



**GUIA:
“JORNADES DE MOBILITAT
LABORAL”**



CONTINGUTS

● INTRODUCCIÓ

● MARC LEGAL

- **La llei de Mobilitat.** Què ens diu la Llei de Mobilitat Laboral? (Llei 9/2003, de 13 de Juny)
- **Punts d'interès especial**
- **Principis Generals**

● DADES SIGNIFICATIVES DE LA MOBILITAT

● DADES RELLEVANTS A LES COMARQUES DE GIRONA

● ALTERNATIVES AL TRANSPORTS PRIVAT. Noves modalitats de transport.

- **Car-sharing o flota de cotxes col·lectiva**
- **Car-Pooling o compartir el cotxe**
- **Intermodalitat.**

● CONCLUSIONS. JORNADES DE MOBILITAT LABORAL COMARQUES DE GIRONA

● PROPOSTES EMESES PER CC.OO durant les Jornades de Mobilitat 2003

● RECULL DE BONES PRÀCTIQUES.

● WEBS D'INTERÈS

● EMPRESES DE TRANSPORT PÚBLIC.

INTRODUCCIÓ

Antecedents

Durant l'exercici 2003 el Pacte Territorial per a l'Ocupació de les Comarques de Girona va endegar una actuació concreta per tal de millorar la mobilitat en els desplaçaments a la feina. Aquesta actuació va ser executada pel sindicat CCOO amb la col·laboració de tots els membres que configuren el Pacte Territorial per l'Ocupació.

Aquesta actuació té un antecedent concret que fa més significativa l'execució d'accions que millorin l'accés a la feina de la població en general. Un fet que va marcar l'inici d'aquest tipus d'intervenció va ser l'aprovació per el Parlament de Catalunya de la LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Partint d'aquest marc jurídic, sense voler ser pretensiosos, i vista la manca d'experiències realitzades en aquest sentit, des de CC.OO comarques gironines es va plantejar l'execució d'una acció molt concreta, que per primera vegada es dirigeix a:

- copsar de manera global quina era la situació de la mobilitat laboral en les comarques gironines,
- iniciar una tasca de sensibilització social, per millorar en la mesura del possible, la problemàtica detectada.
- establir futures actuacions amb el màxim de participació de tots.

Seguint aquestes premisses bàsiques es va decidir realitzar un seguit de jornades de sensibilització adreçades a tots els implicats en la mobilitat laboral : treballadors/res, empresaris/es i administracions locals. D'altra banda la necessitat d'obtenir una visió global de la mobilitat laboral en el territori va determinar l'àmbit geogràfic de l'actuació, portant a terme una jornada a cada comarca.

Mobilitat i treball

Els mitjans de transports són imprescindibles per al desenvolupament econòmic, social i cultural de l'home contemporani. L'autonomia en els desplaçaments, inimaginable fa tan sols 50 anys, i el seu paper fonamental en la producció i distribució de bens i serveis així ho demostren.

Tanmateix, el model de mobilitat que la societat actual està construint, és un model basat i fonamentat en la mobilitat a través del vehicle privat. El creixement dispers dels nuclis urbans, les facilitats per adquirir un cotxe, la dependència de l'activitat econòmica del transport per carretera, són factors que units a la potència del sector automobilístic, converteixen el cotxe en un element sovint present en el nostre territori.

És evident, que el cotxe ha permès una llibertat de moviments i desplaçaments que molts anys enrera no teníem, alhora, ha facilitat el trasllat de totes aquelles mercaderies i productes que són necessaris per mantenir l'activitat quotidiana de les persones i dels nuclis urbans. Malgrat els avantatges que ens ha premés l'ús del cotxe, hem quedat sotmesos a un model que també genera molts inconvenients.

Fets recents ens confirmen aquesta situació insostenible: col·lapses i congestió circulatòria, sorolls, emissions, accidents, consum d'espai i territori. La situació esmentada entra totalment en contradicció amb la suposada comoditat, llibertat de moviments o rapidesa que els missatges publicitaris ens fan arribar.

D'altra banda, la utilització a gran escala del cotxe per accedir als polígons industrials està suposant una autèntica metamorfosi en el model de mobilitat dels treballadors. Està acceptat que gairebé la meitat dels accidents de circulació són accidents laborals in itinere. Els costos socials d'aquesta forma de moure's també són importants: carreteres saturades en hora punta, baixes laborals i, en general

un lleuger descens de la productivitat, a més d'un increment de la contaminació com a conseqüència de l'ús massiu del cotxe.

Probablement, limitar la capacitat dels ciutadans d'accedir a un o més vehicles privats a motor no és la solució més idònia en una economia de mercat que exigeix l'exercici de la plena llibertat de l'individu sovint per damunt del bé col·lectiu, però certament cal avançar vers un ús més racional d'aquest mitjà de desplaçament a l'objecte de posar per davant del dret individual a tenir un cotxe el dret col·lectiu de gaudir d'un entorn més saludable, i d'una mobilitat més sostenible, segura i econòmica per als treballadors i treballadores.

