

PLANS DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA I CANVI DE MODEL DE MOBILITAT DE LES PERSONES TREBALLADORES

EL CAS DE BARCELONA COM A EXEMPLE



Coordinació

Carlos del Barrio i José Manuel Jurado

Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO Catalunya

Equip tècnic

Albert Vilallonga, ISTAS-CCOO

Laura Diéguez i Jose Manuel Jurado

Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat de CCOO Catalunya

Adaptació comunicativa

Antoni París · Socioambiental.cat

Disseny gràfic i maquetació

Xevi Riera

PLANS DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA I CANVI DE MODEL DE MOBILITAT DE LES PERSONES TREBALLADORES

EL CAS DE BARCELONA COM A EXEMPLE

Estudi elaborat per la Secretaria de Polítiques Sectorials
i Sostenibilitat de CCOO de Catalunya (2018)



Amb la col·laboració del Instituto Sindical
de Trabajo, Ambiente y Salud de CCOO



i el suport de l'Ajuntament de Barcelona



CONTINGUTS

PRESENTACIÓ	6
ELS PDE, UNA EINA PER AVALUAR LA MOBILITAT DE LES PERSONES TREBALLADORES	

ELS PLANS DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA	8
> Descripció i potencial	
> Elaboració i seguiment	

DOCUMENTS DE REFERÈNCIA	12
> La normativa sobre qualitat de l'aire	
> Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona	
> Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona	

ELS PDE PER ÀMBITS TERRITORIALS	19
> Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric	
> Barcelona ciutat	

EMPRESES AMB PLA DE DESPLAÇAMENT	21
> Agència Catalana de l'Aigua	
> Nissan	
> Urbaser	
> Universitat Politècnica de Catalunya	
> Ciutat de la Justícia	

EMPRESES AMB ACTUACIONS DE MOBILITAT SOSTENIBLE	29
> Biosystems	
> eDreams	
> Liberty	
> Aigües de Barcelona	

CONCLUSIONS I PROPOSTES SINDICALS	35
--	-----------

PRESENTACIÓ

Els PDE, una eina per avaluar la mobilitat de les persones treballadores

Els plans de desplaçament d'empresa (PDEs) són una eina idònia per avaluar quina és la mobilitat de les persones treballadores i determinar les mesures per avançar cap a un nou model més sostenible, saludable, segur i equitatiu.

Les estratègies per impulsar-ne el desenvolupament demana reflexionar sobre els resultats que s'han obtingut fins al moment a les empreses i administracions que ja els han presentat i han rebut la validació pertinent.

El present treball es pot considerar com una contribució de CCOO de Catalunya a l'impuls i la promoció de la realització de PDEs en aquells centres de treball que tenen obligació legal de realitzar-los –això és, als centres amb més de 500 persones treballadores–, però també en d'altres organitzacions d'acord amb el que defineix el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire Horitzó 2020.

Aquesta reflexió ha esdevingut, precisament, el repte principal del projecte. Es tracta d'una aportació de l'àmbit sindical que, en realitat, hauria de correspondre a les administracions públiques, ja que és l'actor responsable de fer la tasca de seguiment de les polítiques i instruments de planificació de la mobilitat i qualitat de l'aire.

El document recull, en primer lloc, l'estat actual de desplegament dels PDEs per part de les empreses i administracions amb obligació d'elaborar-los al municipi de Barcelona. S'analitza una mostra representativa dels centres de treball afectats per conèixer les mesures proposades i el seu grau d'execució, així com per fer una aproximació als progressos en la transició cap a una mobilitat més sostenible.

S'han triat 5 empreses i administracions que han desenvolupat aquesta eina de planificació. Es parteix de la documentació disponible, que no ha resultat gaire accessible, i, sobretot, d'un conjunt de trobades realitzades amb representants legals dels treballadors/ores i responsables de la gestió de la mobilitat dels centres seleccionats. Les reunions s'han realitzat entre els mesos d'octubre i desembre de 2018 si bé, donada la complexitat dels temes tractats, en alguns casos ha calgut realitzar contactes addicionals per complementar la informació.

Per valorar l'efectivitat de les mesures aprovades dins dels PDEs estudiats, també s'ha fet una aproximació al cas de centres de treball que impulsen actuacions sense tenir l'obligació de realitzar un PDE. Això permet extreure conclusions comparatives entre el desenvolupament de les obligacions legals i la voluntat directa de realitzar polítiques avançades.

Un altre repte del treball és difondre els resultats entre els diferents actors implicats en l'impuls de la mobilitat sostenible, principalment les administracions públiques competents, l'empresariat i la representació legal de les persones treballadores, a través dels diferents espais de participació en els quals hestà present CCOO de Catalunya i dels canals de comunicació propis de l'estructura sindical.

El projecte vol contribuir també a assolir els objectius en matèria de mobilitat que es plantegen en el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018, així com en els futurs instruments de planificació que en donin continuïtat.

Els PDEs, al capdavant, poden esdevenir un recurs de primer ordre per a les empreses per fer una bona diagnosi de la mobilitat dels seus treballadors/es i establir quins mecanismes poden fomentar els modes de transport més sostenibles i eficients.

Així, des CCOO, i amb la col·laboració d'ISTAS i el suport de l'Ajuntament de Barcelona, es participa en el progrés de la societat a partir de treballs com el present, tot confiant que sigui tingut en compte per les empreses, administracions i representants dels treballadors/ores a l'hora d'avançar cap a un model de desenvolupament més just, saludable i sostenible, i cada cop més a prop del que es coneix com a economia circular.

Jose Manuel Jurado
Responsable de sostenibilitat
Secretaria de Polítiques Sectorials i Sostenibilitat
CCOO de Catalunya

ELS PLANS DE DESPLAÇAMENT D'EMPRESA

Descripció i potencial

Els PDEs es poden definir com un conjunt d'actuacions per optimitzar la mobilitat dels treballadors i les treballadores, racionalitzar l'ús del vehicle privat a motor i afavorir l'ús de modes de transport alternatius.

Aquests plans concerneixen als desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, és a dir, tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals durant la jornada laboral dels propis treballadors, així com dels col·laboradors/es, clients, proveïdors, etc. En una primera fase, no obstant, els PDEs es poden centrar en els primers i anar ampliant-se progressivament a la resta.

Una altre motiu que justifica la realització de PDEs és la prevenció de l'accidentalitat viària en els desplaçaments d'anada i tornada de la feina. Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona, durant 2017 va haver-hi 12 víctimes mortals a la ciutat, 7 de les quals van ser *in itinere* (un 60%). No obstant, si s'hi afegeixen les persones mortes pel desplegament de la seva activitat laboral, 11 de les víctimes van ser per mobilitat laboral (més d'un 90%).¹

Com s'exposa en el **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire en l'horitzó 2020**², el trànsit de vehicles motoritzats és la principal font de contaminació atmosfèrica a la ciutat, la qual té uns efectes preocupants en la salut de la població, especialment en els col·lectius més vulnerables. Una de les mesures que s'ha aprovat recentment es basa en la restricció de la circulació dels vehicles més contaminants en les zones de baixes emissions (ZBE) en cas d'episodi d'alta contaminació atmosfèrica.

Aquesta iniciativa va acompanyada del reforç dels diferents mitjans de transport públic a fi de garantir la mobilitat de les persones en els dies que s'activi el protocol. En aquest sentit, i atesa la importància de la mobilitat ocupacional, la implementació dels PDEs als centres de treball ha de ser una eina clau per contribuir a l'efectivitat d'aquest protocol i d'altres mesures que es vagin aprovant

en el futur. No s'ha d'oblidar tampoc que potenciar un ús més racional dels vehicles motoritzats en els desplaçaments a la feina contribueix també a reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle causants de l'escalfament global, atès que la mobilitat és un dels principals responsables del canvi climàtic.

Com posen de manifest diversos estudis, un model de mobilitat basat en el cotxe privat és excloent amb una part de la població, atès que hi ha un gran nombre de treballadors/es -generalment, dones, joves i persones extracomunitàries-, que no tenen carnet de conduir o no poden accedir a un vehicle privat, ja sigui cotxe o motocicleta, de manera habitual.

Per tot l'anterior, i en el cas de Barcelona, apostar per impulsar l'elaboració i la implementació de PDEs a les empreses i les administracions, amb la participació dels treballadors i les treballadores, coincideix plenament amb el objectius del **Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona** (PMU) de fomentar una mobilitat més sostenible en termes socials, ambientals i econòmics.

1 Balanç d'accidentalitat viària 2017. Ajuntament de Barcelona 2018. http://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2018/01/2018_01_25-Accidentalitat-2018.pdf

2 Generalitat de Catalunya. http://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/atmosfera/qualitat_de_laire/qualitat-de-laire-a-la-conurbacio-de-barcelona/pla_millora_qualitat_aire_2011_2015/

Què és un Pla de desplaçament d'empresa (PDE)?



una eina per conèixer els hàbits de mobilitat de les persones treballadores i plantejar les mesures per avançar cap a un nou model més sostenible, saludable, segur i equitatiu,



un conjunt d'actuacions per millorar l'eficiència de l'ús del vehicle privat a motor i afavorir l'ús de modes de transport alternatius.



Els PDE contemplen els desplaçaments....

→ entre el domicili i el lloc de treball (**in itinere**)

← durant la jornada laboral, tant de les pròpies persones treballadores, com dels col·laboradors/es, clients, proveïdors, etc. (**en missió**).

L'elaboració i el seguiment

Un PDE contempla tots els desplaçaments de persones relacionats amb un centre de treball específic, estigui o no ubicat en un àmbit territorial que ja disposi de pla de mobilitat, com un polígon industrial, un parc empresarial, un aeroport, etc.

Quines són algunes de les principals actuacions que es poden incloure en un PDE?

Promoure o millorar autobusos tipus llançadora per a connectar amb les estacions.

Facilitar títols de transport als treballadors/es i/o visitants.

Proporcionar informació clara de l'oferta de transport públic col·lectiu.

Promoure el cotxe compartit.

Gestionar l'aparcament del centre de treball amb criteris de mobilitat sostenible.

Garantir l'accessibilitat en els itineraris d'accés a peu a l'interior del recinte.

Facilitar bicicletes als treballadors/es de l'empresa per a desplaçar-se fins a les estacions de servei públic.

Proporcionar aparcaments segurs per a les bicicletes i oferir serveis complementaris als centres.

Renovar la flota de vehicles de l'empresa amb criteris d'eficiència energètica i ambiental.

Promoure el *car-sharing* en els desplaçaments professionals.

Col·laborar en el finançament de les actuacions del Pla de mobilitat del polígon on s'ubica el centre.

Com a suport a la elaboració del PDE s'inclou un enllaç a la guia redactada per l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM), i que inclou una sèrie d'objectius ambientals, econòmics i d'accidentalitat a assolir en un termini de 6 anys:³.

3 Autoritat del Transport Metropolità (ATM). Guia pràctica per a la redacció dels plans desplaçament d'empresa. <http://www.atm.cat>

OBJECTIU	Taxa de referència a 6 anys (%)	Taxa anual de referència (%)
Quota de vehicle privat en els desp. d'accés (%)	-10%	-1,74%
Mobilitat anual en vehicle privat (vehicles-km/any)	-10%	-1,74%
Emissions de diòxid de carboni (kg CO ₂ /any)	-15%	-2,67%
Emissions d'òxids de nitrogen (kg NO _x /any)	-6%	-1,03%
Emissions de part. inferiors a 10 micres (kgPM ₁₀ /any)	-13%	-2,29%
Consum energètic derivat del transport (tep/any)	-8%	-1,38%
Costos derivats del transport (€/any)	-11%	-1,87%
Accidentalitat (€/any)	-15%	-2,67%

En aquest document també s'assenyala que en el cas de les empreses o administracions públiques que disposin d'un PDE aquest s'ha de revisar cada 6 anys, i elaborar un informe de seguiment de la implementació del pla cada 3 anys, com a mínim. Al mateix temps, s'indica que l'ATM realitzarà Informes de seguiment a partir de la documentació dels plans i dels propis informes realitzats per aquestes empreses i institucions. Per a l'elaboració, implementació i seguiment dels PDEs s'han de fer partícips també les organitzacions sindicals i patronals.

Quin són els actors implicats?

- Ajuntaments de la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric.
- Responsables dels centres de treball públics i privats.
- Autoritat del Transport Metropolità.
- Departament de Territori i Sostenibilitat (Generalitat de Catalunya).

