d'enllaç; cedir aparcament gratuït als usuaris de cotxe compartit i garantir el retorn al domicili; fomentar l'ús segur de la bicicleta; gestionar la distribució d'ordinadors portàtils per al teletreball; fomentar la participació dels treballadors/es; i difondre informació sobre mobilitat sostenible a través de diferents instruments comunicatius.
- Gràcies a la implantació d'aquestes mesures, s'ha aconseguit que el **cotxe compartit** hagi assolit una presència important a la gran majoria dels centres de treball. Els percentatges d'ús d'aquest sistema van del 4% fins al 21%, segons les seus; la furgoneta compartida també s'està fent servir com a sistema quotidià de desplaçament.
- L'èxit s'ha assolit fent que el programa de reducció de viatges diaris sigui el més atractiu possible, promovent-lo entre els treballadors/es i oferint una nova fórmula de servei al client.

Impuls d'un pla de mobilitat d'empreses al centre de la ciutat

Comunitat Metropolitana de La Rochelle (França)

- L'Entitat Metropolitana de La Rochelle va engegar l'any 2003 un **pla de mobilitat a les empreses del centre de la ciutat**, amb la finalitat de donar solucions alternatives a l'ús del vehicle privat en el trajecte domicili-treball. El nombre de treballadors/es supera els 15.000.
- Atès que totes les enquestes **realitzades** posaven de manifest una forta sensibilització de la població davant els problemes ambientals i de contaminació, es va imposar com a repte principal recolzar la població perquè pogués canviar el vehicle privat per mitjans més sostenibles.
- La consecució d'aquest objectiu es trobava condicionada a superar **diverses etapes**: identificar les necessitats, les pràctiques actuals i les dificultats experimentades; evidenciar les motivacions, factors que frenessin o acceleressin l'acció; proposar solucions adaptades a les expectatives; elaborar una comunicació atractiva; acompanyar els usuaris en els canvis d'hàbits; i modificar les propostes en funció de l'evolució de la demanda.
- Fruit de tots aquests treballs i de la diagnosi de les necessitats de transport, una de les primeres decisions va ser **ampliar els horaris del bus d'enllaç** a fi de tenir en compte les necessitats dels treballadors comercials.
- Amb el temps, també **s'han introduït noves formes de bons per als treballadors** de l'ajuntament i de l'entitat metropolitana –una per a l'aparcament dissuasiu i una altra per al bus domicili-treball (1 anada/tornada per dia treballat)–, en què ambdues entitats assumeixen els costos dels títols de transport. Aquestes mesures s'ampliaran progressivament a la resta de treballadors/es del sector privat.

Creació de la figura del gestor i elaboració del pla de mobilitat

ING (Bèlgica)

- Atesa la necessitat d'optimitzar els desplaçaments del domicili al treball i els desplaçaments professionals, l'empresa ING a Bèlgica va iniciar l'any 2001 un projecte per a engegar la figura del Gestor de mobilitat (*mobility manager*).
- Les tasques principals que tenia encomanades eren les de promocionar transports "alternatius" al vehicle privat (cotxe compartit, bicicleta, vianants, etc.) i la d'introduir noves formes d'organització del treball (videoconferència, teletreball, etc.).
- Aquesta empresa va ser pionera a Bèlgica, ja que fins a final de l'any 2004 a Bèlgica no es va introduir l'obligació d'elaborar un pla de desplaçament a totes les empreses amb més de 200 treballadors/es, una obligació que l'any 2006 es va ampliar a les empreses amb més de 100 treballadors.
- Les funcions del *mobility manager* tenien característiques multidisciplinàries: centralitzar la recollida d'informació, analitzar i portar a terme una diagnosi de la mobilitat, definir un pla d'acció, implantar les accions acordades, servir de centre d'informació i sensibilització, i portar a terme l'avaluació del funcionament d'aquestes mesures.
- Per a realitzar aquestes tasques, el gestor rep el suport tant de l'empresa com dels sindicats, i es dóna una gran importància al fet de concertar les mesures a aplicar. El Pla d'acció s'aplica en funció del tipus d'activitat de l'empresa, el perfil del personal, la localització i accessibilitat, etc.
- Des que es va crear la figura del *mobility manager*, el percentatge de treballadors/es que es desplacen al treball amb cotxe privat ha anat disminuint progressivament fins al 12%, mentre que el percentatge dels que ho fan en transport col·lectiu ha anat augmentant de manera constant.

Millora de l'accés dels treballadors/es en transport públic col·lectiu

Aeroport de Brussel·les (Bèlgica)