MARC LEGAL

● **La llei de mobilitat de Catalunya.-**

El Parlament de Catalunya va aprovar el 13 de juny de 2003 la Llei de Mobilitat (9/2003 de 13 de juny), on s'estableixen una sèrie d'objectius i directrius per a la mobilitat del conjunt del país. Alhora, analitza les necessitats de cada territori per tal d'actuar de forma global i integrada.

Aquesta llei és pot qualificar de pionera a tot Europa, i té com a objectius bàsics:

- integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat
- prioritzar el transport públic i la mobilitat sostenible
- primar la intermodalitat,
- ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població
- disminuir la congestió de les zones urbanes
- augmentar la seguretat viària
- reduir la congestió i la contaminació
- i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials.

● **Punts d'interès especial**

L'aplicació d'aquesta nova Llei, suposa complir amb una sèrie de requeriments, que hauran de canviar, progressivament, el mapa actual de la mobilitat en el territori. Cal destacar una sèrie de qüestions que la llei de mobilitat contempla, i que es caracteritzen per ser impulsors d'una dinàmica real de canvi en la organització de la mobilitat.

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

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

La nova Llei **condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat**, de manera que en el futur no es podrà aprovar cap nou projecte urbanístic (amb una inversió superior a 25 milions d'euros) si no compta amb un estudi de la mobilitat que genera.

La llei de mobilitat també estableix uns principis bàsics, que cal esmentar. Aquests principis són els següents:

- El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Els objectius que fixa la Llei 9/2003 de 13 de Juny de Mobilitat, aprovada pel Parlament de Catalunya:

- Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.
- Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix

impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

- Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.
- Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe compartit.
- Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.
- Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
- Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
- Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.

Tanmateix, durant el més de novembre de 2004 la Generalitat de Catalunya ha impulsat un pla per facilitar l'accés als polígons industrials en transport públic. Aquest pla persegueix incrementar l'ús de mitjans de transport sostenible per a anar a treballar. Es tracta doncs, d'elaborar, durant el 2005, programes pilot de transport públic col·lectiu a 22 polígons industrials i promoure alhora d'altres mitjans de transport sostenible.

Concretament la província de Girona, s'actuarà en tres Polígons:

- **Polígons del Pont del Príncep i Vilamalla, a l'àrea de Figueres.** 6 nous serveis de transport públic entre l'estació d'autobusos de Figueres i els Polígons Pont del Príncep i Vilamalla.
- **Polígon de Riudellots de la Selva (Gironès)** Creació d'un nou servei d'accés al polígon industrial.

- **Polígon Politger, a Sant Jaume de Llierca (Garrotxa)** A través d'acords amb el Consell Comarcal de la Garrotxa es perllongarà la línia de bus que travessa la comarca, fins el polígon Politger, a Sant Jaume de Llierca.

DADES SIGNIFICATIVES DE LA MOBILITAT

Considerem que és important exposar algunes dades referents a la mobilitat i tot un seguit de fets que es relacionen .

En primer lloc, **la indústria de l'automòbil**, en els països desenvolupats, ha esdevingut un dels sectors de més pes econòmic, tant pel nombre de treballadors que desenvolupen la seva activitat en aquest sector com per la riquesa que genera. Aquest sector no només inclou les empreses que tenen a veure directament amb el muntatge de vehicles sinó també aquelles anomenades d'indústries auxiliars, que s'encarreguen de proveir a aquest sector d'elements elèctrics, mecànics, per poder completar tots els processos que són necessaris.

A Europa la indústria de l'automòbil representa el 10% de la producció industrial. Existeixen més de 9 milions de persones que hi treballen directa o indirectament. Les empreses considerades com les més potents, facturen cada any 1,4 bilions d'euros a Espanya. El sector de l'automoció representa el 6,3% del producte interior brut, cosa que representa donar feina a un 11% de la població ocupada. Només a Catalunya, el sector "vehicles automòbils i peces de recanvi" ocupa a 41.000 persones.

Per tant, el cotxe, és un dels principals motors de l'economia mundial, a més d'una important font d'ingressos per als estats gràcies als impostos que graven de la gasolina i la compra dels vehicles. L'economia dels països desenvolupats en depèn de tal manera d'aquest sector que si les empreses que el configuren fallessin causarien una crisi mundial.

D'altra banda, tot i la situació descrita, l'ús massiu del cotxe també produeix efectes negatius en l'economia d'un país. Alguns costos que no són tinguts en compte a l'hora de valorar els beneficis del model actual de mobilitat són:

Contaminació atmosfèrica. El transport és el responsable d'entre el 15% i el 20% dels 6.000 de tones anuals d'emissions mundials de CO2 procedents de l'activitat humana, i un 85% d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodat. Un 2% d'augment de la distància anual recorreguda en vehicle a motor significa un augment de les emissions de CO2 en 35.000 tones. El transport públic, en canvi, representa només el 2,1%

Generació de residus. Un vehicle a motor està format per 15.000 peces i conté diversos fluids indispensables per tal de garantir el seu correcte funcionament. Tot i que actualment el cotxes es fabriquen amb un alt percentatge de peces reciclables, encara avui dia el 75% es pot reciclar fàcilment, però el 25% restant està format per components que són difícils de reintroduir en el cicle productiu.