D'altra banda, en el **Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica** de l'Ajuntament de Barcelona⁴ hi ha un apartat en el que s'estableix una mesura concreta per a impulsar actuacions coordinades relacionades amb els plans de mobilitat d'empreses que no estan obligades a tenir-ne⁵. Més recentment, l'**Acord polític per la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona** de 2017 acordava adoptar iniciatives per part de la Generalitat de Catalunya amb el consens de la resta d'administracions.

En l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) també s'han aprovat mesures per millorar la qualitat de l'aire sens perjudici dels compromisos establerts a l'acord polític esmentat abans. L'AMB va aprovar en el seu Consell Metropolità i al Consell de Municipis Metropolitans per a la lluita contra la contaminació atmosfèrica, el **Programa metropolità de mesures contra la contaminació atmosfèrica**⁶. Aquest document pivota en vuit vectors d'actuació; el cinquè es refereix explícitament a la mobilitat laboral, en el qual es diu que s'ha d'incentivar la mobilitat sostenible als centres de treball.

4 Ajuntament de Barcelona. https://ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/sites/default/files/pdfs/Mesures%20Govern_CAT_low.pdf

5 Impuls d'actuacions coordinades en el sector transport marítim, indústria i mobilitat empreses.

6 Àrea Metropolitana de Barcelona. <http://www.amb.cat/web/amb/actualitat/publicacions/detall/-/publicacio/programa-metropolita-de-mesures-contra-la-contaminacio-atmosferica/6166360/11696>



Com s'elabora un PDE?



DOCUMENTS DE REFERÈNCIA

La normativa sobre qualitat de l'aire

Arran del desplegament de la directiva europea que té com a objectiu garantir la bona qualitat de l'aire⁷, la normativa catalana ha anat incorporant referències concretes per a les activitats productives. Així, per exemple, es va aprovar l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa en determinats casos.

Tal com s'estableix al **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire pel que fa als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric**, la Generalitat de Catalunya, en exercici de les seves competències, havia de regular l'ambient atmosfèric i les diferents classes de contaminació d'aquest, motiu pel qual va declarar les zones d'atmosfera contaminada i establert instruments de control de la contaminació. Així, l'any 2006 el Govern va declarar 40 municipis metropolitans zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006⁸, entre els quals hi ha la ciutat de Barcelona.

En l'article 18, s'especificava que s'havien de dotar de plans de mobilitat, abans del 31 de desembre de l'any 2008, els centres de treball i centres generadors de mobilitat següents:

- Centres d'administracions públiques i empreses públiques amb més de 200 treballadors propis o externs.
- Centres amb més de 500 treballadors propis o externs, o centres generadors de mobilitat amb més de 500

visitants habituals, tret que estiguin inclosos en un pla de mobilitat de l'àrea industrial a la que pertanyen.

Finalment, es concretava que els plans de mobilitat indicats havien de ser aprovats per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), i les mesures que s'hi recollissin s'havien d'implantar abans del 31 de desembre de 2009.

Posteriorment, el Govern de la Generalitat prorroga el Pla en no haver-se pogut executar completament, en el termini establert, totes les mesures contemplades en el Pla aprovat pel Decret 152/2007⁹. Entre les mesures no implementades en la seva totalitat hi havia els plans de mobilitat dels esmentats centres generadors.

En el **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire 2011-2015** aprovat posteriorment, es menciona l'objectiu d'impulsar la planificació i implantació de actuacions per reduir les emissions de contaminants associades a la mobilitat dels treballadors/es en l'accés als centres de treball, així com a la mobilitat dels visitants a aquests centres i a d'altres centres generadors, es trobin o no en l'àmbit de zones d'activitat econòmica o polígons industrials.

Finalment, l'any 2014 s'aprova la normativa actualment en vigor mitjançant l'Acord de Govern GOV/127/2014¹⁰, en el qual es torna a incorporar una mesura relacionada amb la planificació de la mobilitat al centres generadors de mobilitat i centres d'activitat econòmica, per bé que amb

7 Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell de 21 de maig de 2008 relativa a la qualitat de l'aire ambient hi ha una atmosfera més neta a Europa.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32008L0050>

8 Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules. https://portaljuridic.gencat.cat/ca/pjur_ocults/pjur_resultats_fitxa/?action=fitxa&mode=single&documentId=423761&language=ca_ES
 Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig. https://portaljuridic.gencat.cat/ca/pjur_ocults/pjur_resultats_fitxa/?action=fitxa&documentId=395056&newLang=ca_ES&mode=single

9 Decret 203/2009, de 22 de desembre, pel qual es prorroga el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, aprovat pel Decret 152/2007, de 10 de juliol. <http://cido.diba.cat/legislacio/1265875/decret-2032009-de-22-de-desembre-pel-qual-es-prorroga-el-pla-dactuacio-per-a-la-millora-de-la-qualitat-de-laire-als-municipis-declarats-zones-de-proteccio-especial-de-lambient-atmosferic-aprovat-pel-decret-1522007-de-10-de-juliol>

10 Acord de Govern GOV/127/2014. http://mediambient.gencat.cat/web/.content/home/ambits_dactuacio/atmosfera/qualitat_de_laire/oficina_tecnica_de_plans_de_millora/pla_millora_qual_aire_2011_2015/tramitacio_aprovacio/documents/acord_govern_gov_127_2014_aprovacio_pamqa.pdf



alguns canvis sobre les versions anteriors. En aquest Acord es determina que han de realitzar un PDE els centres que generin més de 5.000 desplaçaments al dia, d'acord amb el Decret 344/2006¹¹, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada; és a dir:

- Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m² (per aplicació del Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials).
- Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- Clínicas, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones.
- Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

Quins centres de treball han de tenir PDE?

Les **administracions i empreses públiques**, així com **les empreses privades** amb més de 500 persones treballadores pròpies o externes.



administracions
i empreses
públiques



empreses privades



Al marge del criteri numèric, cada organització ha de valorar si existeixen altres factors que recomanin l'elaboració d'un PDE malgrat no tenir-ne obligació legal, atès que pot aportar millores econòmiques i de les condicions laborals que així ho justifiquin.

A banda del nombre de treballadors, es poden tenir en compte altres característiques com, per exemple, el nombre de llits en el cas dels centres hospitalaris o la volumetria dels edificis.

Els plans de mobilitat han de ser validats per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

L'Acord de Govern GOV/127/2014 incorpora una mesura relacionada amb la planificació de la mobilitat al centres generadors de mobilitat i centres d'activitat econòmica. S'hi diu que han de realitzar PDE els centres que generin més de 5.000 desplaçaments al dia, d'acord amb el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

¹¹ Article 3.4. Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. (Correcció d'errada al DOGC núm. 4750, pàg. 45207, de 30.10.2006).
https://portaljuridic.gencat.cat/ca/pjur_ocults/pjur_resultats_fitxa/?action=fitxa&mode=single&documentId=462370&language=ca_ES

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona

El **Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018** (PMU) esmenta el marc de referència normatiu i de planificació d'àmbit català i regional o local, amb relació directa amb la mobilitat. Es fa una menció directa al **Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire** i al **Pla Director Mobilitat de la Regió Metropolitana** (PDM), ja que en ambdós casos es fa constar la necessitat de dur a terme PDEs. Tanmateix, en el PMU no es fa cap referència a aquesta qüestió, per la qual cosa s'obvia la necessitat de fer PDEs en la ciutat.

En aquest sentit, cal apuntar una dada preocupant. Malgrat la reivindicació sindical de CCOO a l'Ajuntament de Barcelona de realitzar PDEs als centres municipals que tenen obligació legal de fer-ho, a hores d'ara la ciutat més poblada de Catalunya i compresa dins les zones d'especial protecció ambiental no ha desplegat encara aquesta mesura, fet que no contribueix a avançar en la millora de la qualitat de l'aire i del benestar de la ciutadania en aquest entorn urbà.

El PMU recull com a objectius estratègics quatre eixos:

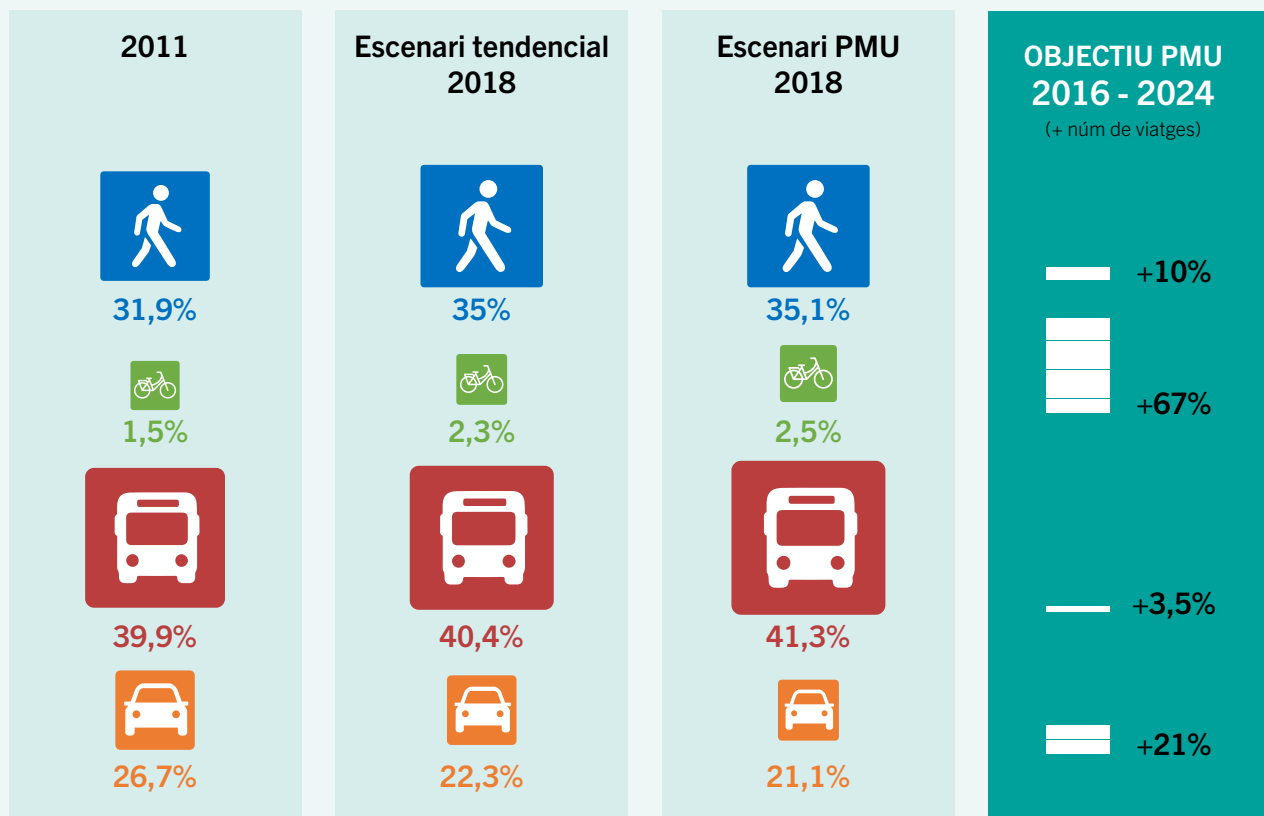
- **Mobilitat Segura**

- Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat

- **Mobilitat Sostenible**

- Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles
- Reduir la contaminació atmosfèrica derivada del transport
- Reduir la contaminació acústica derivada del transport
- Moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic
- Augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes"

ESCENARIS DE FUTUR EN EL PMU 2013-2018



Font: Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018

- **Mobilitat Equitativa**

- Fomentar usos alternatius de la via pública
- Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

- **Mobilitat Eficient**

- Incrementar l'eficiència del sistema de transports
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

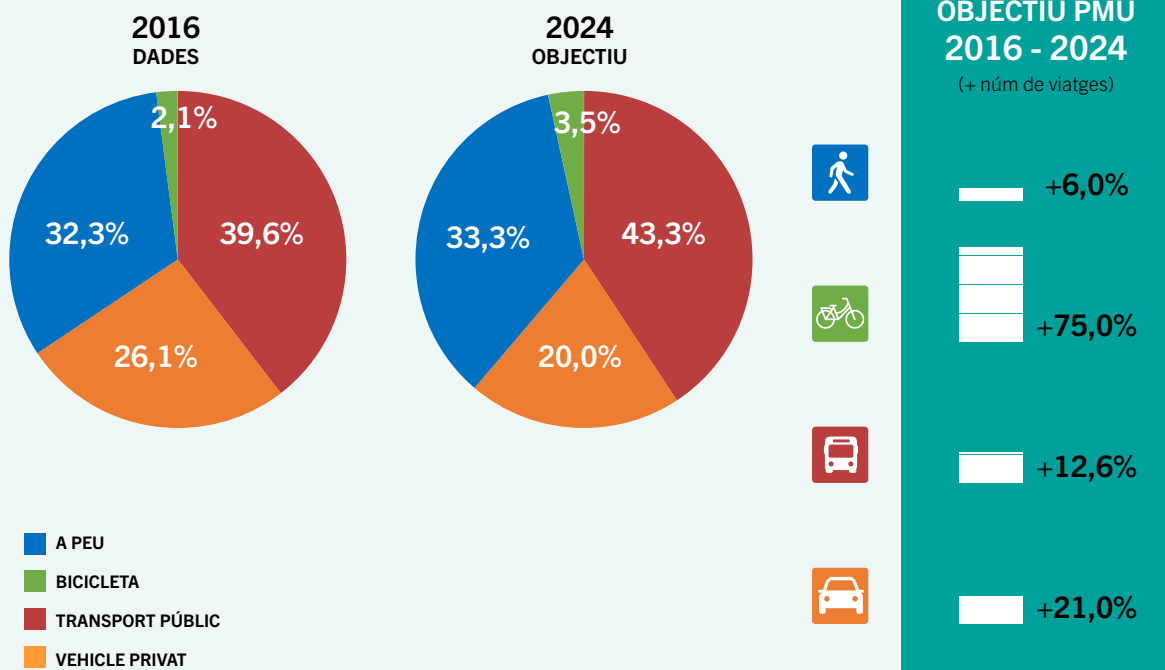
El quatre eixos s'entronquen directament amb el propòsit d'assolir una mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina, fet que justifica la necessitat d'utilitzar instruments com el PDEs que facilitin la transició cap a aquest model.