- L'empresa Brussels International Airport Company (BIAC) és l'operadora de l'Aeroport de Brussel·les i, entre d'altres funcions, s'encarrega de gestionar la mobilitat dels treballadors/es i dels passatgers/as.
- Un dels objectius de la seva política és millorar la relació entre el transport públic i el transport privat, per aconseguir que la utilització del primer passi del 15% actual al 40% l'any 2015.
- Per a assolir-lo, s'han impulsat diversos projectes. En primer lloc, el Pla Pegasus, amb la col·laboració de l'empresa de transport del govern flamenc De Lijn, per a millorar l'accés en autobús públic, ja que el 50% dels empleats viu en un radi de 20 km de l'aeroport. Actualment hi ha 13 línies d'autobús que connecten les diferents regions que circumden l'aeroport, fet que ha contribuït a reduir les congestions en disminuir el nombre de desplaçaments diaris amb cotxe en uns 18.000.
- D'altra banda, el Projecte Diabolo, que es va iniciar amb un estudi sobre la mobilitat dels treballadors/es per a connectar zones d'Anvers amb l'aeroport mitjançant el ferrocarril. Aquest projecte també proposa millorar els trens de rodalies, crear carrils bici, fer política d'aparcament que afavoreixi bicicletes i motos, incentivar l'ús del cotxe compartit entre les empreses, títols gratuïts de transport, etc.
- Pel que fa a la gestió de l'aparcament, la prioritat és que els passatgers/as puguin arribar a les proximitats de l'aeroport i que els treballadors/es utilitzin autobusos d'enllaç. Les empreses han de pagar l'aparcament en nom dels treballadors/es, i s'actua contra l'estacionament indegut.

Gestió integral sostenible de la mobilitat dels treballadors/es

Volvo (Bèlgica)

- L'any 1965 es va inaugurar una nova unitat belga de producció de turismes de l'empresa Volvo a la regió d'Oudenaarde. El desplaçament quotidià de treballadors/es va fer necessari crear un **servei d'autobusos d'empresa**.
- En la primera fase es va fer un **estudi de viabilitat** per a comprovar el potencial de canvi, mitjançant l'enquesta de personal (sistemes de transport, nivell de satisfacció, necessitats, etc.). Es va crear una comissió de tutoria amb representants dels treballadors/es, empreses de transport, direcció del port, el govern local, el regional i el nacional. Finalment, es va consensuar un **Pla d'acció** que recollia la necessitat de nomenar un coordinador de trànsit.
- Els **objectius principals** eren reduir el quilometratge realitzat, no generar una discriminació negativa (no hi ha penalitzacions, no hi ha gratificacions per a bicis, etc.), garantir assessorament personalitzat als treballadors/es, millorar el servei d'autobusos, atorgar una compensació lliure d'impostos per l'ús de la bicicleta, etc.
- Com a **actuacions principals** cal destacar que es van introduir noves línies de bus, a més d'estudiar la possibilitat de crear també rutes noves; es van crear aparcaments reservats per al cotxe compartit (amb connexió a una base de dades i control de l'ús indegut d'aquests llocs); es va recolzar la flexibilització horària i es va impulsar un projecte pilot de teletreball, entre d'altres mesures.
- Canviar a mitjans alternatius de transport és més fàcil si no s'està content amb el mitjà de transport habitual, fet pel qual es va procedir a **reduir el nombre de places d'aparcament**.
- Els **factors clau** per a introduir aquestes actuacions van ser el suport necessari de l'oficina de mobilitat; la implicació de l'empresa i dels representants dels treballadors/es, el recolzament de les administracions, la comunicació integrada, el treball que porta a terme l'oficina de mobilitat i la continuïtat i adaptació del pla de mobilitat.

Creació de camins sostenibles i segurs al lloc de treball

Friburg (Alemanya)

- La ciutat de Friburg té una població de 215.000 habitants (més 400.000 a la seva perifèria) i ocupa una superfície de 15.300 hectàrees.
- La política de mobilitat aplicada per les autoritats de la ciutat i la seva àrea metropolitana ha fomentat en els darrers anys els desplaçaments sostenibles i la millora del transport públic col·lectiu.
- Entre les actuacions dutes a terme destaquen l'ampliació de la xarxa d'autobús i tramvia, i també la de carril bici; la introducció del bitllet integrat, transferible i familiar; la conversió en zona de vianants del centre urbà i la implantació de zones 30; i la creació d'aparcaments a la perifèria de la ciutat, i zones de *bike&ride* i *park&ride*.
- Quant als desplaçaments dels treballadors/es, s'està recolzant la implantació de programes de mobilitat a les empreses, es realitzen actuacions de motivació dels empresaris i s'atorguen certificats per a premiar les empreses que actuen en favor de la mobilitat sostenible.
- En el cas concret de l'Ajuntament de Friburg, s'ha creat un "bitllet de treball" finançat per a fomentar el transport públic col·lectiu, i s'ha convertit en aparcament de pagament la zona d'estacionament municipal.
- L'any 1991, sindicats i comitès de diferents empreses van crear el grup "Per camins sostenibles al treball", amb el doble objectiu de fomentar la mobilitat sostenible als polígons industrials i crear programes de transport sostenible.
- En aquest grup hi participen més de 20 empreses (predominen les empreses grans), el govern municipal, institucions de la zona, operadors de transport i grups mediambientals de les pròpies empreses. Un cop al mes es reuneixen per a compartir informació, impulsar programes nous, incorporar noves indústries i coordinar plans d'acció.
- Algunes de les mesures aplicades són el suport al cotxe compartit, la introducció d'un bitllet de transport integrat a la regió, i la creació l'any 2002 del segell de mobilitat sostenible.
- També s'ha millorat substancialment el transport públic col·lectiu, tant pel que fa a la rapidesa i freqüència del servei (els autobusos i tramvies tenen prioritat de pas en la circulació) com en l'accessibilitat i equipament de les parades.
- El govern municipal finança el bitllet, així com el servei nocturn de taxi a la perifèria que connecta amb les estacions d'autobús i tramvia.

**La movilidad
al trabajo
+ sostenible**

**35 experiencias
y buenas prácticas**