Explotació i degradació del territori per la construcció d'infraestructures viàries. Les dotacions de Catalunya en el capítol de vies d'alta capacitat són de les més elevades d'Europa. De fet, dupliquen la mitjana de la Unió del 15, i són superiors a les d'Espanya i els Estats Units per habitant i quilòmetre quadrat. La xarxa viària de Catalunya supera actualment els 12.000 km, mentre que la de ferrocarril – incloent-hi el metro- és d'uns 4.000 km, una tercera part.

Accidents de trànsit. A la Unió Europea cada dia hi ha més de 120 morts en accidents de trànsit (43.000 morts a l'any), i més de 4.500 ferits de diversa consideració. Una tercera part dels morts corresponen a joves menors de 25 anys, i els vianants i ciclistes acostumen a ser els més afectats.

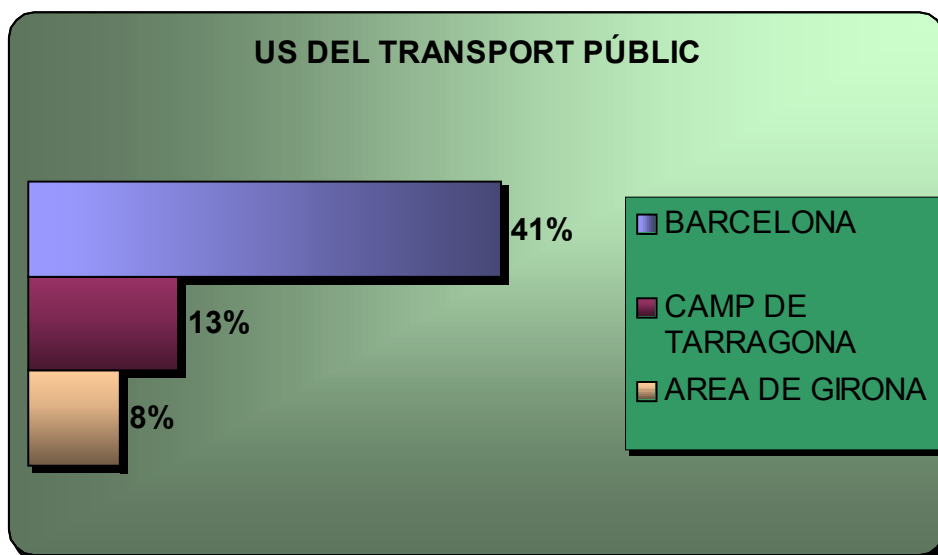
Viatjar en transport públic és molt més segur: 44 vegades més en tren que en cotxe o 9 vegades més en bus que en cotxe

DADES RELLEVANTS DE LA MOBILITAT A LES COMARQUES DE GIRONA

És important, per tal de saber com s'organitza el transport a les comarques gironines, conèixer algunes dades que considerem prou rellevants. Cal tenir una petita referència de les dades més significatives pel que fa a la mobilitat a les Comarques de Girona, com per exemple:

L'ús del vehicle privat a les comarques gironines és molt superior al de la resta de demarcacions catalanes, aquesta situació provoca que l'ús del transport públic sigui el més baix de tot el país. A l'àrea de Girona l'ús de transports públics només representa un 8% dels desplaçaments, en contrast amb el 13% de la zona del Camp de Tarragona o el 41% de Barcelona.

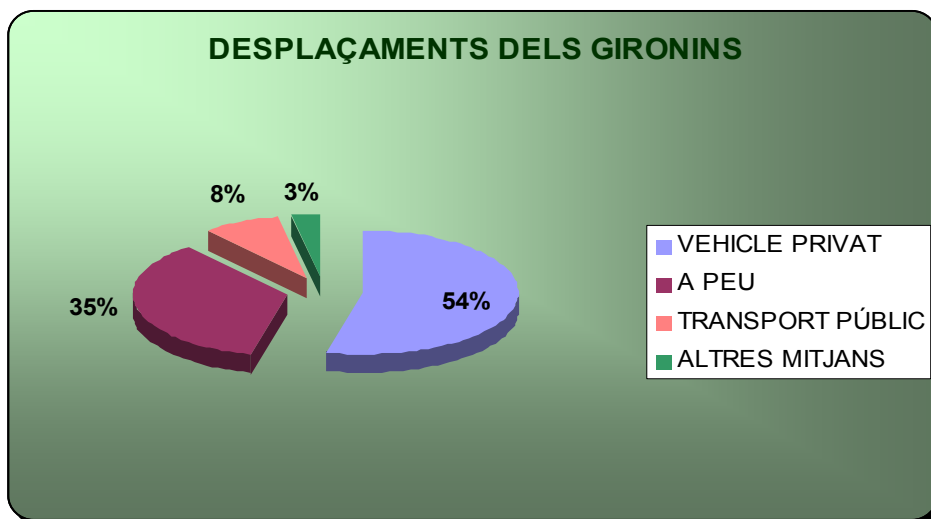
A continuació mostrem la gràfica de les dades exposades:



Font: Generalitat de Catalunya

El 54% dels desplaçaments dels gironins es fan en vehicle privat (segons dades de 1996), el 35% a peu, el 8% en transport públic i el 3% amb altres mitjans.