Segons dades de l'**Enquesta de mobilitat en dia feiner** (EMEF 2017)¹², els desplaçaments per anar i tornar a la feina són el primer motiu que genera mobilitat en l'àmbit metropolità, i és en aquests desplaçaments quan més s'utilitza el transport privat a motor (cotxe i moto). En conseqüència, és lògic pensar que si es volen aconseguir

les xifres que es plantegen en l'escenari previst amb la execució del PMU s'hauria d'intervenir decididament en la mobilitat a la feina. Si bé s'ha millorat en relació a l'escenari de partida (26,7%), els valors obtinguts el 2017, amb un 24,6% d'ús del transport privat a Barcelona¹³, queden lluny de l'ús previst pel final del període de vigència del pla, el 2018, fins i tot en l'escenari tendencial (22,3%). Això porta a pensar que hi ha encara un llarg camí per recórrer i que, molt probablement, aquest hauria d'anar dirigit a modificar els hàbits de mobilitat de treballadors i treballadores.

El nou PMU de Barcelona, com no podia ser d'una altra manera, ha d'incorporar objectius de repartiment modal més ambiciosos en relació a l'anterior pla i, per tant, augmentar la necessitat d'intervenir en la mobilitat per anar i tornar a la feina. El que caldrà veure és si el nou pla incorpora alguna referència a la elaboració i aplicació dels PDEs i, en el cas que així sigui, de quina manera es pretén impulsar perquè, realment, es dugui a terme i sigui efectiva. En tot cas, la primera acció a impulsar és aplicar un PDE en el propi ajuntament, a fi de donar exemple i ser coherent a l'hora d'exigir el compliment per part dels altres centres de treball, públics i privats.

PMU DE BARCELONA 2019 - 2024. OBJECTIU DE REPARTIMENT MODAL



Font: <https://www.decidim.barcelona/processes/plamobilitatBCN>

¹² Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF). ATM <https://www.atm.cat/web/ca/EMEF-historic.php>

¹³ Dades bàsiques de mobilitat a Barcelona. Ajuntament de Barcelona 2018. <https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/actualitat-i-recursos/documentacio-i-dades>

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

En el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018 (PDM), elaborat per l'ATM, hi ha una mesura específica sobre els PDEs en la qual es diu que aquests han de definir un conjunt d'actuacions per promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. La metodologia per realitzar el plans es recull en la Guia metodològica per a la redacció de PDE elaborada per l'ATM i el Departament de Territori i Sostenibilitat¹⁴, on es proposa que es redactin aquests plans en els àmbits i empreses que determini el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015, així com a totes les empreses de la regió metropolitana de Barcelona amb més de 500 treballadors.

En el PDM hi ha una mesura específica sobre els PDEs. En concret, s'esmenta que haurien d'elaborar-los com a mínim als centres de treball de més de 100 treballadors i treballadores propis i externs. El PDE ha de configurar les estratègies per fomentar la mobilitat sostenible a partir del coneixement dels hàbits de mobilitat, a més de concretar els objectius temporals, fer propostes operatives, programar la seva execució i establir indicadors de control i seguiment del pla.

Un bon exemple relacionat amb aquesta proposta és el Pla de mobilitat sostenible dels polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella, que incorpora el centre comercial de La Maquinista¹⁵. Aquest espai, en el moment de la realització del Pla, incloïa empreses de més de 100 treballadors/es com Antonio Puig, Apple, Bio Systems, Carrefour, Esteve Química, Jobroco, Miquel i Costas, Telvent i Urbaser, les quals ja comptaven amb un nombre aproximat d'uns 1.900 treballadors/es, els quals venien a representar, aproximadament, el 25% del total de treballadors del polígon i del centre comercial. A més, tres d'aquestes empreses compten ja o estant elaborant algun tipus de pla de mobilitat: (BioSystems, Esteve Química i Urbaser), tot i que només en el cas de l'última es pot dir que es tracta d'un veritable PDE.

El PDM planteja unes actuacions a dur a terme en relació als centres d'activitat productiva:

1. Redacció dels plans de desplaçaments als d'empresa prioritzant l'àmbit del Pla de Millora de la

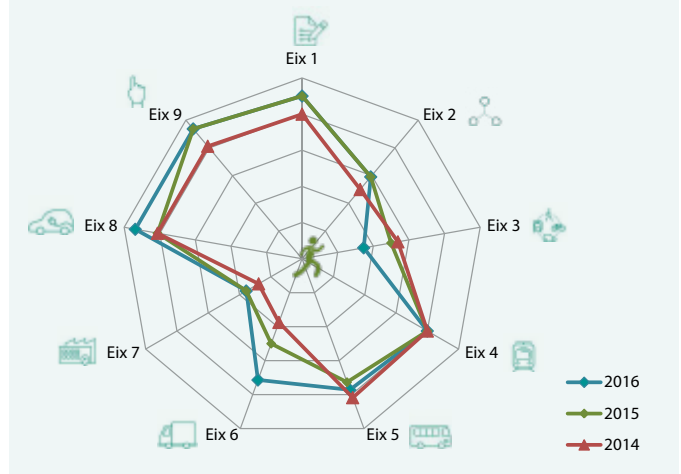
Qualitat de l'Aire, és a dir, les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

2. Constitució d'una comissió per promoure'n l'execució amb tots els agents implicats.
3. Impuls de mecanismes d'ajuda a la redacció del PDE.
4. Campanya entre les grans empreses d'explicació dels avantatges que reporta la redacció del PDE.

Per seguir l'evolució de la realització de les mesures contemplades en aquest pla es fan informes de seguiment periòdicament, el darrer dels quals va ser elaborat el 2017, fent referència a l'estat de la qüestió de 2016. En primer lloc, es fa una comparativa de l'evolució dels diferents eixos que contempla el PDM entre 2014-2016. L'eix que inclou la realització del PDEs és el 7 (Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat), que a hores d'ara ha estat el menys desenvolupat de tots.

Posteriorment, es presenta com a element de contextualització un quadre resum de l'estat general de desenvolupament dels diferents eixos i s'analitza de manera detallada cadascun, així com les mesures que contempla. L'estat general s'analitza a partir de la següent simbolització:

ESQUEMA GLOBAL DEL RITME D'EVOLUCIÓ DELS DIFERENTS EIXOS DEL PDM 2014 - 2016



14 http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_mobilitat/transport_public/documentacio_tecnica/guia_metodologica_elaboracio_plans_deplacament_empresa.pdf

15 Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i al centre comercial de La Maquinista. 2013 – 2018. Ajuntament de Barcelona 2013. <http://istas.net/descargas/Pla%20mobilitat%20pol%20Bon%20Pastor%20i%20La%20Maquinista.pdf>

ESTAT DE DESENVOLUPAMENT DELS DIFERENTS EIXOS DEL PDM 2014 - 2016

	Bon ritme general de desenvolupament, complint de forma majoritària amb les previsions el pdM pel que fa a actuacions i evolució dels objectius de seguiment, i en els que caldrà el manteniment d'aquest ritme.
	Ritme lent de desenvolupament de l'eix, i que implica la necessitat de potenciar de forma immediata les actuacions previstes
	Eix amb un ritme de desenvolupament desigual pel que fa a les mesures, i en el que caldrà mantenir aquelles que avancen a bon ritme, i potenciar aquelles que presenten un menor ritme de desenvolupament.

	EA1 Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat	
	EA2 Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada	
	EA3 Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat	
	EA4 Un transport ferroviari de més qualitat	
	EA5 Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient	
	EA6 Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern	
	EA7 Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat	
	EA8 Eficiència energètica i ús de combustibles nets	
	EA9 Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat	

Font: <https://www.atm.cat/web/ca/informes-seguiment.php>



ESTAT DE DESENVOLUPAMENT DE L'EIX 7 DEL PDM 2014 - 2016

EA7 Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat

Mesura	Grau d'execució				Ritme d'execució
	Inicial	Intermedi	Avançat	Total	
EA7.01 Impulsar la realització de Plans de Mobilitat de CGM					●
EA7.02 Desenvolupar noves metodologies de treball en l'àmbit de la gestió de mobilitat dels CGM					●
EA7.03 Optimitzar l'accessibilitat a les xarxes d'autobusos que donen servei als CGM					●
EA7.04 Fomentar la tecnologia smart als CGM					●
EA7.05 Plans de mobilitat als centres de treball					●
EA7.06 Plans de mobilitat del Port i l'Aeroport					●
EA7.07 Actuacions de millora de la mobilitat a Polígons petits i amb més dificultats d'accessibilitat					●

Font: <https://www.atm.cat/web/ca/informes-seguiment.php>

En relació al que pertoca a aquest estudi, els PDEs previstos a la mesura EA7.05, durant els anys 2016 i 2017 s'impulsen per part de l'ATM la potenciació d'aquests documents als centres públics i privats. Tanmateix, la valoració global de l'eix no és gaire positiva. Tot i que les mesures plantejades es poden donar per iniciades, la major part ho fan amb retard o a un ritme lent, motiu pel qual caldria impulsar les taules de treball previstes en el PDM per avançar en el desenvolupament de la planificació de la mobilitat als centres de treball.

Això no obstant, cal destacar el fet que l'ATM hagi fet un pas endavant significatiu per impulsar la realització de PDEs amb la creació d'un espai específic dins de la seva pàgina web, on es troben els continguts següents¹⁶:

- Tríptic de promoció del PDE a les empreses
- Qui l'ha de fer?
- Metodologia i qüestionaris
- Tramitació del PDE i obtenció del segell de reconeixement
- Ajudes públiques
- Publicacions i bones pràctiques
- Restriccions per alta contaminació
- Empreses amb PDE aprovat
- Preguntes freqüents

Des de fa uns anys, a més, està en marxa un grup de treball específic per al seguiment i l'impuls dels PDEs, coordinat tècnicament per l'ATM, el qual compta amb experts sobre la matèria i en el que hi participa un representant del món sindical.

D'aquest grup, precisament, va sorgir la iniciativa d'organitzar unes jornades sobre PDEs que es van celebrar el març de 2018 sota el títol de "PDE, l'eina bàsica de la gestió de la mobilitat a l'entorn laboral" (i subtítol: "L'instrument bàsic per garantir una mobilitat eficient, racional i sostenible en el marc del centre de treball o l'organització"). L'objectiu de la jornada fou crear un marc de debat i explicar el impuls que es pretén donar a aquesta eina des de l'àmbit públic com a instrument per gestionar la mobilitat laboral i avançar cap a una mobilitat més sostenible.

Una de les conclusions de la jornada va ser que la implementació d'un PDE resulta clau com a instrument per minimitzar les necessitats de desplaçament dels treballadors, fomentar l'accés no motoritzat i en transport col·lectiu al centre de treball i fer un ús més eficient del vehicle privat a motor, alhora que esdevé un instrument de gestió de la mobilitat dels treballadors en els casos d'episodis ambientals.