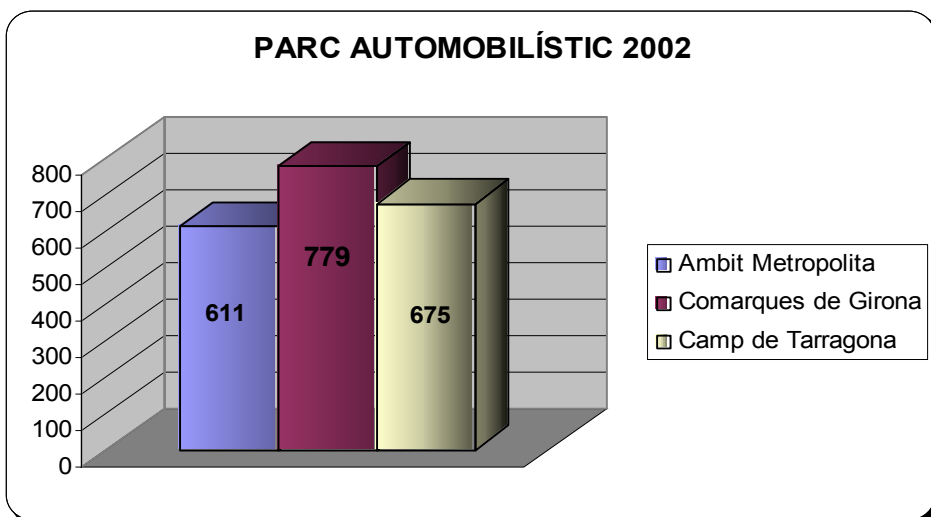
La gràfica següent recull de manera visual les dades referides anteriorment:



Font: Generalitat de Catalunya

El parc de vehicles de les Comarques Gironines és de 456.202, si es fa una distribució de vehicles per 1000 habitants equival a 779 vehicles. Si comparem aquesta dada amb altres demarcacions, podem dir que la província de Girona és la primera província de Catalunya i de l'estat espanyol en nombre de vehicles per habitant.

La gràfica ens confirma l'afirmació anterior: Observem doncs, que el parc automobilístic a les Comarques de Girona és força nombrós:



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Direcció General de Trànsit

Les Comarques Gironines registren un alt nombre d'accidents in itinere, és a dir, aquells accidents que pateix el treballador/dora en anar o en tornar del lloc de treball.

Cal tenir en compte, que les dades registrades durant el 2004 són només fins el mes de novembre, per aquest motiu els valors que es mostren a la taula donen valors lleugerament més petits que el període 2003.

Tot i això, observem que la tendència respecte a l'any anterior, no registra reduccions prou significatives en el nombre d'accidents. Tot i que no s'observa una tendència a l'alça, tampoc es pot afirmar que la situació hagi millorat gaire respecte l'any anterior

Accidents in Itinere a les Comarques Gironines (2003-2004)

Any	Lleus	Greus	Mortals	Total
2003	1286	36	11	1333
2004	1280	36	7	1323

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat (Sinistrabilitat Laboral)

ALTERNATIVES AL TRANSPORT PRIVAT. Noves modalitats de transport

Existeixen diferents alternatives per tal de reduir l'ús del transport privat. A continuació fem referència a tres possibilitats novedoses, que tenen per objectiu intentar reduir l'ús excessiu que actualment fem del cotxe. La intenció no és anar en contra del cotxe, sinó posar en coneixement tot un seguit de mesures que van adreçades a fomentar un bon ús.

Els canvis que s'han produït en l'actual ordenació del territori i la conseqüent dispersió de les àrees industrials (polígons) està provocant que el cotxe sigui l'única alternativa possible que molts treballadors tenen per arribar a la feina. Aquesta situació, unida a una manca de transport públic col·lectiu i la distància entre el lloc de residència i el de treball, fa que tampoc sigui viable utilitzar la bicicleta o anar a peu.

També cal saber, que la utilització del cotxe no només comporta una inversió de diners per la compra del vehicle, sinó que s'ha d'afegir les despeses que genera l'ús del cotxe, que en alguns casos arriben a 250 euros mensuals, per bé que la mitjana se situa entorn el 150 euros.

A continuació exposarem alternatives a l'ús del transport privat, o dit d'una altra manera modalitats per fer un bon ús del cotxe.

➤ **Car-sharing o Flota de Cotxes Col·lectiva.**

El car-sharing és una modalitat d'utilització del cotxe que recentment s'està estenent a les principals ciutats europees. El car-sharing consisteix en cobrir la necessitat de desplaçar-se en cotxe, posant a disposició de l'usuari un vehicle quan li calgui, sense haver-ne de ser el propietari ni fer-se càrrec dels costos de la seva compra, reparacions, assegurança, impostos, plaça d'aparcament, etc. La empresa gestiona el parc de vehicles, que assigna segons la demanda i manté en perfecte estat, i factura a final de mes a cada usuari segons els serveis utilitzats.

Només es paga per l'ús que s'ha fet, per tant es paga per quilòmetre recorregut i per temps d'utilització.

El carsharing no consisteix en un servei de lloguer d'automòbils, sinó que és una empresa proveïdora de serveis de mobilitat.

Si t'interessa aquesta modalitat de transport , pots trobar més informació a la web: www.laptp.org/carsharing.

➤ **Car-Pooling o compartir el cotxe**

Per tal de reduir la despesa econòmica que representa anar cada dia a la feina en cotxe tenim la l'alternativa de compartir el vehicle amb altres persones que facin el mateix recorregut que nosaltres. El nom tècnic d'aquesta alternativa és el que es coneix amb l'anglicisme car-pooling.

Cal pensar, que la capacitat mitjana de cada cotxe és de 4 passatgers, a més del conductor, raó per la qual la seva màxima ocupació contribueix a reduir el nombre de vehicles en circulació (fins a 4), disminueix ,alhora, els impactes ambientals (soroll, emissions, etc.), millora la seguretat viària i, evidentment permet estalviar molts diners i maldecaps.

Aquest alternativa de transport és força utilitzada en països menys desenvolupats, ja que tenir un vehicle en propietat és més difícil i costós. D'altra banda, tot i que en els països desenvolupats l'accés al cotxe en propietat sigui relativament més fàcil , l'excés de vehicles i els elevats costos de manteniment ha fet que alguns ciutadans s'acullin a aquesta modalitat de transport, sense que això suposi una pèrdua de "qualitat de vida" o de riquesa.

Sobre el tema del carpooling podem trobar més informació a la web: www.compartir.org

➤ **Intermodalitat.**

Quan la tinença del cotxe es fa necessària, perquè el lloc de residència està allunyat d'una parada de transport públic, podem recorre a una altra solució per evitar desplaçar-se en vehicle privat, sobretot en aquells casos en què els embussos i les congestions de trànsit, i la consegüent pèrdua de temps, són un fet habitual.

Es tracta de posar en pràctica la intermodalitat, és a dir, combinar el cotxe amb altres mitjans de transport públic col·lectiu. Així, hom es pot desplaçar en cotxe fins a la parada de tren o autobús més propera i, des d'allà, fer ús del transport públic col·lectiu per arribar fins al punt de destinació.

Fins i tot, en alguns indrets, s'han construït aparcaments a prop d'algunes estacions de ferrocarril (el que s'anomena park and ride) amb l'objectiu precisament de donar als ciutadans la possibilitat de practicar el transport intermodal, i així millorar l'accés a la gran ciutat o a la perifèria.

Amb l'objectiu d'afavorir la intermodalitat entre els ciutadans algunes zones han implantat **la integració tarifària**, és a dir, integrar el preu de les xarxes de transport públic que donen servei a una conurbació o àrea urbana. L'efecte principal no és el d'abaratir el preu del transport, sinó de projectar sobre l'usuari una imatge integrada de la xarxa, que en la pràctica es pot fer servir de forma il·limitada en un determinat desplaçament.

CONCLUSIONS EMESES PER CC.OO DURANT LES JORNADES DE MOBILITAT.

La realització d'aquestes jornades han posat de manifest diverses qüestions que a priori podíem intuir, però que a través de l'execució de les jornades hem pogut constatar. Les conclusions que han generat les jornades realitzades són les següents:

- Desconeixement general de com s'organitzen els fluxos de mobilitat laboral en el territori gironí. Aquesta situació ja es preveia, tanmateix s'ha constatat de manera evident la falta de dades de com es distribueixen els desplaçaments, dada d'altra banda necessària per poder establir solucions efectives.
- Constatació de que la majoria dels desplaçaments a la feina es fan en vehicle privat , es a dir en cotxe i d'aquests la gran majoria son individuals.
- Proliferació arreu del territori gironí de polígons industrials fora dels nuclis urbans, amb la consegüent mancança de transport públic que faciliti l'accés i la falta de previsió abans d'instal·lar-se per organitzar la mobilitat en aquestes àrees d'afluència massiva de treballadors.
- Retrocés evident pel que fa a la resposta que dona l'empresa alhora d'organitzar un transport col·lectiu que apropi els treballadors/dores als centres de treball . En aquest sentit moltes empreses han deixat d'oferir un transport col·lectiu per la no utilització d'aquest pels seus treballadors/ores.
- L'existència d'una ampli "catàleg" d'horaris de treball dels diferents sectors econòmics, serveis i indústria fonamentalment, dels centres de treball ubicats a les ciutats i polígons, fan necessaris uns sistemes de transport col·lectiu molt dinàmics i flexibles, amb freqüències horàries que vagin dirigides a tot tipus d'usuaris, treballadors/es, estudiants, jubilats, turistes,

etc. Aquesta combinació d'interessos farà possible reduir els costos i les aportacions econòmiques de les administracions públiques, Generalitat, Consell Comarcals, Ajuntaments i de les empreses.