La jornada, més enllà d'explicar la metodologia per a realitzar els plans i els avantatges per a les empreses i administracions públiques, va permetre intercanviar experiències i bones pràctiques pel que fa al desenvolupament i implantació de PDEs¹⁷.



¹⁶ <https://www.atm.cat/web/ca/PDE.php>

¹⁷ <https://www.atm.cat/web/ca/jornada-atm-19mar18.php>

ELS PDE PER ÀMBITS TERRITORIALS

Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric

El web de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) permet accedir a un apartat que detalla la ubicació dels centres de treball amb PDE aprovat; es tracta de 64 seus d'empreses i administracions públiques.

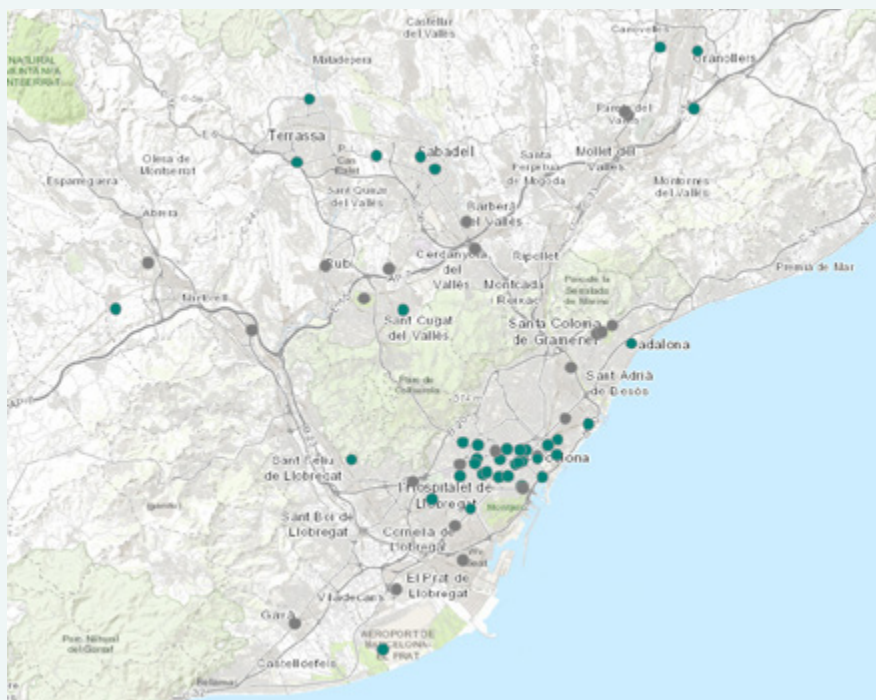
Això no obstant, la informació no està actualitzada i només hi consten aquells PDEs validats per l'ATM fins a juny de 2017. És dir, per una banda, hi ha un retard injustificable d'un any i mig en posar les dades al dia i, per altra banda, els PDEs aprovats en són més del que apareixen al web. A partir de la informació que arriba a CCOO per part de la representació legal dels treballadors/ores de les empreses, es pot afirmar que el nombre total ha augmentat a data d'avui.

Com a valor de referència, l'ATM apuntava que, a data de 2018, hi hauria d'haver 80 PDEs aprovats en l'àrea dels 40 municipis afectats pel Pla de millora de la qualitat de l'aire. Segons les estimacions realitzades per CCOO, al voltant de 245 centres de treball tenen l'obligació d'aprovar aquest plans per avançar en els objectius de reducció de les emissions de contaminants amb origen en el trànsit de vehicles, per la qual cosa la xifra de 80 sembla molt reduïda, si bé la realitat assenyalava que tampoc s'ha assolit.

Barcelona ciutat

Tal i com s'esmenta a l'inici del document, aquest estudi fa una aproximació concreta al cas de la ciutat de Barcelona. El punt de partida de l'anàlisi dels PDEs seleccionats van ser, lògicament, les dades de l'ATM.

EMPRESSES AMB PDE APROVAT A BARCELONA I L'ÀMBIT METROPOLITÀ



Font: <https://www.atm.cat/web/ca/PDE-empreses.php>

Així, es va mantenir una trobada amb tècnics d'aquesta administració per compartir els objectius del projecte i obtenir dades rellevants sobre els centres de treball a estudiar, a partir dels plans elaborats per cada empresa o administració pública i dels informes valoratius que realitza l'ATM per fer la validació d'acord amb el que marca la normativa. Tanmateix, no s'ha pogut accedir a aquesta documentació, cosa que resulta sorprenent donat que no es traca d'informació que pugui aportar dades personals o mereixedores de l'etiqueta de secret empresarial. Això ha fet incrementar la dependència de les entrevistes qualitatives organitzades amb representants sindicals i amb gestors de la mobilitat dels centres de treball.

En tot cas, el web de l'ATM, malgrat les limitacions constatades, ha estat una font d'informació important. Així, investigant les dades de

la ciutat Barcelona s'ha obtingut un resultat d'un total de 33 PDEs, dels quals només 7 són d'empreses privades i la resta d'administracions públiques. Tots els centres de treball públics pertanyen a la Generalitat de Catalunya (diverses seus de conselleries, empreses públiques i la Ciutat de la Justícia). Altres centres de titularitat pública de la Generalitat, en canvi, com hospitals o universitats, no consta que tinguin un PDE.

Pel que fa a altres administracions de l'àmbit local o estatal, no n'hi ha cap que tingui PDE validat per l'ATM a Barcelona. Aquesta realitat fa doblement greu la situació, atès que l'Administració pública està incomplint la legislació i no està exercint el seu paper exemplaritzant davant del sector privat que majoritàriament se'n desenten. Tenim constància, però, que altres centres de treball públics tenen algun tipus de pla de mobilitat que no ha estat verificat per l'ATM. A partir de les seccions sindicals i de la representació institucional de CCOO, es disposa també informació sobre el fet que tant la Diputació de Barcelona com l'Àrea Metropolitana de Barcelona tenen força avançats els seus respectius plans de desplaçaments, i que han comptat amb els comitès d'empresa a l'hora de desenvolupar-los.

En el cas de les empreses privades, la primera constatació és que el nombre de PDEs validats és molt baix, probablement per la manca d'informació sobre l'obligatorietat de realitzar-lo, i també pel desconeixement sobre què és un

PDE i, sobretot, quina n'és la utilitat. Tot plegat, cal recomanar la necessitat d'arribar a les empreses de manera proactiva per informar dels beneficis i avantatges del PDE, més enllà del requisit de complir amb la normativa.

D'altra banda, cal dir que alguns dels centres de treball que apareixen al web de l'ATM amb PDE validat ja no existeixen o han canviat de denominació. A mode d'exemple, es poden esmentar l'empresa Burberry (va tancar la seva planta del polígon Bon Pastor l'any 2010) i GISA (Gestor d'Infraestructures, S.A.), empresa pública vinculada a un antic departament de la Generalitat.

En definitiva, hi ha molta feina encara per fer encara en relació amb a l'elaboració i execució de PDEs que donin resultats positius per facilitar un canvi de model en la mobilitat a la feina.

Com està progressant l'elaboració dels PDE?

PLA D'ACTUACIÓ PER A LA MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE (ÀMBIT DE 40 MUNICIPIS)



245
empreses obligades
a elaborar PDE al conjunt
del territori del Pla

64
empreses
amb PDE
(validats ATM)

150
empreses obligades
a elaborar PDE
només a Barcelona

33
empreses
amb PDE
(validats ATM)

Dels 33 PDEs validats, només **7 són d'empreses privades** i la resta són centres de treball públics són de la Generalitat de Catalunya (seus de conselleries, empreses públiques i Ciutat de la Justícia).

Estimació elaborada per CCOO a partir de dades de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, a desembre de 2018.

EMPRESSES AMB PLA DE DESPLAÇAMENT

Agència Catalana de l'Aigua

Ubicació: Carrer Provença, Barcelona

Treballadors: 780

En el cas de l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) es van mantenir contactes amb la representació sindical de CCOO, i es va celebrar una trobada amb els responsables de prevenció d'aquesta organisme públic dependent del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat.

L'objectiu era conèixer l'estat de desenvolupament dels PDEs dels 2 centres de treball que l'ACA té a Barcelona, situats a la part central de l'Eixample, al carrer Provença¹⁸. Un va ser validat per l'ATM l'any 2009. S'hauria d'haver actualitzat posteriorment al cap de 6 anys, tal com estableix la normativa, però no ha estat així. En el procés d'elaboració va haver-hi participació sindical, però posteriorment no es va crear cap àmbit de seguiment on hi tinguessin cabuda els i les delegades sindicals. En tot cas, avui en dia existeix una bona comunicació entre ambdues parts en relació als temes de mobilitat.

Segons dades recollides en el moment d'aprovació del PDE —i que es poden correspondre amb la realitat actual—, l'ús del transport privat a motor és baix: un 4% en el cas del cotxe i un 16% de la moto, aproximadament. La inexistència

d'aparcament d'empresa i de places en calçada —que tenen uns preus elevats—, afegida a les congestions habituals d'accés i sortida de la ciutat, dissuadeixen l'ús del cotxe. Quant a la moto, en canvi, la facilitat per aparcar a la vorera, a tocar del centres de treball, i la presumible agilitat per estalviar-se les congestions, han afavorit el seu ús.

Hi ha una bona oferta de serveis i infraestructures en modes més sostenibles a l'abast dels treballadors i treballadores. Pel que fa al transport públic col·lectiu s'hi pot arribar amb Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (l'estació de Provença) i metro (L3 i L5, a l'estació de Diagonal), mitjans ambdós que connecten amb l'estació central de Sants. Així mateix, hi ha diverses línies d'autobús urbà. Una de les mesures implantades per incentivar-ne l'ús és la retribució flexible, és a dir, la gestió de l'exempció de l'IRPF per la compra de títols per part dels treballadors/es. Es tracta d'un concepte que es va incorporar fa dos anys.

Pel que fa a la bicicleta, i segons la diagnosi inicial del pla, la utilitzaven un 5% dels treballadors, molt per sobre de l'ús ciutadà, que se situava al voltant de l'1%. La existència al

mateix carrer d'un carril bici bidireccional i el fet de comptar amb un aparcament interior, pot explicar aquest ús relativament elevat. Tot i que no s'ha fet l'actualització de les dades que permetria una revisió del pla, des de l'ACA es té la percepció que el nombre de desplaçaments amb bicicleta ha crescut de manera significativa durant els darrers anys.

L'ACA forma part dels programa Bici-feina, en el marc del qual la Generalitat cedeix bicicletes durant 6 mesos als treballadors/es perquè provin de fer-les servir per desplaçar-se a la feina. Algunes de les persones que ho han provat han continuat anant-hi amb una bicicleta pròpia o pública (el Bicing) una vegada esgotada la cessió temporal. Cal dir també que en els darrers temps ha entrat en escena el patinet elèctric per anar a la feina de manera quotidiana, el qual ja ha comportat alguns accidents in itinere.

A la intranet de l'ACA els treballadors/es tenen accés a tota la informació relativa a tots aquests serveis de transport i desplaçament que tenen al seu abast, amb un enllaç directe a la pàgina d'informació de mobilitat de la Generalitat.

¹⁸ En els propers mesos tot el personal de l'ACA de Barcelona es concentrarà exclusivament en l'edifici del carrer Provença 260.

Una de les mesures que contempla el PDE és la substitució de la flota pròpia de vehicles per models més ecològics. Tanmateix, la demanda dels que més s'utilitzen (tasques d'inspecció per tot Catalunya, incloent-hi per pistes de muntanya) dificulta aquest procés de renovació, si bé els conductors reben formació en tècniques de conducció eficient.

De tota manera, en els pocs desplaçaments que es fan en jornada per la ciutat l'empresa subministra el títol de transport. Així mateix, l'ACA ofereix la possibilitat del teletreball, però és una opció molt poc utilitzada pels treballadors.

Pel que fa als accidents in itinere, aquests representen aproximada-

ment el 50% del total d'accidents laborals, una dada destacable. No obstant, majoritàriament no són deguts a accidents de trànsit.

Nissan

Ubicació: Zona Franca, Barcelona

Treballadors: uns 3.500 propis i 1.500 externs

La informació ha estat obtinguda a partir dels delegats de CCOO. S'ha intentat organitzar una trobada amb representants de la direcció de Nissan però no ha estat possible. En tot cas, s'han obtingut dades sobre les accions dutes a terme per promoure la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina.