- Comoditat plantejada pels propis ciutadans, alhora d'utilitzar un vehicle privat, fomentades per dinàmiques socials relacionades amb l'oferta, més que per la demanda, fruit de les polítiques, fomentada durant molts anys i avui en dia amb una forta implantació, dirigides a fomentar el transport privat i individual . Per molts ciutadans, aquesta utilització els hi proporciona una enganyosa flexibilitat , sense tenir en compte l'impacte medioambiental que suposa l'ús excessiu d'aquest mitjà i el risc que existeix de patir un accident in itinere. Aquest fet es reforça amb la escassa oferta de transport públic que s'ofereix en el territori.
- Dèficit històric d'oferta de transport públic col·lectiu a les comarques gironines, iniciat amb la desaparició o desmantallament de l'antic carrilet que unia diferents poblacions de les comarques de Girona.
- El dèficit de transport públic no es tan sols de quantitat, si no també de qualitat, els ciutadans cada vegada més demanen uns serveis amb vehicles nous i moderns, ràpids i segurs, dotats de les màximes comoditats i confortos.

PROPOSTES PER L'ACCIÓ

Les Jornades desenvolupades en el marc dels Pactes territorials per a la ocupació, van generar, per part de CCOO, tot un seguit de propostes. Les propostes emeses s'han d'ubicar en un context particular: Girona presenta unes característiques concretes pel que fa a mobilitat dels treballadors i treballadores, això suposa, que les propostes emeses estiguin adreçades a millorar la mobilitat a la zona, sempre tenint en compte les possibilitats reals que planteja el nostre territori .

- La creació **d'una Autoritat del Transport Metropolità de les Comarques Gironines, i autoritats metropolitanes de les següents àrees.**
 - Girona, identificant en primera instància la zona metropolitana (ciutat de Girona i poblacions de la rodalia com Salt, Fornells de la Selva, Sarrià de Ter, Riudellots - Aeroport.
 - Ampliació de l'estació d'autobusos de Girona, amb connexió intermodal amb la futura estació d'alta velocitat i l'actual estació de RENFE.
 - Aeroport de Girona. Creació d'una estació intermodal d'autobusos connectada amb Girona, Barcelona, i les poblacions més importants de la Costa Brava
 - Blanes/ Lloret/ Tossa. El moviment que es genera en aquestes poblacions, fa rellevant plantejar-se la creació d'una ATM específica de la Selva Marítima connectada amb el Maresme Nord
 - Sant Feliu de Guíxols/ Palamós/ Palafrugell. Creació d'una ATM per tal de donar cobertura a un àrea d'una població de més 500.000 habitants (moviments de turisme) a l'estiu i uns 100.000 habitants a la resta de l'any, organitzar la connexió d' aquests municipis per mitjà de línies de transport metropolità.

- Figueres/ Empúria-Brava /Roses. La creació de l'ATM, i conversió de l'actual xarxa urbana de Figueres en xarxa metropolitana.
 - Olot i Àrea Metropolitana. La creació de l'ATM, conversió de l'actual xarxa urbana de la Ciutat d'Olot en xarxa metropolitana
 - Ripoll/ Vall de Camprodon/ Vall de Ribes. Creació de l'ATM i creació d'una xarxa d'autobusos metropolitana per connectar diferents poblacions.¹
-
- **Crear la figura del gestor de mobilitat Intercomarcal**, per tal d'organitzar els polígons industrials i els centres de concentració d'activitat laboral (per exemple i com a prioritari pel 2005, aeroport de Girona i hospital Josep Trueta). Aquesta proposta s'hauria de constituir en totes les Comarques que configuren la província de Girona a través de consells de mobilitat on hi participin empreses i administració.
 - Elaborar estudis, actualment pràcticament inexistents, sobre fluxos de mobilitat en aquelles comarques on no existeix cap informació sobre aquest assumpte, per poder prendre mesures adients mesures corresponents.
 - Fer difusió dels estudis i mesures adoptades arreu del territori, que puguin incentivar el canvis i serveixin com exemple o línies a adoptar respecte aquests temes
 - Distinció entre mobilitat urbana-metropolitana i interurbana. (Girona àrea metropolitana i poblacions properes a les àrees)
 - Donar preferència al transport públic de superfície. Això es tradueix en mesures concretes com:

¹ La proposta de creació de xarxes metropolitanas han de contemplar les connexions amb les línies interurbanes i els polígons industrials que existeixen a cada zona, en funció de la seva importància per número d'empreses i treballadors.

Actualment no tenim dades sobre el total de polígons industrials, número d'empreses i total de treballadors per polígon.

- Fomentar la prioritat del transport públic en els semàfors a Girona i en altres poblacions.
 - Protecció dels autobusos creant vies o carrils bus que afavoreixin l'accés i trànsit d'aquesta mena de vehicles de transport per la ciutat de Girona.
 - Per als futurs serveis d'autobús, fer vehicles de pis baix i amb sistema de portaequipatges a l'interior.
 - Ús preferent de combustible renovable (biodièsel) per als autobusos.
- Les figures de l'ATM que reclama CC.OO han d'estar formades pels principals agents socials i econòmics de cada comarca (sindicats, patronal, administració, associacions...), ja que les decisions i canvis s'han de fer a partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors implicats.
- Promoure des de l'empresa, administracions i el propi sindicat CCOO l'ús del transport col·lectiu, però evidentment per poder sensibilitzar sobre aquest aspecte cal abans donar una alternativa i fer realitat una xarxa de transport col·lectiu eficaç que connecti la zona urbana amb els polígons industrials amb una freqüència d'acord amb els horaris laborals. Per als futurs serveis d'autobús, fer vehicles de pis baix i amb sistema de portaequipatges a l'interior.
 - Ús preferent de combustible renovable (biodièsel) per als autobusos.
- Les figures de l'ATM que reclama CC.OO han d'estar formades pels principals agents socials i econòmics de cada comarca (sindicats, patronal,

administració, associacions...), ja que les decisions i canvis s'han de fer a partir de la col·laboració i cooperació de tots els sectors implicats.