Atès el nombre de persones que hi treballen, i d'acord al que marca la normativa de qualitat de l'aire, l'empresa està obligada a elaborar un PDE. La planta de Nissan a Zona Franca en té un d'aprobat i validat per l'ATM el 2009, però ja hauria d'haver estat revisat (cada sis anys) i haver-se elaborat un informe de seguiment de la implementació (com a mínim cada tres anys).

Entre els treballadors/es de Nissan l'ús del cotxe és majoritari, ja que l'empresa compta amb un ampli aparcament dins del recinte i, recentment, per fer front al dèficit de places, se n'ha construït un en alçada amb diverses plantes. Malgrat això, Nissan compta també amb una

de les flotes d'autobusos d'empresa més importants de Catalunya, amb 22 línies. Durant el darrer any, després d'una reestructuració de les rutes per adaptar-les a les noves necessitats dels potencials usuaris, el nombre de persones que les utilitzen ha augmentat un 8%. Inicialment, l'empresa proposava eliminar 7 línies, però gràcies al treball conjunt entre la direcció, la representació sindical i l'operador de transport, es va aconseguir que no ho fes. Finalment, fins i tot, es va incrementar el servei. Es calcula que els usuaris dels autobusos d'empresa representen al voltant del 20 % de treballadors/es.

Les línies havien estat posades en marxa durant els anys 80, però amb el pas dels anys havent anat quedant obsoletes, a mesura sobretot que creixia la diversitat d'indrets de residència de la població treballadora. A l'hora de reformar la nova oferta del servei de transport d'empresa es va fer una enquesta exhaustiva per conèixer l'opinió dels usuaris, determinar els motius per no utilitzar el servei i plantejar les millores a

introduir-hi per incentivar la quota d'usuaris. Un cop finalitzat l'estudi es van posar en comú els resultats, els quals van ser estudiats per la comissió de transport de l'empresa i van permetre definir les propostes de millora que s'han acabat implementant.

Quan la nova organització de les línies va entrar en funcionament el febrer de 2018 es va fer una campanya de llançament per fomentar-ne l'ús, i des d'aleshores es continua informant els treballadors/es dels beneficis d'aquest mitjà i de les rutes disponibles mitjançant panells interns i a través de la intranet. En paral·lel s'han anat introduint altres millores, com un servei de wifi gratuït a la flota, un coordinador dels autobusos a las andanes i gestor de les incidències, un servei de seguiment de rutes mitjançant GPS, i la disponibilitat d'un bus de reserva a la planta.

Una de les qüestions encara pendents de resoldre és que el personal de les empreses externes tingui també accés al servei de manera

gratuïta, com els treballadors de Nissan (que paguen un import molt reduït per normativa fiscal). Tot i que resoldre el greuge comparatiu pertoca a aquestes empreses, Nissan podria intercedir per mirar de esmenar l'anomalia. Pel que fa la oferta de transport públic col·lectiu, a una de les entrades principals a la planta hi ha dues parades d'autobusos properes. En sentit mar s'aturen les línies 21 i 109, i la nocturna N1, mentre que en sentit muntanya només la 21.

Atès que Nissan és fabricant de cotxes elèctrics, una altra proposta a desenvolupar seria dur a terme una campanya perquè els treballadors/

es substitueixen els seus vehicles a motor de combustió per aquests vehicles més nets mitjançant incentius d'alguna mena. També caldria incentivar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments a la feina, perquè el nombre de persones que la fan servir continuï augmentant (actualment, són unes 120), ja que l'empresa compta amb un aparcament segur, a més dutxes i vestuaris.

La creació d'un carril bici per connectar el final del passeig Zona Franca amb el polígon ha estat positiva, però manca fer el tram entre el mateix passeig i la Gran Via. Un cop s'arriba al trencant amb el carrer 3, on hi ha una de les portes principals

d'entrada a la planta de Nissan, existeix un vial paral·lel a la zona 30, però s'acaba de sobte a l'alçada de l'entrada al Parc logístic i no arriba fins a la fàbrica. L'habilitació d'un nou carril pel carrer 2 del polígon fins a l'Hospitalet ha millorat la seguretat i comoditat, però encara queda molt per fer en relació a la seguretat viària dels ciclistes. Un del incentius per afavorir l'ús de la bicicleta seria crear una flota pròpia de Nissan, millorant alhora la xarxa ciclista per accedir-hi.

Urbaser

Ubicació: Parc Central, Fra Juníper Serra, Barcelona

Treballadors: > 450 (més uns 50 d'eventuals)

A fi de conèixer la situació dels centres d'Urbaser ubicats a Barcelona en relació amb el compliment de l'obligació de realitzar un PDE, els delegats de CCOO de l'empresa i un representant de la Federació de Construcció i Serveis del sindicat van mantenir una reunió al novembre. Urbaser es troba en procés de renovació d'un nou contracte de neteja amb l'Ajuntament de Barcelona.

En preguntar al departament de recursos humans sobre el PDE, s'ha reconegut l'existència del document i el seu registre formal. No obstant això, la direcció de l'empresa no l'ha aportat ni n'ha donat més informació, malgrat considerar que es

tracta d'un document públic que es pot trobar fent una cerca a Internet. L'ATM tampoc ha facilitat aquesta informació, ni via web ni a partir de la demanda concreta realitzada pel sindicat. Ni la representació sindical de CCOO, ni tampoc la d'UGT, tenen constància tampoc de l'elaboració d'un qüestionari de mobilitat.

Atès que entre els requisits de les anomenades "compres verdes i socialment responsables", introduïts per les administracions públiques per a la prestació de serveis, les empreses han de complir amb una sèrie de requisits tècnics, s'analitza si l'elaboració de PDE està inclosa en els plecs de condicions d'aquests contractes,

ja que seria una via per donar exemple i avançar en el compliment de la legislació vigent.

En tot cas, l'empresa està situada dins l'àmbit territorial que abasta el Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella 2013-2018¹⁹, en el qual hi ha una sèrie de mesures encaminades a millorar la sostenibilitat dels desplaçaments dels treballadors/es a la feina, a més d'elaborar el PDE. Com a exemple, a l'exterior del centre de treball s'implanta un carril bici per fomentar l'ús d'aquest mode de transport i a l'interior s'habilita un aparcament per evitar els robatoris. Cal tenir en compte que, a hores

19 Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i al centre comercial de La Maquinista. Intra i ISTAS/CCOO 2013

d'ara, en l'àmbit territorial d'aquest Pla, l'ús del vehicle privat a motor representa més del 60% dels viatges, molt per sobre de l'ús global a la ciutat de Barcelona, un 24,6%.

En el marc del mateix Pla, els polígons compte amb una Taula de mobilitat com a espai de concertació i consens entre les empreses i l'Administració, així com amb un gestor de mobilitat que dinamitza les diferents propostes plantejades, com és el cas de l'elaboració dels PDEs. En la darrera convocatòria de

la Taula, l'ATM va exposar la importància de dur a terme la redacció i implementació de PDEs a cada empresa. CCOO ha constituït una coordinadora de representants sindicals per conèixer de primera mà els problemes quotidians associats a la mobilitat, així com plantejar les possibles solucions, a fi d'actuar de canal de comunicació entre la Taula i al gestor i els treballadors/es.

Altres mesures executades o en fase d'execució són l'ampliació del les voreres (pavimentació, ampla-

da, il·luminació...), la millora de les parades del autobusos, la creació de nous carrils bici, la creació d'una nova estació del Bicing a tocar de l'empresa, i la implantació de la nova xarxa d'autobusos urbans (H4, H8 i V33) i l'optimització de la xarxa de busos interurbans, entre d'altres actuacions.

Universitat Politècnica de Catalunya

Ubicació: Campus nord i sud, Diagonal, Barcelona

Comunitat educativa: uns 27.000 (3.800 treballadors i personal d'investigació)

Els campus nord i sud de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) de Diagonal compten amb PDE des del 2011, si bé no ha estat encara validat per l'ATM com pertocaria²⁰. La comunitat educativa inclou unes 27.000 persones, la major part de les quals són estudiants (uns 23.000) i la resta és personal d'administració i serveis (PAS), i personal docent i d'investigació (PDI). Més de la meitat resideixen a Barcelona i el seu entorn. Tots els col·lectius es desplacen majoritàriament amb transport públic, si bé els estudiants en fan un major ús. L'ús del cotxe és majoritari en el cas del PAS i el PDI, en aquest ordre. L'ús de la bicicleta, tot i ser minoritari, té un pes significatiu, sobretot, entre els estudiants i el PAS.

El 2015 es va fer una enquesta per conèixer els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària com a part de la diagnosi de l'actualització del PDE, però arran de la crisi i de les retallades ens el pressupostos públics, la realització va quedar en suspens, malgrat que fins i tot s'havia anomenat un responsable del Pla, amb funcions de gestor de mobilitat. També, s'havia arribat a constituir una Taula de mobilitat, en la que no va participar cap representant sindical, però aquesta no ha tingut continuïtat.

Algunes de les iniciatives que s'havien impulsat per promoure la mobilitat sostenible, com el servei de préstec de bicicletes Bicam-pus, compartit amb la Universitat de Barcelona, van desaparèixer. No

obstant, fa un mesos es va signar un conveni entre les quatre universitats públiques (UB, UPF, UAB i UPC) de Barcelona amb Vadebike per instal·lar el seu servei d'aparcament de bicicletes intel·ligent i segur als campus.

Una altra iniciativa que es va engegar fou crear una comunitat d'usuaris del cotxe compartit i que encara continua. Es tracta d'un aplicatiu web i per mòbils, anomenat Fesedit²¹ i també compartit amb la UB, que serveix per posar en contacte als usuaris que comparteixin cotxe ens els seus desplaçaments, i que ja funciona a altres universitats del país. Tanmateix, el seu ús, per part dels treballadors, és molt baix. I, si bé es va plantejar oferir com un incentiu

²⁰ Probablement es tracta d'un Pla de Transport al Centre de Treball, regulat per la llei d'Economia Sostenible, de rang estatal.

²¹ <https://www.fesedit.cat/>

la reserva de places d'aparcament, això no ha succeït. Tot i haver-se fet recentment un reglament d'us de l'aparcament propi, en aquest no es contempla la reserva de places pel cotxe compartit.

Una de les qüestions pendents de resoldre, sobretot en el cas del PAS, és definir uns criteris sobre com regular els trasllats dels treballadors/es entre centres de treball, afavorint les places més properes all lloc de residència. Aquesta necessitat ha pres més interès amb la recent obertura del Campus Besòs de la UPC a Sant Adrià del Besòs. Un dels problemes que es detecten, en aquest cas el PDI, és que els desplaçaments entre diferents campus per motius de feina no es paguen i no es compten com a temps de treball.

D'altra banda, i d'acord amb la informació aportada per la secció sindical de CCOO, la mútua de treball que hi dona servei va realitzar un estudi de l'accidentalitat laboral de la UPC que es va presentar en el Comitè de Seguretat i Salut. En aquest document va quedar palès que els accidents in itinere, anant i tornant a la feina, eren el principal motiu d'accident laboral, la qual cosa obliga a la universitat a actuar en matèria de prevenció.

Una altra de les mesures que es proposaven al PDE de 2011 era promoure el teletreball. La UPC va dur a terme una prova pilot, però la feina que els docents fan a casa no es pot considerar teletreball, pròpiament. El teletreball, a més, és un tema polèmic en el món del docència, ja que es percep com una amenaça que pot comportar la reducció de la plantilla del professorat en reduir-se les classes presencials, per la qual cosa s'ha de tractar en profunditat pe avaluar els avantatges i els inconvenients.

En relació a l'oferta de transport públic, aquesta s'ha vist incrementada per l'obertura el 2016 de l'estació

de Zona Universitària de la L9 sud de metro, així com per la millora del servei d'autobús amb la implantació de la nova xarxa urbana de Barcelona (H4, H6 i V1, principalment) i de la xarxa interurbana de l'AMB. No obstant això, encara no s'ha avaluat l'impacte que ha tingut aquesta millora en els hàbits de mobilitat de la comunitat universitària. Així mateix, durant els primers mesos de 2019 s'estan activant les línies AMB Exprés que uneixen el Baix Llobregat amb la zona universitària: Mas Lluí- Zona Universitària/Maria Cristina (E30), Sant Boi- Zona Universitària/Maria Cristina (E79), Castelldefels- Zona Universitària/Maria Cristina (E97), Gavà- Viladecans- Zona Universitària/Maria Cristina (E98).

La comunitat educativa de la UPC veu també molt necessària la unió dels tramvies per la Diagonal, atès que els seus campus es localitzen a cada extrem d'aquesta avinguda, cosa que genera força mobilitat intercampus. Aquests desplaçaments es fan ara amb altres mitjans de transport públic, com la línia 7 de bus (Zona universitària-Fòrum) que arriben a trigar més d'una hora. La velocitat comercial més elevada del tramvia reduiria aquests temps ostensiblement.

Pel que fa a l'aparcament pels cotxes, l'oferta és elevada a la zona del campus sud, comptant el de via pública i els diversos solars habilitats a tal efecte. El fet que siguin utilitzats per la comunitat educativa de la UPC i de la UB fa que hi hagi molt demanda, i l'oferta no sempre és suficient, sobretot als matins. El fet de que el campus estigui situat a l'entrada de la ciutat, i que hi hagi a prop l'estació de metro de la Zona Universitària (L3 i L9 sud), fa que l'aparcament de l'entorn sigui utilitzat com a dissuasiu per persones de fora de Barcelona, afegint així més pressió a la zona. Darrerament, s'han suprimit unes 300 places d'aparcament lliure d'un solar a tocar del campus, en construir-s'hi

unes instal·lacions esportives, i mesos abans es va suprimir també aparcament en calçada en transformar-se en zones de vianants alguns carrers del campus. Aquest reducció de l'espai d'aparcament podria donar més valor a la reserva de places per a cotxe compartit i, en conseqüència, incentivar-lo.

En el campus nord el dèficit és més evident i això ha dut a desenvolupar una normativa d'ús de l'aparcament propi, que té capacitat per a 200 turismes, a més de dues places temporals per a recàrrega de vehicles elèctrics i zones per a estacionament de motos. La regulació es fa per corregir el gran nombre d'incidències, com ara entrades fraudulentos, vehicles en doble fila, vehicles abandonats, vehicles que pernocten llargs períodes, circulació en sentit contrari, etc.

Tota aquesta problemàtica associada a l'aparcament, però també les restriccions del trànsit associades a la millora de la qualitat de l'aire a partir de 2020, són una oportunitat per reprendre l'actualització de PDE, normalitzar-lo i dur a terme mesures efectives per millorar l'oferta alternativa en modes sostenibles.

En aquest sentit, s'està plantejant, a través de CCOO, realitzar una enquesta de mobilitat a tota la funció pública de la Generalitat, incloent-hi les universitats. Amb les dades obtingudes es podria tenir una visió clara de com es mouen els treballadors/es i quines són les seves necessitats i mancances i, a partir d'aquí, elaborar propostes rigoroses per promoure la mobilitat sostenible a la feina a partir de la concertació amb els responsables de personal de l'Administració pública.

Ciutat de la Justícia

Ubicació: Barcelona / L'Hospitalet de Llobregat

Treballadors: uns 2.500 (més uns 10.000 visitants diaris)

La Ciutat de la Justícia no té aprovat un PDE com a tal, però arran de la seva construcció i posada en funcionament l'any 2008 es van dur a terme els estudis d'avaluació de la mobilitat generada corresponents (EAMG), tot i no tenir-ne obligació en haver estat projectada abans d'aprovar-se la norma. Tanmateix, aquests AEMG tenen característiques que es poden assimilar a un PDE, i al web de l'ATM hi han estat incorporats.

Els estudis es van centrar, sobretot, en la implantació i millora de l'oferta d'accessibilitat al complex en la seva globalitat, i no tant en plantejar mesures destinades a promoure la mobilitat sostenible dels treballadors/es. En aquest sentit, els mateixos EAMG recomanen elaborar un PDE degut a la diversitat i complexitat dels col·lectius que formen part del conjunt de treballadors, des dels que pertanyen a l'Administració general de l'Estat (jutges) fins als de la Generalitat de Catalunya. Aquests darrers poden estar adscrits també a diferents departaments com Justícia (tasques administratives) i Interior (Mossos d'esquadra). Una altra de les complexitats afegides és que els estudis es van realitzar abans de l'arribada dels treballadors/es i es basaven en percepcions del personal, tant pel que fa a les previsions d'horaris com al mitjà de transport utilitzat per accedir-hi.

La Ciutat de la justícia és un dels més grans centre generadors de mobilitat de Catalunya, doncs quotidianament hi accedeixen uns 2.500 treballadors/es i rep diàriament uns 10.000 visitants. A més, en els propers mesos s'hi traslladaran al voltant de 500

persones més per la concentració de serveis. Això anirà acompanyat, per tant, d'un increment del nombre de desplaçaments, cosa que recomana l'actualització del PDE (cada 6 anys, com marca l'ATM) i una nova planificació de la mobilitat.

Un cop completada la implantació de la nova xarxa de busos (H12, H16 i V3) i de les noves línies metropolitanes de l'AMB (Metrobús i Busexpres), així com la imminent posada en marxa de l'estació de metro d'Ildelfons Cerdà de la línia 10 Sud (prevista per a finals 2019 i ubicada dins del recinte), es justifica plenament l'elaboració d'un nou PDE en modificar-se l'oferta de mobilitat. Igualment, tot i ser una qüestió d'àmbit de ciutat i metropolità, el PDE podria servir per corregir certes anomalies en matèria de servei públic de préstec de bicicletes metropolità per part de l'AMB que no és compatible amb el servei de Bicing de Barcelona, cosa que perjudica un emplaçament com el de la Ciutat de la Justícia, a cavall de L'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.

En el seu moment, els delegats/es de CCOO van elaborar una proposta per realitzar un estudi de mobilitat, atès que amb el trasllat dels treballadors/es a la Ciutat de la Justícia van identificar, a través d'una enquesta, que aquests haurien de dedicar més temps i diners als desplaçaments, per la qual cosa caldria millorar l'oferta de modes sostenibles per accedir-hi i compensar els perjudicis generats. CCOO va jugar un paper destacat en aquest procés, tant a nivell reivindicatiu com propositiu, mitjançant, els delegats sindicals i

el suport de l'estructura d'aquest sindicat.

Arran d'això es va crear una Taula de mobilitat on estaven representats els diversos col·lectius afectats, en el marc de la qual es va plantejar la realització dels estudis. Malauradament, aquest Taula es va dissoldre un cop acabat el procés d'elaboració i no va tenir continuïtat per impulsar les mesures i fer-ne els seguiments com hauria estat desitjable. Inicialment, també es va nomenar una gestora de mobilitat, figura responsable d'impulsar les mesures de mobilitat, però va ser igualment efímera.

Amb la posada en marxa de les instal·lacions judicials es va elaborar una guia explicant les bondats de la mobilitat sostenible per desplaçar-s'hi i informant de tota l'oferta per accedir-hi a peu, en bicicleta i en transport públic. També s'oferia informació sobre la possibilitat de compartir cotxe, però aquesta mesura mai va funcionar, sobretot perquè no es va fer una campanya per promoure'l ni s'hi van destinar incentius com, per exemple, reservant-hi places d'aparcament pels usuaris.

Precisament, la manca de places disponibles en l'aparcament subterrani en la Ciutat de la Justícia és un dels problemes que esmenten els treballadors/es. Un dels motius d'aquest dèficit és que als usuaris de les motos, generalment d'advocats i procuradors que aparcaven en la vorera de davant dels edificis fins a enviar-la gairebé totalment, se'ls va compensar oferint-los places d'aparcament. Aquesta mancança i el preu de l'estacionament fa que els

treballadors aparquin, per exemple, al centre comercial Gran Via2.

Tot i aquestes disfuncions, el balanç de l'execució de les propostes de l'AEMG es considera positiu. No obstant, s'ha de fer un nou esforç per canviar els hàbits de mobilitat de molts treballadors/es, atès que molt hi arriben en cotxe, oferint incentius per utilitzar el transport públic i impulsant de forma decidida la bicicleta.

Amb posterioritat a la trobada mantinguda amb la delegació sindical de la Ciutat de la Justícia, es va organitzar una trobada amb càrrecs directius del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya. Més enllà de repassar alguns dels temes sorgits a la reunió amb la representació del sindicat, es va realitzar un repàs del dels EAMG del complex judicial, així com les actuacions dutes a terme i els resultats assolits. Es constata que els estudis de mobilitat

no reflecteixen la realitat actual, quant a quins modes s'utilitzen i quin és l'impacte dels nous serveis de mobilitat posats en marxa. També es manifesta la necessitat d'anticipar-se a les restriccions del trànsit per millorar la qualitat de l'aire a partir de 2020 amb mesures concretes, restriccions que afectaran tant als treballadors/es com als milers de visitants que acudeixen diàriament a les dependències judicials. Algunes de les possibles mesures que es podrien dur a terme són millorar i ampliar l'aparcament de bicicletes, promoure el cotxe compartit reservant places d'aparcament, reforçar la línia d'autobús CJ i fer algun tipus de guia informativa dels nous serveis de mobilitat sostenible, en la línia de la que es va fer fa uns anys. Seria també convenient canviar el nom d'Ildefons Cerdà (previst per a la nova estació de metro) i de la propera estació de FGC (que té el mateix nom) pel de "Ciutat de la Justícia", ja que això facilitaria que ambdues estacions

es relacionessin aquest gran centre generador de mobilitat, un dels més importants de tota Catalunya.

En definitiva, es conclou que caldria fer una actualització dels EAMG en format de PDE, motiu pel qual CCOO es posarà en contacte amb l'ATM per saber quin és el procediment a seguir i recopilar tota la informació necessària. Així mateix, es parlarà amb l'antiga gestora de mobilitat de la Ciutat per determinar què pot aportar, des del seu coneixement i experiència, per a l'elaboració del nou PDE. Naturalment, es comptarà amb la participació sindical per al seu redactat, de manera similar a com es va fer anys enrere, tot i que amb un format més operatiu i funcional.

EMPRESSES AMB MESURES DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Biosystems

Ubicació: Carrer Ciutat d'Asunción, Barcelona

Treballadors: uns 260 (més uns 30 externs)

L'objectiu de la reunió amb delegats/ades de CCOO a Biosystems, conjuntament amb la representació del treballadors, va ser conèixer les accions dutes a terme per l'empresa per promoure la mobilitat sostenible en els desplaçaments a la feina. Aquestes mesures han estat desenvolupades al marge de la normativa de qualitat de l'aire, atès que la plantilla està formada per uns 260 treballadors/es (més unes 30 persones externes). L'empresa compta amb un altre centre de treball amb funcions de magatzem al Polígon industrial de Can Tapioles, a Montcada i Reixac, amb una trentena més de persones que hi treballen.

Si bé l'empresa no disposa de PDE, sí que ha realitzat un primer esbós a iniciativa dels delegats/es sindicals, amb vocació d'acabar esdevenint el full de ruta en la implantació de mesures de mobilitat sostenible. En aquest document bàsicament es diu que cal millorar l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda a les instal·lacions de l'empresa, així com que es podrien adquirir bicicletes per a l'ús dels treballadors/es en els seus desplaçaments a la feina i promoure

el cotxe compartit, atorgant vals de gasolina per premiar els conductors que ho facin.

La majoria de persones accedeixen al seu lloc de treball amb cotxe, actualment. L'origen dels desplaçaments és molt divers des del punt de vista territorial. El segon mode més utilitzat és el transport públic. No es té constància de l'impacte de les noves línies d'autobús de la xarxa ortogonal, implantades recentment. Amb l'ampliació del recorregut de l'H8 (novembre de 2018), l'empresa té una parada a 300 metres de distància, compartida amb la del bus H4, en funcionament des de 2016. Una mica més lluny hi té parada el bus V33, operatiu des de juny de 2018. No es té coneixement sobre el nivell d'ús de la nova línia de barri 133 que enllaça amb estacions de metro de la línia 1, i que té una parada a escassos 200 metres de l'empresa (en funcionament des de novembre de 2018).

Els treballadors/es afirmen que no han rebut cap tipus d'informació per part de l'Ajuntament de Barcelona ni de TMB sobre l'oferta de la nova

xarxa de busos; en tot cas, també expliquen que el transport públic no acostuma a ser competitiu en temps amb el cotxe. Per potenciar-ne l'ús, l'empresa aplica la normativa que eximeix del pagament de l'IRPF del concepte que apareix a la nòmina com a import destinat a l'adquisició de títols de transport públic²², es a dir, el que es coneix com "tiquet transport".