- Promoure des de l'empresa, administracions i el propi sindicat CCOO l'ús del transport col·lectiu, però evidentment per poder sensibilitzar sobre aquest aspecte cal abans donar una alternativa i fer realitat una xarxa de transport col·lectiu eficaç que connecti la zona urbana amb els polígons industrials amb una freqüència d'acord amb els horaris laborals.

RECULL DE BONES PRÀCTIQUES.

Els problemes de mobilitat a les comarques de Girona configuren una realitat pròpia, donada la geografia del territori i la oferta de transport públic que existeix. Tot i això, en l'apartat següent volem exposar tres casos de bones pràctiques instaurades a grans empreses amb l'objectiu de minimitzar l'ús del cotxe privat. L'exposició d'aquests exemples no vol dir que hagin de servir per la zona de Girona, tanmateix han de donar idees de com en altres indrets amb els mateixos problemes (o similars) s'organitzen per donar solucions.

Cal dir, que a la província de Girona, algunes empreses durant molt de temps, havien fomentat el transport col·lectiu a través de la posada a disposició dels treballadors d'autobusos que cobrien la ruta habitual entre el lloc de residència i el centre de treball. Aquesta alternativa, però, s'ha anat perdent, i actualment existeixen comptades empreses que continuïn oferint aquesta possibilitat. Les raons poden ser variades, el que si és cert, és que ha estat una pràctica que s'ha deixat de fer.

Tot i que en principi, els exemples que es detallen a continuació puguin resultar a primer cop d'ull inviablès en el nostre cas, si més no confirmen que existeixen alternatives a l'ús excessiu del transport privat. Si ens aturem una estona a pensar, tot i que les empreses que configuren el nostre territori no són del mateix tipus, de ben segur que podem trobar solucions similars a la nostra realitat concreta.

El cas KANGUROS S.A

En el marc de la negociació sindical pel trasllat del seu centre de treball, el comitè d'empresa de Kanguros, S.A – actualment Antalis Iberia, S.A- va plantejar la necessitat de resoldre els problemes de mobilitat que es generaven, ja que el nou emplaçament tenia una menor oferta de transport públic que l'anterior.

Com a primer pas, es va designar un coordinador de transport que va iniciar els contactes amb l'administració local i amb les empreses d'autobusos de serveis discrecionals, i va dinamitzar la realització d'una enquesta entre el personal per

conèixer el seu lloc de residència habitual i la seva disponibilitat de transport públic. Una vegada recopilada tota aquesta informació, es va elaborar una proposta per negociar amb la direcció de l'empresa.

L'acord a què es va arribar amb l'empresa es van incloure dues mesures fonamentals:

- Establir a càrrec de l'empresa- uns 120.000 anuals- un servei d'autobús llançadera des de l'estació de rodalies- RENFE més propera fins al polígon industrial, que comprenia tres rutes d'anada i tornada.
- Oferir incentius per a la utilització del vehicle compartit entre els treballadors a través de "tiquets gasolina", per un equivalent de 5 litres en el cas de cotxes amb 2 ocupants, 6 litres en el cas de tres ocupants i 7 litres quan eren més de 3 ocupants. L'aparcament a l'interior de l'empresa es reservava exclusivament per als vehicles que s'havien adherit al sistema de cotxe compartit i hi anaven amb dos o més ocupants.

Actualment, dels 173 treballadors de l'empresa, 34 es desplacen amb cotxe compartit i 40 utilitzen el servei de llançadera. En total, el 43%. La resta ho fa en el seu vehicle privat, en transport públic o, fins i tot, a peu.

Aquesta iniciativa del sindicat va ser seleccionada pel segon concurs de l'ONU sobre Bones Pràctiques per als Assentaments HuMANS.

Pla de Mobilitat Alternativa de VODAFONE

L'empresa Vodafone compta amb un centre de treball situat al Polígon Industrial "La Moraleja" d'Alcobendas, Madrid. Per arribar en cotxe cal utilitzar l'autovia N1, que habitualment està congestionada a causa del gran nombre de vehicles que la utilitzen. Per bé que hi ha un servei d'autobús interurbà des de la capital, els embussos de trànsit d'aquesta autovia també afecten la seva freqüència rapidesa. La secció sindical de CC.OO en col·laboració amb el Departament Confederal de Medi Ambient i la USMR, va elaborar una proposta per introduir, amb el suport de

l'empresa, sistemes de transport alternatius per millorar la puntualitat, evitar l'estrès que pateixen els treballadors que es desplacen en vehicle privat, reduir les despeses econòmiques associades a l'ús del cotxe, i millorar la imatge ambiental de la companyia.