El tercer mode de desplaçament més utilitzat és la bicicleta. El seu ús està per sobre del 10% en nombre de treballadors/es. Es tracta d'una dada destacable, ja que a Barcelona, en els desplaçaments interns, només ronda al voltant del 3%. Un dels motius principals d'aquest ús elevat és comptar amb un aparcament tancat al l'interior de l'empresa. Des de fa poc més d'un any, també existeix un carril bici adjacent al centre de treball connectat amb el barri de Sant Andreu i la xarxa de carrils bici de la resta de la ciutat. Relativament a prop de l'empresa hi ha també una parada de Bicing, però només disposa de 14 encoratges i, habitualment, o bé no es pot deixar la bici durant les hores d'entrada a la feina,

22 Real Decret 1788/2010, pel qual es modifiquen els reglaments dels impostos sobre la renda de les persones físiques.

o bé no hi ha bicicletes disponibles a la sortida. L'empresa disposa d'informació sobre el programa de cessió temporal de bicicletes de l'AMB (Biciempresa), i hi té interès en participar-hi més endavant. D'altra banda, el patinet ha començat a ser utilitzat en els desplaçaments quotidiana a la feina i el seu ús va en augment, vehicles que s'aparquen a l'espai destinat a les bicicletes.

Uns dels problemes que posen de manifest habitualment els treballadors/es és la dificultat per aparcar el cotxe pels voltants, i la implantació del carril-bici al carrer Ciutat d'Asunción ha restat algunes de les places disponibles. L'aparcament a l'interior de l'empresa i la gestió de l'ús acostuma a ser per jerarquia interna, de manera que la majoria de la plantilla no hi té accés. Arran d'això s'està plantejant proposar el cotxe compartit, tot reservant-hi places d'aparcament i habilitant un plataforma online per posar en contacte els potencials usuaris. També s'està valorant la possibilitat d'oferir altres incentius. Tanmateix, s'ha de tenir present que temps enrere ja es va desenvolupar una iniciativa per

posar en marxa el cotxe compartit que no va funcionar, si bé aleshores no es van proposar incentius com l'esmentat de reservar aparcament pels usuaris/àries. Tot i així, l'empresa ha adquirit un solar contigu per construir-hi un nou edifici amb noves places d'aparcament.

Atesa aquesta manca de places d'aparcament, fa que els treballadors/es aparquin a l'espai exterior del centre comercial La Maquinista, situat a un kilòmetre del centre de treball, però la propera ampliació del centre comercial farà desaparèixer aquest espai. També acostumen a aparcar a l'interior del centre comercial, tot i que obre a les 9 hores, quan molts ja han entrat a treballar. Sembla, a més, que aquest aparcament serà aviat de pagament o es restringirà als compradors del centre comercial. La situació és tal que alguns treballadors/es opten per llogar places d'aparcament pels voltants que els arriben a costar uns 80€ mensuals. Les futures restriccions de trànsit als vehicles més contaminants dificultaran encara més en el futur l'accés en vehicle privat a motor.

Per trobar solucions a aquests problemes, la representació sindical del treballadors/es vol impulsar una enquesta de mobilitat per conèixer els seu hàbits i necessitats en els desplaçaments a la feina, la qual compta amb el suport de l'empresa. D'aquesta manera, es podran impulsar més propostes de millora a partir de les dades recollides, principalment enfocades a promoure un model de mobilitat més sostenible.

L'interès de l'empresa per millorar les condicions d'accessibilitat dels treballadors/es també es posa de manifest amb la participació a la Taula de mobilitat del polígon, recentment constituïda. Això permet conèixer de primera mà les novetats que s'impulsin, participar en el disseny de noves actuacions i traslladar les inquietuds de les persones al mateix àmbit de participació que impulsa l'Ajuntament de Barcelona. En aquesta línia d'actuació, es planteja igualment que hi hagi una comunicació fluida amb el nou gestor de mobilitat del polígon perquè aquest col·labori en l'estratègia de mobilitat sostenible de l'empresa.

eDreams

Ubicació: Passeig de la Zona Franca, Barcelona

Treballadors: 325

eDreams té un comitè d'empresa molt actiu, que des de fa anys treballa per a la promoció de la mobilitat més sostenible, amb una especial dedicació a l'ús de la bicicleta. Per tant, la majoria de mesures que s'han posat en marxa en aquest centre de treball han sorgit d'una

iniciativa del propi comitè.

Les mesures més destacades han estat:

- Aparcament de bicicletes dins de l'empresa, amb capacitat per a uns 50 vehicles.

- Realització de cursos de manteniment de bicicletes per als treballadors/es usuaris de la bici (el darrer, aquest mateix any).
- Posada a disposició dels usuaris d'un kit de reparació de bicicletes.

- Construcció d'un vestuari amb dutxes i armaris de seguretat.
- Instal·lació d'endolls per a patinets elèctrics.

Al voltant d'un 15% dels treballadors/es utilitzen la bici per desplaçar-se al centre de treball, xifra que va en augment. Es tracta d'un percentatge força destacable, tot i que el carril bici que ha de transcorre per davant del centre de treball, al llarg del passeig de la Zona Franca, encara no està construït.

Una altra mesura de mobilitat sostenible ha estat la implementació del

tiquet transport des de 2016 amb l'empresa Edenred (exempció de tributar l'IRPF per l'adquisició de títols de transport públic), mesura que va ser impulsada per la secció sindical de CCOO. El centre de treball disposa també d'un delegat de medi ambient, tal com es contempla en el conveni col·lectiu sectorial d'agències de viatges.

Recentment, ha entrat en funcionament la L10 Sud, amb l'estació de Foneria a escassos 100 metres de l'empresa, que s'afegeix a l'oferta de línies d'autobús que circulen pel passeig, entre les quals hi ha les de la nova xarxa, l'horit-

zontal H16 i la vertical V3.

La secció sindical d'eDreams ha promogut una acció en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat (abans Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura), com és l'organització d'una marxa a peu i una altra amb bicicleta anomenades Ruta Activa, de la qual se n'han realitzat 4 edicions fins el moment. Aquesta activitat lúdica i reivindicativa té com a propòsit, precisament, reivindicar l'accés a peu i en bicicleta als centres de treball, i compta amb la col·laboració de diverses estructures del sindicat.

Liberty

Ubicació: Carrer Llacuna, Barcelona

Treballadors: 366

Liberty disposa d'un departament de benestar que es dedica a la promoció d'hàbits de vida saludable, tant pel que fa a l'activitat interna de l'empresa com a l'externa (clients). Un d'aquests hàbits que vol promoció és la mobilitat activa, molt centrada en el foment de l'ús de la bicicleta.

Les mesures impulsades fins al moment han estat les següents:

- Foment de la bicicleta en els desplaçaments per anar i tornar de la feina, mitjançant la bonificació de 0,37 €/km recorregut. És el propi treballador/a qui introdueix les dades diàries de mobilitat i cada mes passa una nota de despeses al departament de finances.
- Zona d'aparcament de bici-

cles. L'empresa disposa de tres plantes d'aparcament a l'edifici, en una de les quals s'hi ha habilitat un espai segur.

- Posada a disposició dels treballadors/es de 8 bicicletes d'empresa per al seu ús durant la jornada laboral.
- Realització d'un taller de reparació.
- Acord amb una empresa de venda de bicicletes perquè els treballadors/es interessats (mecànica o elèctrica) puguin fer una prova durant uns dies.
- Vestuari amb dutxes.

En el primers sis mesos de funcionament (maig-octubre 2016) es va realitzar una enquesta entre els treballadors sobre l'ús de la bicicleta,

i es va constatar el número d'usuaris va passar d'un 3,7% a un 6,8%. A diferència d'altres centres de treball de la companyia on s'ha implantat aquest programa, el nombre d'homes i dones ha estat paritari.

Segons una enquesta realitzada als 3 centres de treball que l'empresa té a l'Estat espanyol (Barcelona, Bilbao i Madrid), un 37% del usuaris de la bici ho van començar a fer gràcies a la recompensa econòmica i a d'altres mesures posades en marxa, com els aparcaments segurs, el suport oficial o l'efecte imitació. Les distàncies elevades a recórrer acostumen a ser, de tota manera, un factor altament dissuasori, encara que a Barcelona el seu ús es combina amb el del transport públic, bé amb bicicleta una plegable, bé fent servir la bici pública a destí, especialment des

de les estacions de rodalies d'Arc de Triomf i Clot-Aragó.

En els casos en què hi ha dèficit de transport públic en origen, el desplaçament es realitzen amb cotxe fins als amplis aparcaments que hi ha a prop de la platja. L'ús d'una bici plegable portada al maleter els permet realitzar els últims tres kilòmetres. El recorregut mitjà és de

4,6 km per trajecte. Els treballadors/es tenen incorporat el descompte de l'IRPF dels títols de transport (segons el concepte "tiquet transport").

Pel que fa a la informació i participació del comitè en la proposta i en el seguiment de la implementació de les mesures plantejades, els delegats/des sindicals reben la informació amb la resta del personal,

ja que no són consultats ni informats de manera específica, ni participen tampoc en cap grup o comissió de seguiment en matèria de mobilitat. Malgrat això, fan una bona valoració de les mesures impulsades, tot i que assenyalar que el seu manteniment al llarg del temps depèn de la voluntat i el criteri de l'empresa.

Aigües de Barcelona

Ubicació: Passeig de la Zona Franca i Carrer General Batet

Treballadors: 800

El cas d'Aigües de Barcelona ha merescut l'organització de diverses reunions, tant amb representants del treballadors/es com de la direcció de la pròpia empresa. Es tracta d'un cas complex, ja que hi ha diversos centres de treball distribuïts per Barcelona i altres municipis, i presenta també una gran diversitat en la seva estructura organitzativa. Cal destacar, per exemple, que incorpora una empresa mixta, participada al 15% per l'AMB.

En relació als objectius del present estudi, s'han incorporat els casos de dues de les seues principals i s'han mantingut diverses trobades amb els delegats/des sindicals de CCOO d'aquests centres, així com amb responsables d'ABEMCIA, l'empresa d'abastament d'aigua potable a Barcelona, amb seu al districte de Les Corts.

Passeig de la Zona Franca

L'edifici no compta amb PDE, tot i que es van impulsar diverses mesures de mobilitat més sostenible durant el trasllat des de la torre Agbar, l'any 2015. L'empresa compta amb unes 800 persones treballadores, repartides en diverses empreses i edificis, per la qual cosa no sembla que estigui obligada a desenvolupar un PDE formal.

Durant la planificació d'aquestes accions, no hi va haver una veritable participació sindical, tot i que sí es va rebre informació de qualitat sobre el procés. L'empresa va partir de la difusió d'una enquesta que, segons sembla, va tenir un important nombre de respostes. Va comptar també amb un servei d'assessorament extern i va dissenyar una potent política comunicativa a nivell intern.

D'aquest procés en destaca la implantació d'un autobús d'empresa

(tipus bus-llançadora), amb dues línies, inicialment: Plaça Catalunya-Zona Franca i Plaça Espanya-Zona Franca, amb una freqüència de pas de vint minuts en les franges principals d'entrada i sortida. El servei està obert a tota la plantilla i a les empreses externes, i el cost no es repercuteix sobre els treballadors/ores (una vuitantena que cobrava un plus de transport han deixat de rebre'l en posar-se en funcionament aquest servei col·lectiu). L'abril de 2018 es van reduir alguns horaris, fet que ha provocat algunes queixes part de treballadors/ores. L'ocupació mitjana actual és d'uns 20 passatgers per vehicle.

En relació a la disponibilitat de places d'aparcament, l'empresa ha arribat a acords amb propietaris de l'entorn per disposar-ne. El seu cost no té repercussió sobre els usuaris i està obert a tothom. El problema és que no hi ha una gestió avançada que incorpori criteris socials o ambientals, i les places acostumen a estar saturades.

L'oferta de transport públic s'ha vist reforçada amb la posada en funcionament d'una estació de la L9 Sud (Foc), però encara no se n'ha valorat l'impacte. Des de CCOO es té la percepció de què algunes persones han fet el canvi modal en favor del metro. La xarxa pública d'autobusos permet arribar a aquest edifici amb les línies H16 i V3, així com amb la 23, tot i que la seva freqüència de pas fa que s'utilitzi poc.

Altres mesures de mobilitat sostenible són l'aplicació del concepte "tiquet transport", així com el foment del teletreball, que permet treballar des de casa un dia a la setmana. Un 80% de la plantilla el fa servir. L'empresa aporta l'equip informàtic i eines pel treball col·laboratiu, però no la connexió a internet. Hi ha una eina d'autoevaluació dels riscos laborals.

En relació a l'ecomobilitat, s'ha fet una certa campanya d'impuls als desplaçaments amb bicicleta, s'han sortejat alguns vehicles i hi ha la possibilitat de fer servir dutxes per part dels ciclistes. L'edifici compta amb un important nombre de places d'aparcament, situades al voltant de l'accés principal. Una part resten sota cobert i donen una bona sensació de seguretat, i són accessibles pels visitants. També existeix l'opció d'arribar-hi amb Bicing, servei fan servir alguns treballadors/ores, tot i que no es disposa de dades concretes. Gairebé tota la flota de vehicles de l'empresa és elèctrica i hi ha endolls per a la recàrrega de bateries.

Tal i com s'ha apuntat en el cas d'eDreams, a la Zona Franca resta pendent de la construcció d'un nou vial per a bicicletes al passeig central. L'accés al barri és força segur des de Barcelona o l'Hospitalet de Llobregat (carril compartit amb vianants per l'avinguda de les Corts Catalanes o Gran Via), i fins i tot des del Prat de Llobregat (espai força

segur sota el vial elevat del metro de la L9 Sud), però la circulació interna obliga al desviament per carrers secundaris més segurs, incrementant-se així els riscos i la durada dels desplaçaments.

Els delegats/des tenen constància d'alguns accidents greus in itinere, la major part dels quals relacionats amb els desplaçaments a peu. La mateixa direcció de l'empresa recomana no fer servir la moto en els trasllats in missió, degut al major risc que presenten aquest vehicle.

Aigües de Barcelona realitza enquestes sobre els hàbits de la mobilitat de la plantilla, però els resultats no han estat encara presentats als representants legals dels treballadors/ores. Tampoc hi ha un grup de treball específic dins del comitè.

Edifici de Les Corts

Tot i no superar el nombre de treballadors/ores que obliga a l'elaboració d'un PDE, la direcció d'ABEMCIA ha pres la decisió de presentar-ne un per a la validació de l'ATM. Aquest fet no afecta a tot el grup empresarial, sinó només a aquesta empresa participada també per l'AMB. L'edifici compta també amb un pla de seguretat viària.

Amb l'assessorament d'una consultoria externa, l'any 2017 es va elaborar una enquesta que ha permès obtenir dades sobre els hàbits de mobilitat dels treballadors/es i els impactes ambientals associats. El document tècnic final va ser presentat a la representació legal dels treballadors/ores. Incorpora 18 accions prioritàries i permet fer un seguiment del seu desplegament a partir de la definició d'indicadors.

A mode d'exemple, es pot destacar:

- Creació d'una taula de mobilitat, amb participació dels sindicats.
- Impuls als dispositius mòbils en la gestió de la mobilitat personal.
- Organització de desplaçaments in missió amb cotxes compartits (pel moment, no in itinere).
- Formació en conducció segura de bicicletes.
- Cursos de conducció eficient de vehicles.
- Desplegament dels acords laborals sobre teletreball (prova pilot de 3 mesos)
- Resposta als episodis ambientals que pugui declarar la Generalitat (per exemple, a partir de la disposició dels propis cotxes d'empresa).

Des de la direcció d'ABEMCIA es constata que hi ha una manca de referències i, fins i tot, de col·laboració per part de les administracions implicades en la planificació de la mobilitat i en les polítiques de millora de la qualitat de l'aire.

A nivell sindical es valora com a positiva la iniciativa d'elaborar un PDE, ja que es tracta d'una proposta que supera l'obligació de la normativa. Segons la presentació realitzada als representants de CCOO, els objectius i les mesures que inclou el pla es poden considerar realistes i contribuir, per tant, a la reducció dels impactes de la mobilitat generada per l'empresa. Destaca la incorporació dels efectes de la restricció de trànsit, atès que no existeixen gaire exemples semblants.

CONCLUSIONS I PROPOSTES SINDICALS

El present estudi ha tingut com a objectiu fer una aproximació a la situació del desenvolupament dels PDEs de Barcelona, partint del nombre de treballadors/es. Tot i que la mostra és relativament poc representativa, a partir de l'experiència de CCOO en el món laboral i la implicació en el canvi de model de la mobilitat de les persones treballadores, es poden plantejar un conjunt de conclusions i reflexions que, molt probablement, serien d'aplicació al conjunt de municipis que han d'incorporar aquesta planificació als seus centres de treball.

► Hi ha dificultats per accedir a la informació i les dades sobre l'aplicació dels PDE

D'una banda, hi ha empreses que no informen als seus respectius delegats/ades sindicals argumentant que ja ho fan a l'administració competent en el moment de la seva validació. Tanmateix, l'ATM no aporta informació concreta sobre els PDEs, el seu web no permet la consulta dels plans realitzats —ni tan sols una descripció dels continguts—, i tampoc s'hi aporten dades concretes sobre la seva eficàcia. El web ofereix informació sobre quins centres de treball haurien realitzat un PDE, però és obsoleta, ja que no han estat actualitzades des de fa 2 anys.

Es tracta, per tant, d'un incompliment dels acords internacionals subscrits per Espanya en matèria de dret a la informació ambiental²³ i dels mínims requisits de transparència per part d'una administració pública.

► Les administracions públiques incompleixen en molts casos les seves pròpies obligacions

S'estima que caldria elaborar uns 245 PDEs a les zones d'especial protecció de l'ambient atmosfèric. Segons l'ATM, s'havien realitzat 64 l'any 2017 (darrera actualització del seu web), però aquesta xifra no és fiable, donat que, a través dels representants sindicals, sabem que altres empreses han presentant una proposta a validar. En altres casos, també s'han detectat centres de treball que han desaparegut com a tals, però que continuen figurant al web de referència i sumen com a PDEs en vigor.

Fent una aproximació a les xifres concretes de la ciutat de Barcelona, el treball de camp i estadístic ha donat com a resultat la necessitat d'elaborar un mínim de 150 PDEs. En canvi, tant sols 33 han estat efectivament aprovats per l'ATM, i la majoria corresponen a edificis de la Generalitat de Catalunya. Només hi ha 7 PDEs d'empreses privades (una d'elles tancada), i cap d'altres administracions públiques.

Tot i que consta que la Diputació de Barcelona o l'Àrea Metropolitana de Barcelona estan ultimant la preparació d'un PDE, resulta evident la manca de compromís de la majoria dels responsables de la gestió de centres públics en el desplegament d'aquest instrument d'impuls de la mobilitat sostenible i millora de la qualitat de l'aire.

La Generalitat, un dels actors principals a l'hora de definir i desplegar la normativa de reducció de la contaminació atmosfèrica, ha fet un escàs compliment de la llei que ella mateixa ha aprovat per avançar en aquest objectiu, i això és aplicable tant a Barcelona com a la resta dels 40 municipis afectats.

► En el cas de Barcelona, resulta contradictòria la preocupació per la qualitat de l'aire i la no realització del corresponent PDE

L'Ajuntament de Barcelona ha mostrat preocupació per la qualitat de l'aire, la qual s'ha traduït en la creació d'una taula contra la contaminació, la incorporació d'aquesta qüestió en l'elaboració del PMU i els diferents acords institucionals signats. Tanmateix, és del tot contradictori que aquest ens local no hagi aprovat encara un PDE propi, fet més greu encara més si es té en compte que els delegats/ades de CCOO l'han reivindicat des de fa anys. En aquest sentit, el 2016 aquest sindicat va elaborar una enquesta pròpia (amb una participació destacada de la plantilla), a partir dels resultats de la qual es va redactar un informe de conclusions sobre els hàbits i les demandes dels treballadors/ores municipals en relació als seus desplaçaments que es va lliurar al propi Ajuntament.

23 El Conveni d'Aarhus, subscrit per l'Estat espanyol l'any 1998, estableix el dret a la informació ambiental rellevant.

► Altres conclusions sobre els continguts i dades dels PDE:

Pel que fa als continguts dels PDE de Barcelona, s'ha analitzat la informació de tres centres de treball d'administracions públiques i dos de centres privats. Arran d'aquesta anàlisi es poden establir certes connexions els diferents plans:

- El nivell de participació dels treballadors/ores en la fase d'elaboració del PDEs és força millorable. Un cop realitzats, en la majoria de casos hi ha un bon trasllat d'informació, però no s'estableixen veritables mecanismes de seguiment, de valoració de resultats, de revisions, etc.
- No s'estan revisant els PDEs tal i com diu la normativa (cada 6 anys). Es detecta una constant manca d'actualització de les mesures i del seguiment, per la qual cosa no es pot valorar de manera acurada la seva aportació a la reducció dels impactes relacionats amb la mobilitat.
- Aquesta manca d'actualització implica que, en la gran majoria de casos, no s'ha incorporat el gran canvi que significa la restricció del trànsit de vehicles intra-rondes de la Barcelona metropolitana per a millorar la qualitat de l'aire, acordada entre diferents administracions.
- Les mesures més desenvolupades tenen a veure amb cert impuls de l'ús de la bicicleta (aparcament) i del transport públic (tiquet transport), així com amb la implantació de vehicles elèctrics.
- Atès que sovint no es té en compte, cal millorar la relació entre les polítiques de mobilitat i les corresponents a la prevenció de riscos laborals en relació als accidents laborals in itinere de trànsit.

► Altres conclusions sobre centres de treball que han impulsat PDE voluntaris:

Seguint l'esquema d'aquest document, respecte a altres centres de treball que no tenen obligació de desenvolupar PDEs però que han actuat en matèria de mobilitat sostenible es pot dir el següent:

- Les empreses seleccionades per al present estudi mostren millors resultats que els centres amb un PDE en vigor.
- En la majoria de casos, la definició de mesures de mobilitat sostenible parteixen d'un bon procés de concertació entre els sindicats i els responsables de gestió de l'empresa.
- Les mesures desenvolupades incorporen l'impuls de la bici i el transport públic, com també s'ha observat en els casos de PDE.
- Aquest centres de treball presenten més varietat d'accions de mobilitat sostenible i, per tant, són més eficaços a l'hora de reduir l'ús dels vehicles privats. El canvi del model de mobilitat és possible, precisament, a partir de la posada en funcionament d'un ventall d'alternatives que cobreixen les diferents necessitats de les persones treballadores.

VALORACIÓ GLOBAL I PROPOSTES SINDICALS

A partir d'aquestes reflexions, es dedueix que resta molt camí per avançar en el canvi modal del sistema de transport. Els PDEs són un exemple més de pèrdua d'oportunitat, donat que no s'estan realitzant com cal, i en molts casos es pot intuir (no es pot constatar per la manca de dades) que no resulten efectius.

Resulta especialment greu la manca de voluntat política per part de les administracions públiques a l'hora d'aplicar PDEs als seus centres de treball. Això vol dir desatendre l'obligació legal d'aprovar-los (encara més greu en el cas de la Generalitat, promotora de la normativa), però també deixar de banda el seu paper exemplificador, molt important.

Però encara és més preocupant la situació de les empreses privades. Coneixedores de la manca de sanció en cas d'incompliment (el desconeixement de la normativa no es pot considerar com a eximent), la gran majoria estan obviant el desplegament del PDE o es fan de manera incorrecta. Al igual que es dona en altres aspectes de les relacions laborals, la majoria d'empreses dificulten sense complexos l'accés a la informació quan és requerida per la representació dels treballadors/ores.

Ara bé, les empreses que sí mostren interès en aprovar mesures de mobilitat sostenible (en el marc o fora d'un PDE) no troben gaire suport en l'Administració pública. Els diferents gestors requereixen, més que suport econòmic, l'assessorament i el suport tècnic per a l'elaboració i implementació del PDEs (referències, guies, exemples o altres tipus d'eina).

Així doncs, cal avançar de manera decidida en l'impuls dels PDEs a partir de propostes com les següents:

- Establir acords polítics i socials per realitzar voluntàriament PDEs, tot superant la situació actual.
- Enfortir les eines d'informació i els recursos tècnics de les administracions públiques competents (millor dotació per a l'ATM o el Departament de Territori i Sostenibilitat) per donar servei a les empreses, sindicats i entitats implicades en la mobilitat de les persones treballadores.
- Incentivar mesures de mobilitat més sostenible i segura, amb dotació pressupostària per part de la Generalitat, cosa que tindria un retorn social i ambiental.
- Garantir la participació de la representació dels treballadors/ores durant el procés d'elaboració dels PDEs, una capacitat reconeguda per la normativa que no s'articula com cal.
- Impulsar reformes legals que considerin una obligació efectiva la realització d'un PDE, contemplant incentius, sancions, criteris per a la resolució favorable de concursos públics, etc.
- Facilitar la informació i la capacitat dels representants dels treballadors/ores dels centres de treballs on cal realitzar un PDE.