La "proposta de racionalització del transport" va ser àmpliament difosa entre la plantilla de treballadors i incloïa les següents mesures:

- Oferir un servei d'Autobús-llançadera de l'empresa des de les estacions de metro i rodalies de RENFE.
- Implantar el sistema de Cotxe compartit (car-pooling)

Després de diversos contactes amb el Consorci de Transport i l'administració local es va acordar elaborar un Pla de Mobilitat, que va tenir com a primera decisió posar en marxa l'autobús-llançadera i oferir-lo de forma gratuïta als treballadors de l'empresa. Actualment, l'utilitzen prop de 200 treballadors d'aquesta companyia. En el marc de la negociació amb l'empresa, es va acordar la creació de la figura de coordinador de transport dins de la secció sindical de CC.OO, amb un crèdit de 40 hores. Aquest coordinador s'encarregarà de fer un seguiment del servei de llançadera i de la resta de mesures que s'adoptin. L'experiència s'intentarà exportar a altres empreses.

El Pla de Mobilitat del Polígon de Tres Cantos de Madrid-

Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat dels treballadors, l'associació d'empresaris del Polígon Industrial de Tres Cantos de Madrid va engegar l'any 1999 un Pla de Mobilitat, ja que l'ús majoritari del cotxe privat estava creant greus problemes a la xarxa viària del municipi. Hi van participar 110 empreses del polígon, amb un total de 4.600 treballadors.

L'experiència pilot va consistir en la posada en marxa d'un servei d'autobusos-llançadera entre l'estació de rodalies i la zona industrial que estava sincronitzat amb l'arribada dels trens. El servei era gratuït i exclusiu per als treballadors del polígon, que disposaven d'una targeta identificativa que els facilitava l'Ajuntament de Tres Cantos. Es va crear també un Centre d'Informació i Gestió del Transport

que informava sobre tots els serveis de transport públic col·lectiu de la zona, i que oferia un abonament gratuït de transport públic de la Comunitat de Madrid.

L'èxit de l'experiència va decidir a l'Ajuntament a posar en servei dues línies circulars que recorrien el polígon tot passant per l'estació de rodalies i el centre urbà cada 15 minuts durant les hores punta, i cada 30 minuts durant la resta del dia. Altres polígons industrials de la regió metropolitana de Madrid s'han plantejat dura a terme iniciatives semblants.

WEBS D'INTERÈS

Per trobar més informació referent al transport i a la mobilitat en el territori podeu accedir a les webs següents:

Ajuntament de Girona www.ajuntament.gi/mobilitat/

Amics de la Bici www.amicsdelabici.org

Associació per a la Promoció del Transport Públic www.laptp.org

Bicicleta Club de Catalunya www.bacc.info

Comissió Obrera Nacional de Catalunya
www.conc.es/nou/transport_collectiu.htm

Compartir cotxe www.compartir.org

Departament de Medi Ambient www.gencat.net/mediamb/ea/mobilitat.htm

Diputació de Girona. muga.ddgi.es/diputacio/web/

Institut català d'energia www.icaen.net

Portal Sobre la mobilitat (Generalitat de Catalunya) www.mobilitat.org

EMPRESSES DE TRANSPORT PÚBLIC

A continuació presentem un llistat d'algunes de les empreses de transport públic que operen a les comarques de Girona:

□ Empreses d'autobús de línies interurbanes.

- ✓ **AMPSA Autocars Martí Pi S.A**  **972.21.63.53**
- ✓ **BARCELONA BUS-ASSER Assistència y servicios S.L**
 **902.13.00.14** www.baracelonabus.com
- ✓ **EIX BUS S.A**  **972.20.02.75**
- ✓ **PUJOL I PUJOL S.L TRANSPORTS**  **972.36.44.76**
- ✓ **SARFA**  **972.30.20.25** www.sarfa.com
- ✓ **TEISA**  **972.20.48.68** www.teisa-bus.com

□ Empreses d'autobús de línies urbanes/metropolitanes

- ✓ **Transport urbà de Blanes (PUJOL I PUJOL)**  **972.36.40.74**
- ✓ **Transport urbà de Calonge (CRURISA)**  **972.31.64.84**
- ✓ **Transport urbà de Castelló d'Empúries (Autocars Viñolas)**
 **972. 25.66.17**
- ✓ **Transport Municipals de Figueres (FISERSA)**  **900.18.14.46**
- ✓ **Transport Municipals del Gironès i TEISA**
 **972.41.90.10/ 972.24.50.12**
- ✓ **Transport urbà de Lloret de Mar (PUJOL I PUJOL)**
 **972.36.47.35**

JORNADES DE MOBILITAT

- ✓ **Transport urbà de Palamós (CRURISA)  972.31.64.84**

- ✓ **Transport urbà de Sant Feliu de Guíxols (CRURISA)**
 972.31.64.84

- ✓ **Transport urbà de Roses (Autocars Viñolas)  972.25.66.17**



Comarques gironines

Amb el suport de:

